



CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
CAMPEONATO BRASILEIRO DE STOCK CAR PRO SERIES
REGULAMENTO TÉCNICO 2026

ÍNDICE

- Art. 1: PRINCIPIOS GERAIS
- Art. 2: DEFINIÇÕES
- Art. 3: REGULAMENTAÇÕES
- Art. 4: CARROCERIA E COMPONENTES AERODINÂMICOS
- Art. 5: MASSA
- Art. 6: MOTOR
- Art. 7: SISTEMA DE COMBUSTÍVEL
- Art. 8: SISTEMAS DE LUBRIFICAÇÃO E REFRIGERAÇÃO
- Art. 9: SISTEMA ELÉTRICO
- Art. 10: TRANSMISSÃO
- Art. 11: SUSPENSÃO E DIREÇÃO
- Art. 12: SISTEMAS DE FREIO E EMBREAGEM
- Art. 13: RODAS E PNEUS
- Art. 14: HABITÁCULO E CÉLULA DE SOBREVIVÊNCIA
- Art. 15: EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA
- Art. 16: ESTRUTURAS DE SEGURANÇA
- Art. 17: MATERIAIS
- Art. 18: COMBUSTÍVEL
- Art. 19: CLASSIFICAÇÃO DOS COMPONENTES
- Art. 20: COMUNICAÇÃO E DATA
- Art. 21: PISTOLAS PNEUMATICAS
- Art. 22: BALANCE OF PERFORMANCE
- Art. 23: TEXTO FINAL
- Art. 24: HOMOLOGAÇÃO



ARTIGO 1: PRINCÍPIOS GERAIS

Campeonato Brasileiro de Stock Car Pro Series

1.1.1 O Campeonato Brasileiro de Stock Car Pro Series (doravante denominado “Campeonato”), de propriedade do Grupo Veloci, será organizado e promovido pela Vicar Promoções Desportivas, com suporte técnico e fornecimento realizado pela AudaceTech, que é o laboratório e local oficial de validação, certificação e emissão de pareceres de questões técnicas, seja na sede, na pista ou em qualquer outro local físico que se encontre.

O Campeonato consistirá em 12 (doze) eventos previstos no calendário de 2026, com disputa de dois títulos principais: um para pilotos e outro para equipes.

Todos os envolvidos no Campeonato, incluindo a Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA), organizadores, competidores, fabricantes, fornecedores e autódromos, comprometem-se a cumprir e aplicar rigorosamente as normas que regulamentam a competição.

1.1.2 O Campeonato Brasileiro de Stock Car Pro Series e cada um de seus eventos serão regidos tanto pela Federação Internacional de Automobilismo (FIA), como pela Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA), em conformidade com os Regulamentos definidos a seguir.

1.2 Quadro Regulatório

1.2.1 Regulamentos Aplicáveis e Alterações

O Campeonato Brasileiro de Stock Car Pro Series será regido pelos seguintes regulamentos:

- Código Desportivo Internacional (CDI/FIA);
- Código Desportivo do Automobilismo (CDA/CBA);
- Regulamento Técnico Stock Car Pro Series (“Regulamento Técnico”);
- Regulamento Desportivo Stock Car Pro Series (“Regulamento Desportivo”);
- Regulamento Particular da Prova (RPP);
- Boletim Técnico (BT);
- Ficha de Homologação.

Alterações nos regulamentos serão implementadas por meio de Adendos, com vigência a partir de 15 (quinze) dias após sua publicação, exceto alterações relacionadas à segurança, que terão vigência imediata a partir da data de publicação.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20251-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



Equilíbrio de Desempenho (BoP)

Com o objetivo exclusivo de promover o equilíbrio de desempenho entre as marcas participantes, serão permitidas alterações em itens como:

- Massa do veículo;
- Componentes aerodinâmicos, dimensional e coordenadas de posicionamento;
- Geometria de Suspensão, altura do veículo em relação ao solo, limitação da cambagem estática.

Essas alterações, quando necessárias, entrarão em vigor imediatamente após sua divulgação via Boletim Técnico, podendo ser aplicadas inclusive durante um evento específico do Campeonato.

ARTIGO 2: DEFINIÇÕES

As definições não elucidadas neste regulamento serão as constantes do CDA/CBA 2026.

2.1 SNG1

Veículo de competição com carroceria fechada, projetado e desenvolvido exclusivamente pela **AudaceTech** para utilização restrita ao **Campeonato Brasileiro de Stock Car Pro Series** de propriedade do **Grupo Veloci**, bem como em treinos oficiais e provas realizadas em circuitos ou percursos fechados, sendo expressamente proibida sua participação em qualquer outra competição ou evento.

O veículo é configurado com o conjunto motopropulsor instalado no compartimento dianteiro, enquanto o sistema de transmissão está posicionado no compartimento traseiro, caracterizando arquitetura **front-engine / rear transaxle**, com tração permanente nas rodas traseiras.

A propulsão, direção e controle dinâmico do veículo são realizados diretamente por um piloto a bordo. O deslocamento ocorre sobre quatro rodas completas, não necessariamente coplanares, sendo as duas rodas dianteiras responsáveis pela função de direção e as duas rodas traseiras pela função de tração.



2.2 Carroceria

Todas as superfícies externas do veículo expostas ao escoamento de ar são consideradas parte integrante da carroceria, com exceção dos componentes mecânicos pertencentes aos sistemas de motor, suspensão e freios.

Qualquer abertura destinada à admissão ou exaustão de ar, independentemente de sua função, localização ou geometria, também será classificada como parte da carroceria.

Os componentes aerodinâmicos, tais como **splitter, assoalho, difusor e asa traseira**, são considerados elementos integrantes da carroceria. Entretanto, em função de suas características funcionais e requisitos técnicos específicos, estes componentes serão tratados em subitem próprio, denominado “**Aero**”, onde estarão estabelecidos os parâmetros construtivos, geométricos e de utilização.

2.3 Conformidade com os Regulamentos

Os veículos da Stock Car Pro Series devem cumprir integralmente todos os artigos deste regulamento técnico, bem como estar em conformidade com a ficha de homologação e com as disposições do boletim técnico, ao longo de toda a duração do evento.

Fica proibido tudo aquilo que não seja explicitamente permitido por este Regulamento e por seus anexos e adendos.

Em caso de dúvidas sobre este regulamento ou componentes do veículo, o competidor deverá solicitar esclarecimentos formais à CBA. A CBA consultará o departamento técnico da AudaceTech para a emissão do parecer técnico oficial.

2.4 Dever do Concorrente

É responsabilidade de cada concorrente garantir que seu veículo da Stock Car Pro Series esteja em conformidade total com este regulamento técnico em todos os momentos da competição, cumprindo as exigências da CBA e dos comissários.

O presente regulamento, seus anexos e seus respectivos adendos, têm força de lei desportiva, em conformidade com os princípios estabelecidos pela legislação nacional.

O veículo, seus componentes e sistemas deverão demonstrar conformidade com o regulamento por meio de inspeção física. Devido à sua natureza, a conformidade dos sistemas eletrônicos será avaliada por meio de inspeção de hardware, software e dados.



A AudaceTech fornecerá modelos CAD à CBA para facilitar as vistorias e a verificação da conformidade dos componentes. Tecnologias de digitalização poderão ser empregadas para fornecer à CBA a documentação necessária para confrontar os modelos CAD com os componentes físicos do veículo.

Além disso, cada concorrente deve assegurar que todos os membros da sua equipe (sejam funcionários, consultores, contratados, ou qualquer outra pessoa, permanente ou temporária, envolvida diretamente ou indiretamente na participação no Campeonato) estejam plenamente informados sobre as responsabilidades que podem impactar a conformidade do competidor e seu veículo com este regulamento técnico.

Os membros da equipe que, de qualquer forma, forem atuar diretamente no veículo, deverão ter sido previamente certificados pela Audace Tech como habilitados para tanto. A falta desta certificação impossibilita o membro de se credenciar para tal função.

Toda e qualquer peça, estrutura, conjunto ou regulagem do veículo que não se encontrem em conformidade com este regulamento técnico, seus anexos e adendos, e/ou ficha de homologação, bem como alterações e ajustes, de qualquer ordem, que não foram especificamente permitidas por este regulamento, anexos ou adendos, estarão sujeitas às penalidades que, a critério dos comissários e de acordo com o CDA, podem ir até a exclusão ou a desclassificação do piloto e/ou da equipe, além das eventuais sanções aplicadas pela empresa promotora.

Todos os componentes do veículo que possuam lacres deverão ser preservados pelas equipes. A falta ou rompimento dos lacres sem autorização dos comissários técnicos será considerado item em desacordo com o presente regulamento e passível de punição que, a critério dos comissários e de acordo com o CDA, pode ir até a exclusão ou a desclassificação do piloto e/ou da equipe.

2.5. Sistema de Coordenadas

Nos regulamentos, será adotado o sistema de coordenadas cartesianas (X, Y, Z), definido conforme as seguintes direções:

- a. Eixo X: direção longitudinal do veículo, aumentando na direção traseira do veículo.
- b. Eixo Y: direção transversal do veículo, aumentando para o lado direito (do ponto de vista do piloto).
- c. Eixo Z: direção vertical, aumentando para cima.



2.6 Evento

Um evento é constituído pelos treinos oficiais e por uma ou mais provas.

2.7 Cilindrada

A cilindrada de um motor é o volume aferido nos cilindros pelo movimento dos pistões durante o ciclo de compressão e explosão. Este volume é expresso em centímetros cúbicos (cm³). Para calcular a cilindrada, utiliza-se a fórmula:

$$V = \pi \times r^2 \times h$$

Onde:

- V é o volume do cilindro (cilindrada);
- r é o raio do cilindro (metade do diâmetro do pistão);
- h é a curso do pistão (distância percorrida pelo pistão);
- π é a constante aproximadamente igual a 3,1416.

A cilindrada total do motor é determinada mediante o produto entre o volume útil de um cilindro, multiplicado pelo número total de cilindros presentes no motor.

2.8 Material Compósito

Material compósito é um tipo de material formado pela combinação de dois ou mais constituintes com propriedades físicas ou químicas distintas, que atuam de forma sinérgica para produzir um material com características superiores às dos componentes individuais. Esses materiais são projetados para aproveitar as melhores propriedades de cada componente, como resistência mecânica, leveza, durabilidade ou resistência térmica.

2.9 Telemetria

Telemetria é uma tecnologia que permite a medição, coleta e transmissão remota de dados em tempo real, geralmente de sistemas ou dispositivos localizados em locais de difícil acesso ou em movimento. Essa técnica é amplamente utilizada para monitorar e controlar processos, equipamentos ou veículos à distância, enviando informações como temperatura, pressão, velocidade, localização e outros parâmetros relevantes para um sistema central de análise.



ARTIGO 3: REGULAMENTAÇÕES

3.1 Papel da CBA

O regulamento técnico para os veículos da Stock Car Pro Series é emitido/homologado pela Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA), que é responsável por definir as normas e requisitos técnicos que devem ser seguidos pelos veículos e participantes do Campeonato.

3.1.1 Os Regulamentos Particulares de Prova devem ser submetida à CBA para aprovação prévia.

3.2 Modificações permitidas

Todas as alterações que não sejam expressamente autorizadas estão estritamente proibidas. Eventuais alterações, a pedido da Audace Tech e/ou da empresa promotora, aprovadas pela CBA ou, nos eventos, pelos comissários técnicos, serão feitas por escrito e devem ser divulgadas oficialmente para todas as equipes em forma de Boletim Técnico. Adicionalmente, uma modificação autorizada não pode, sob nenhuma circunstância, ocasionar, refletir ou resultar em uma alteração que não possua aprovação prévia.

3.3 Conformidade com os regulamentos

Os veículos devem permanecer em total conformidade com os regulamentos estabelecidos durante todo o período do evento, sem exceções.

3.4 Medições

Todas as medições devem ser realizadas com o veículo imobilizado, sobre uma superfície plana e rigorosamente nivelada ou piso definido como referência pelos comissários técnicos.

3.5 Direito de modificações

A CBA (Confederação Brasileira de Automobilismo) reserva-se o direito de alterar regulamentações técnicas a qualquer momento, mediante comunicação prévia adequada, assegurando a transparência e a devida atualização das normas estabelecidas.

ARTIGO 4: CARROCERIA E COMPONENTES AERODINÂMICOS

4.1 Dimensões



Todas as dimensões e posições da carroceria devem estar estritamente alinhadas com as especificações técnicas homologadas, garantindo conformidade integral com os padrões estabelecidos.

Eventuais toques, batidas e acidentes, durante os treinos classificatórios e/ou as provas, que alterem as dimensões e posições da carroceria poderão ser analisados pelos comissários técnicos e, caso constatado alguma vantagem, estarão passíveis de punições.

4.2 Portas

Todas as portas devem ser operáveis a partir do exterior, enquanto apenas as portas dianteiras devem permitir abertura a partir do interior, conforme as especificações técnicas estabelecidas.

Os sistemas de abertura originais das portas devem ser integralmente preservados, sem modificações ou substituições, assegurando a funcionalidade conforme especificado pela AudaceTech.

4.3 Para-brisas e janelas

4.3.1 Para-brisas

É obrigatória a utilização de um para-brisas composto por uma única peça de vidro laminado ou de policarbonato, exclusivamente fornecido pela AudaceTech e devidamente especificado na Ficha de Homologação do veículo. É obrigatório manter as características externas do sistema limpador de para-brisa (haste e palheta).

4.3.2 Janelas laterais e traseira

As janelas laterais e traseira são fabricadas em material plástico, especificamente policarbonato padronizado, com fornecimento único da AudaceTech, com espessura mínima de 3,0 mm, conforme previsto na ficha de homologação.

4.4 Carroceria

A carroceria deve preservar integralmente a geometria, o material constitutivo e as características dimensionais e funcionais especificadas no modelo homologado, assegurando plena conformidade com os parâmetros técnicos e normativos definidos no regulamento vigente.



As Carrocerias serão, a critério dos comissários técnicos, inspecionadas através de recursos digitais, como scanners e/ou gabaritos, provisionados pela Audace Tech, determinando assim a autenticidade e a correta montagem das carrocerias.

4.4.1 Todas os componentes aerodinâmicos homologados devem ser rigidamente mantidos em suas posições originais, conforme especificado para cada Marca/Modelo, garantindo estrita conformidade com as diretrizes técnicas estabelecidas no regulamento técnico e na respectiva ficha de homologação.

4.4.2 Todas as coordenadas de controle da carroceria, incluindo altura, largura e comprimento, de um dado componente da carroceria estão definidas na ficha de homologação e devem ser rigorosamente seguidas para garantir conformidade com o regulamento técnico.

4.5 Fita Adesiva na Carroceria

O veículo deve iniciar as atividades oficiais (treinos e provas) em perfeitas condições, ou seja, sem nenhum tipo de reparo com fitas adesivas, sob pena de ser proibido de acessar a pista até que a situação seja corrigida. A utilização de fitas está autorizada somente para pequenos reparos devido a toques e pequenas batidas, por razões de segurança (prender ou fixar uma peça se soltando), e apenas durante o andamento das provas.

4.5.1 Fita Adesiva na Condição de Chuva

Permitida a utilização no fechamento de todas as Nacas, cujo fluxo ar tem como destino a cabine do piloto.

4.5.2 Fita Adesiva no Reparo

Permitida a utilização da fita adesiva com objetivo fundamental de pequenos reparos em qualquer componente da carroceria, porém observando as seguintes restrições:

- a. Não aplicar fita adesiva nas portas dianteiras
- b. Não gerar obstrução nas estradas de ar do Para-choque dianteiro
- c. Não gerar obstrução nas saídas de ar dos Para-Lamas.
- d. Não gerar obstrução nas saídas de ar do Capô Traseiro.
- e. Não gerar obstrução nas saídas de ar do Vigia traseiro.

4.5.3 O uso de fita adesiva com o pretexto de reparo, poderão ser analisados pelos comissários técnicos e, caso constatado qualquer tipo de vantagem, estarão passíveis de punições.



4.6 Fica expressamente proibido qualquer alteração que venha aumentar, diminuir, redirecionar ou otimizar as entradas e saídas de ar presentes/junto a superfície da carroceria.

4.7 Outros limites, autorizações e proibições a respeito da aplicação de Fita Adesiva, também estarão definidos na ficha de homologação.

ARTIGO 5: MASSA

5.1 Definições

5.1.1 A Massa do veículo.

A massa total do conjunto é composta pela massa do veículo, incluindo pneus slick, somada à massa do piloto (com todos os equipamentos de segurança obrigatórios) e ao lastro quando aplicável e excluindo o combustível.

5.1.2 A Massa do Piloto

A massa do piloto é definida como o peso total do competidor equipado com todos os seus itens de segurança obrigatórios, incluindo capacete, macacão, luvas, sapatilhas e dispositivo HANS, excluindo-se o cinto de segurança.

5.1.3 A Massa Referência do Piloto.

A massa de referência do piloto é estabelecida em 85 kg. Dessa forma, a soma da massa do piloto e do lastro correspondente não poderá, em nenhuma circunstância, ser inferior a esse valor. Caso a massa do piloto seja inferior à referência estabelecida, deverá ser utilizado lastro padronizado para complementação. Esse lastro deve ser obrigatoriamente fixado na região inferior e dianteira do assento do piloto, conforme as especificações técnicas detalhadas na ficha de homologação.

5.2. Massa Mínima

A massa mínima do veículo é definida na ficha de homologação ou nos boletins técnicos de cada etapa, desconsiderando o lastro de sucesso.

Em todos os momentos da competição, a massa do veículo, conforme definida no Artigo 5.1.1, não deve ser inferior à Massa Mínima estabelecida. Caso a massa do veículo esteja abaixo do limite especificado, a complementação deverá ser feita exclusivamente por meio da adição de lastro padronizado, o qual deve ser fixado na região abaixo do assento do piloto ou imediatamente à frente, em conformidade com as especificações regulamentares.

5.2.1 A massa mínima do veículo estará sujeita a alterações, conforme os critérios de Equilíbrio de Desempenho (BoP) estabelecidos no Artigo 1.2 deste regulamento. O uso de lastro, se necessário



para alcançar a massa mínima nesta situação, deverá obedecer ao exposto no artigo 5.4 do presente regulamento.

5.3 Distribuição Percentual da Massa do Veículo

5.3.1 A distribuição de massa percentual do veículo deverá atender aos seguintes critérios:

- Durante a verificação técnica, o veículo deve estar com o piloto dentro, sentado na sua posição correspondente. Na impossibilidade da presença do piloto, será permitida a aplicação de lastro equivalente à massa do piloto, no seu assento.
- Caso o veículo não esteja equipado com pneus slick durante a vistoria, sua massa será determinada mediante a utilização de um conjunto de pneus destinados a condições de pista seca, selecionados pelo comissário técnico da CBA.

5.4 Lastro

O uso de lastro é permitido, desde que sua fixação atenda aos seguintes critérios:

- A remoção do lastro deve exigir o uso de ferramentas.
- O lastro deve permanecer rigidamente fixado à estrutura do veículo, sem qualquer movimento relativo à massa suspensa, garantindo sua estabilidade e segurança em todas as condições de operação.
- A fixação deve assegurar integridade estrutural e conformidade com as normas de segurança, evitando riscos durante toda a competição.

5.4.1 O lastro deve ser fixado no chassi, no assoalho do habitáculo, nas coordenadas especificada pelo projeto, utilizando parafusos de classe 12.9 no mínimo, assegurando a resistência mecânica, a segurança e a integridade da fixação.

5.4.2 Deve ser possível fixar lacres de verificação.

5.4.3 Qualquer sistema de lastro móvel é proibido.

5.4.4 O Lastro de Sucesso será posicionado à frente do tanque de combustível, em uma coordenada específica definida no projeto SNG1. As placas de 5 kg são padronizadas e fornecidas exclusivamente pela AudaceTech. A quantidade, distribuição e as etapas em que sua utilização será obrigatória, estarão definidas no Regulamento Desportivo da competição.



5.5 Adições Durante a Corrida

É expressamente proibida a adição de qualquer substância sólida ou líquida ao veículo durante a prova, assim como a substituição de qualquer componente por outro de maior massa, visando garantir a conformidade com as normas técnicas e a equidade competitiva.

5.6 Balança Oficial

A balança oficial de pesagem será colocada à disposição no local do evento destinado às vistorias técnicas.

ARTIGO 6: MOTOR

6.1 Tipo, Posição e Sistema de Admissão

O veículo será equipado com motor de combustão interna de ciclo Otto, aspirado naturalmente, sem sobrealimentação mecânica ou dinâmica. Os motores serão desenvolvidos, validados e mantidos sob regime de exclusividade pela AudaceTech, com homologação específica para utilização na categoria Stock Car Pro Series.

6.1.1 O motor deverá ser instalado estritamente na posição longitudinal, altura e orientação angular definidas na respectiva Ficha de Homologação, respeitando integralmente as coordenadas de referência e interfaces estruturais previstas, não sendo permitidas variações ou ajustes fora dos limites homologados.

6.1.2 O sistema de admissão deverá operar exclusivamente em regime de aspiração natural, sendo expressamente proibida a utilização de qualquer dispositivo ou sistema destinado a elevar artificialmente a pressão absoluta do ar admitido, incluindo, mas não se limitando a:

- turbocompressores;
- compressores mecânicos;
- sistemas elétricos de pressurização;
- dispositivos de armazenamento ou liberação de ar pressurizado.

6.1.3 Fica proibido qualquer sistema, dispositivo, substância ou alteração construtiva cujo propósito e/ou efeito seja a redução artificial da temperatura do ar de admissão, além dos efeitos naturais decorrentes do escoamento de ar ambiente. Em particular, são vedados:

- sistemas de refrigeração ativa do ar de admissão;
- uso de agentes criogênicos, líquidos refrigerantes ou injeção de substâncias com efeito termodinâmico refrigerante;



- trocadores de calor não homologados ou posicionados fora das áreas previstas no projeto original.

6.2 Fornecimento dos Motores

O fornecimento dos motores será realizado exclusivamente pela empresa credenciada AudaceTech, responsável pela equalização, definição das especificações técnicas aplicáveis a cada marca/modelo e distribuição para as equipes correspondentes. Toda a manutenção, reparo ou ajuste nos motores estará restrita à AudaceTech, assegurando padronização, conformidade técnica e integridade dos componentes durante a competição.

6.3 Cilindrada do motor

O volume aferido nos cilindros do motor pelo movimento dos pistões. Este volume deve ser expresso em centímetros cúbicos. Para o cálculo da capacidade cúbica do motor, o número Pi será igual a 3,1416.

6.4 Modificações no Motor

Os motores serão lacrados, e qualquer violação do lacre, alteração ou substituição de componentes, sejam internos ou periféricos, será considerada infração grave, sujeita às penalidades previstas no regulamento.

6.5 Controle do Motor

O sistema de gerenciamento eletrônico do motor, baseado na unidade de controle **MoTeC M142 (ECU – Engine Control Unit)**, será o único homologado e autorizado para utilização na categoria. A integração, parametrização e validação do sistema serão conduzidas sob responsabilidade técnica da AudaceTech, conforme especificações definidas na ficha de homologação.

A calibração do firmware, bem como todos os parâmetros de mapeamento e estratégias de controle, é considerada inviolável, sendo expressamente proibida qualquer modificação no software embarcado.

A violação, tentativa de alteração, substituição de componentes eletrônicos, acesso não autorizado ao sistema ou qualquer intervenção que comprometa a integridade da calibração homologada constitui infração técnica grave, sujeita às penalidades previstas no regulamento desportivo e técnico da categoria.

6.5.1 A CBA terá acesso permanente ao software e seus parâmetros.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20251-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



6.6 Sistema de Escape

O sistema de escape deve estar em conformidade com a homologação.

O nível de ruído máximo deve respeitar os regulamentos da CBA ou do evento.

6.7 Troca de Motores

Para efetuar a troca de motor, a equipe deverá formalizar a solicitação junto à AudaceTech, que será responsável por processar e comunicar a substituição à CBA (Confederação Brasileira de Automobilismo).

6.7.1 Serão permitidas substituições de motor, desde que formalmente solicitadas pela equipe por escrito.

A empresa fornecedora dos motores, em caso de ocorrência de problemas técnicos, poderá determinar a substituição do mesmo. Nestas condições, a troca não será contabilizada para efeitos regulamentares, desde que seja comprovado que a falha não teve origem em procedimento inadequado da Equipe ou do Piloto.

6.7.2 Na primeira troca de motor, o piloto perderá 3 (três) posições no grid de largada da primeira corrida após a efetiva troca; na segunda, perderá 5 (cinco) posições; na terceira e subsequentes trocas, largará na última colocação.

6.7.3 A reserva técnica da Audace Tech, durante os eventos, será de no mínimo 6 (seis) motores no total. As eventuais trocas ocorrerão por ordem de solicitação até o limite da reserva técnica de cada modelo.

6.8 O Lubrificante do motor é item padronizado, distribuído pela AudaceTech e a especificação está prevista na ficha de homologação.

6.9 Fluido Refrigerante

Além da água, o aditivo refrigerante do motor, será fornecido ou indicado pela Audace Tech e a especificação está prevista na ficha de homologação.

ARTIGO 7: SISTEMA DE COMBUSTÍVEL

7.1 Tanque de Combustível

O tanque de combustível é homologado em conformidade com as normas FT3-1999, FT3.5-1999 ou FT5-1999, fabricado por fornecedor credenciado pela FIA e projetado com base no desenho

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20251-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



desenvolvido pela AudaceTech, garantindo a conformidade com os padrões de segurança e desempenho estabelecidos.

7.1.1 Deve estar dentro do prazo de validade.

7.1.2 O volume máximo do tanque principal deve respeitar a Ficha de Homologação.

7.1.3 O tanque não pode receber nenhum tipo de produto ou solução diferente do próprio combustível fornecido pela organização, inclusive no caso de lavagem, que também deverá ser feito somente com o combustível fornecido.

7.2 Instalações e Canalizações

Todas as canalizações de combustível devem ter uma pressão mínima de ruptura de 41 bar a uma temperatura operacional máxima de 135°C.

As linhas de combustível devem ser instaladas conforme o projeto original, garantindo que, em caso de eventual vazamento, seja impossível o acúmulo de combustível no habitáculo.

7.3 Procedimento de Abastecimento

O abastecimento de combustível, durante os treinos livres e os treinos classificatórios, é expressamente proibido. Essa regra visa garantir a segurança dos competidores, da equipe técnica, demais profissionais e do próprio público, além de assegurar a igualdade competitiva entre os participantes. O veículo deve ser abastecido apenas antes do início das sessões.

7.3.1 O abastecimento será permitido apenas nos períodos de inatividade, como após o término de treinos ou provas, quando o parque fechado for liberado. Durante o procedimento, as seguintes condições devem ser rigorosamente observadas:

- O motor deve estar desligado;
- O piloto não pode estar dentro do veículo;
- O abastecimento deve ser realizado exclusivamente por meio do sistema de válvula homologado, garantindo a segurança e a conformidade com as normas técnicas.

Qualquer desvio dessas condições será considerado falta grave.

7.3.2 O abastecimento de combustível do veículo durante o procedimento de corrida é estritamente proibido, exceto quando expressamente autorizado e detalhado no Regulamento Particular da Prova (RPP). Quando permitido, o procedimento de abastecimento deverá seguir rigorosamente as seguintes diretrizes:

- Protocolos de segurança;

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20251-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



- Procedimentos operacionais padronizados para abastecimento;
- Utilização de equipamentos homologados para abastecimento rápido;
- Conformidade com as normas técnicas de segurança;

A infração deste artigo resultará em desclassificação imediata.

ARTIGO 8: SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO E REFRIGERAÇÃO

8.1 Reservatórios de Lubrificante

Todos os reservatórios de lubrificantes devem estar localizados na estrutura principal do veículo.

8.1.1 O reservatório de lubrificante, inclui um respiro aberto, no qual deve descarregar em um tanque recuperador.

8.2 Recuperador de Lubrificante

O recuperador de lubrificante deve permanecer com mesma geometria, volume e coordenada de localização originais, como fornecidos pela AudaceTech, sem modificações ou alterações

8.3 Linhas de lubrificante

Trata-se de um componente padronizado, cuja integridade e configuração original não podem sofrer qualquer tipo de alteração, garantindo dimensionais, conformidade com as especificações técnicas e normas de segurança estabelecidas.

ARTIGO 9: SISTEMA ELÉTRICO

9.1 Bateria

A bateria deve ser firmemente fixada, utilizando-se suportes e fixações adequados, fornecidos pela AudaceTech, de modo a evitar deslocamentos, curtos-circuitos ou vazamentos, garantindo a segurança operacional.

9.2 Sistema de Partida

Um motor de partida deve estar presente e operacional, conforme especificado no projeto e detalhado na ficha de homologação, mantendo-se em plena condição de funcionamento durante todo o evento.

9.2.1 O piloto deve ser capaz de operar o motor de partida quando sentado normalmente.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20251-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



9.3 Sistema de Iluminação

O sistema de iluminação do veículo, incluindo todos seus componentes elétricos e eletrônicos, deve manter plena funcionalidade e operacionalidade durante todas as etapas do evento.

9.3.1 O sistema de iluminação exterior deve incluir, no mínimo:

- Duas faixas de led dianteiros
- Duas luzes de freio
- Duas luzes de chuva traseira (Lanterna)
- Duas luzes de chuva end plate (asa)

9.3.2 O funcionamento intermitente ou a falha em qualquer componente do sistema de iluminação referente às luzes de chuva durante o evento resultará em notificação técnica, exigindo reparo imediato sob pena de exclusão por condição insegura de operação, inclusive em treino e/ou prova. Entre os dois sistemas de luzes de chuva (lanterna e asa), pelo menos um deles deverá permanecer operacional em todos os momentos.

9.4 Chicote Elétrico

O chicote elétrico é um componente padronizado e homologado, fornecido exclusivamente pela AudaceTech, e não poderá sofrer qualquer tipo de modificação.

9.4.1 O chicote será entregue lacrado, e qualquer necessidade de reparo ou manutenção deverá ser solicitada diretamente à AudaceTech, sendo vedada qualquer intervenção por parte das equipes.

9.4.2 A violação do lacre ou qualquer modificação não autorizada será considerada uma infração grave, passível de penalizações conforme o regulamento técnico e desportivo da competição.

ARTIGO 10: TRANSMISSÃO

10.1 Sistema de Transmissão

Todas as peças e parâmetros da transmissão devem estar em conformidade com a Ficha de Homologação.

10.1.1 A tração será exclusivamente aplicada nas duas rodas traseiras, conforme especificado no projeto e ficha de homologação.



10.2 Câmbio

O câmbio é fabricado pela Xtrac, desenvolvido exclusivamente para a AudaceTech, com componentes específicos otimizados para o projeto SNG1. A manutenção do câmbio será de responsabilidade de cada equipe, porém, será supervisionado e instruído pela própria AudaceTech, que fornecerá os componentes padronizados necessários. Qualquer intervenção de manutenção realizada sem a autorização e acompanhamento técnico da AudaceTech será considerada uma infração grave.

10.2.1 São permitidas apenas as relações de marcha homologadas.

10.2.2 Os sistemas de controle e gerenciamento da caixa de câmbio devem estar em conformidade com a homologação.

10.2.3 Lubrificante do câmbio é item padronizado, distribuído pela AudaceTech e especificação prevista na ficha de homologação.

10.3 Embreagem

A embreagem é um componente padronizado desenvolvido especificamente para o projeto SNG1. Todas as intervenções de manutenção devem ser realizadas exclusivamente com componentes originais, fornecidos pela AudaceTech, a fim de garantir a conformidade técnica e o desempenho do sistema. A configuração da embreagem deve ser mantida conforme especificado na ficha de homologação, preservando o número exato de discos e espaçadores definidos no projeto. Alterações ou substituições que descumpram essas especificações podem comprometer a integridade do sistema e resultar em penalizações.

10.3.1 Apenas os conjuntos de embreagem homologados definidos na ficha de homologação podem ser usados.

10.3.2 O sistema de acionamento da embreagem deve permanecer como homologado.

10.4 Diferencial

Somente o diferencial homologado será permitido para utilização. A adoção de diferentes rampas de ajuste será autorizada apenas quando expressamente prevista na ficha de homologação. Qualquer modificação fora dessas especificações será considerada não conforme e poderá comprometer a integridade do sistema, resultando em penalidades técnicas.

10.4.1 Qualquer diferencial com controle eletrônico é proibido, exceto se homologado no modelo original.



ARTIGO 11: SUSPENSÃO E DIREÇÃO

11.1 Altura do Veículo ao Solo

A medição da **altura do veículo em relação ao solo** deverá ser realizada **sobre superfície plana e nivelada**, ou alternativamente **em piso de referência previamente determinado pelo Comissário Técnico**.

O veículo deverá estar **com o piloto corretamente posicionado em seu assento**. Na ausência do piloto, deverá ser instalado **lastro com massa equivalente à do piloto**, devidamente posicionado no banco do condutor, de forma a garantir que a aferição represente fielmente as condições reais de operação em pista.

O veículo deverá estar **com o tanque de combustível completamente drenado** no momento da aferição.

Previamente à conferência da **altura mínima regulamentar**, deverão ser posicionados **dois lastros de 15 kg cada**, um de cada lado do **splitter**, próximos aos **cabos laterais de sustentação**, conforme estabelecido na **Ficha de Homologação**.

Para que o procedimento de medição seja considerado válido, os **pneus slick** deverão apresentar **pressão mínima de 25 psi**. Caso seja constatada pressão inferior a este valor, caberá ao **Comissário Técnico** proceder à pressurização dos pneus até o valor mínimo de **25 psi**, antes do início da aferição da altura do veículo.

11.2 Suspensão

Todos os componentes da suspensão foram projetados e desenvolvidos exclusivamente pela AudaceTech, devendo estar estritamente em conformidade com as especificações técnicas descritas na Ficha de Homologação. Toda intervenção de manutenção ou reparo deve ser realizada exclusivamente com os componentes homologados, cujos dimensionais e tolerâncias são controlados e validados. Qualquer modificação, seja de natureza dimensional, estrutural ou funcional, que não esteja prevista na documentação homologada será considerada uma infração grave.

11.2.1 A Marca/Modelo/Especificação e o princípio de funcionamento das molas e amortecedores devem permanecer como homologados.

11.2.2 As barras estabilizadoras podem ser desconectadas, mas não removidas. É permitido remover a barra de ligação (link) entre os braços da barra estabilizadora e o rocker, desde que não haja a remoção completa da barra estabilizadora em si.



11.3 Amortecedores

Os amortecedores serão componentes padronizados e serão entregues lacrados, não sendo permitida qualquer modificação e intervenção não autorizada. A violação do lacre ou qualquer alteração nos amortecedores será considerada infração grave.

11.3.1 Poderão ter seus ajustes externos regulados, desde que estes atuem exclusivamente na modulação das forças de compressão e expansão.

11.3.2 O reservatório de ar comprimido do amortecedor poderá ter sua pressão ajustada, respeitando o limite máximo de 250 psi.

11.3.3 Toda e qualquer manutenção será realizada exclusivamente pela AudaceTech, mediante prévio agendamento.

11.4 Molas

As molas devem seguir estritamente as especificações de tipo, dimensional, material e características elásticas definidas na ficha de homologação. É proibida qualquer modificação fora das tolerâncias especificadas.

11.5 Direção

O sistema de direção deve permanecer como homologado.

11.5.1 A coluna de direção deve incorporar o dispositivo de absorção de impacto homologado, garantindo a segurança do piloto em caso de colisões ou impactos durante a competição.

11.6 Assistência de Direção

O sistema de assistência de direção será mecânico hidráulico homologado.

ARTIGO 12: SISTEMAS DE FREIO E EMBREAGEM

12.1 Circuitos Hidráulicos e Reservatório

Os reservatórios de fluido de freio estarão fixados no habitáculo.

12.2 Sistema de Freios

O sistema de freios foi projetado com dois circuitos hidráulicos separados e independentes, operados por um único pedal, assegurando redundância e confiabilidade no funcionamento do



sistema de frenagem durante a competição. Essa configuração garante que, em caso de falha em um dos circuitos, o outro permaneça operacional.

12.2.1 Em caso de vazamento em qualquer ponto do sistema, o pedal deve ainda controlar pelo menos duas rodas.

12.3 Discos e Pastilhas de Freio

Os discos de freio são componentes padronizados e homologados, devendo ser utilizados conforme as especificações técnicas estabelecidas. É permitido realizar o balanceamento dos discos, contudo, a remoção de material deve ser restrita às áreas adjacentes ao diâmetro máximo, sem comprometer a integridade estrutural ou o desempenho do componente, bem como a massa e a espessura mínima especificadas na ficha de homologação. É expressamente proibido realizar furos ou qualquer tipo de modificação nas superfícies de fricção, uma vez que tais alterações podem comprometer a segurança operacional.

12.3.1 As pastilhas de freio são itens padronizados, onde a utilização deve seguir as especificações técnicas estabelecidas no regulamento e na ficha de homologação. É expressamente proibido realizar qualquer tipo de retrabalho, como modificações dimensionais, alterações no material ou tratamentos superficiais.

12.4 Pinças de Freio

Somente as pinças de freio homologadas deverão ser utilizadas, garantindo que todos os componentes do sistema de frenagem atendam aos padrões técnicos e de segurança estabelecidos no regulamento.

12.5 Resfriamento dos Freios

12.5.1 Os dutos de ar destinados ao resfriamento dos freios são padronizados e homologados, devendo ser utilizados conforme as especificações técnicas estabelecidas para garantir a eficiência e a segurança do sistema de frenagem.

12.6 Sistema Anti-bloqueio

Os sistemas anti-bloqueio de freios (ABS) são proibidos, não podendo ser utilizados nos veículos participantes, garantindo que os freios operem exclusivamente de forma manual, conforme as normas estabelecidas para a competição.



12.7 Pedaleira

O componente é padronizado e homologado, sendo estritamente proibida qualquer modificação em sua configuração original.

12.7.1 Os cilindros de freio e embreagem possuem dimensionais controlados, conforme especificado na ficha de homologação, sendo proibidas quaisquer alterações em suas características originais.

12.8 Embreagem

A embreagem será fornecida exclusivamente pela AudaceTech, é um componente padronizado. Proibido o uso de qualquer outro componente ou a realização de modificações no componente original.

12.9 Motor de Passo – Distribuição do Balanço de Freio

O motor de passo é responsável pelo ajuste da distribuição do sistema de freio. Este componente é padronizado e homologado, sendo expressamente proibida sua substituição por modelos alternativos ou a realização de modificações em sua configuração original.

ARTIGO 13: RODAS E PNEUS

13.1 Rodas

A roda homologada é fabricada pela Mangels e distribuída exclusivamente pela AudaceTech. É proibido qualquer tipo de retrabalho ou modificação estrutural. No entanto, é permitida a pintura da roda em outra cor

13.1.1 O peso deve ser mantido dentro do especificado na ficha de homologação, sendo proibida qualquer modificação que altere a massa original da roda homologada.

13.1.2 Todos os demais dimensionais da roda estão especificados na ficha de homologação e devem ser rigorosamente seguidos, sem qualquer alteração.

13.2 Visibilidade das Rodas

A roda completa, localizada acima da linha central do eixo, deve estar integralmente coberta pela carroceria quando observada na direção vertical. Essa exigência visa garantir a conformidade com as normas de segurança e aerodinâmica, além de assegurar a proteção adequada dos componentes mecânicos e a integridade estrutural do veículo. A inspeção deve ser realizada, considerando a posição estática do veículo em uma superfície plana e nivelada. Qualquer desvio dessa especificação será considerado uma não conformidade técnica, sujeita a penalidades.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20251-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



13.3 Fixação das Rodas

A roda deve ser fixada por meio de uma porca central, componente padronizado e devidamente homologado para uso na categoria.

Fica autorizado às equipes, caso julguem necessário, realizar retrabalho nas porcas de roda. Este retrabalho consiste exclusivamente na remoção parcial do início do filete de rosca, na região de entrada, com o objetivo de otimizar o acoplamento e aumentar a segurança operacional durante o processo de montagem.

A remoção de material deverá ser restrita unicamente à região correspondente ao início da formação do filete, não sendo permitido qualquer outro tipo de modificação geométrica, dimensional ou estrutural no componente.

Após a execução do retrabalho, a porca de roda deverá obrigatoriamente manter, no mínimo, **cinco (5) filetes de rosca íntegros, completos e funcionais**, contados a partir da nova entrada da rosca. Somente porcas produzidas pela **AudaceTech** poderão receber o retrabalho, sendo estas as únicas autorizadas para utilização após a modificação.

13.4 Válvulas de Alívio de Pressão (Tire Pressure Relief Valves)

O uso de válvulas de alívio de pressão nas rodas é estritamente proibido. Essa restrição tem como objetivo garantir a conformidade com os requisitos de segurança e desempenho, estabelecidos no regulamento técnico. São permitidas apenas válvulas para ajuste de pressão (redução ou aumento) que exijam intervenção humana direta, sendo que o veículo deve estar obrigatoriamente em condição estacionária durante o procedimento. Qualquer utilização de dispositivos automáticos ou não autorizados será considerada uma infração grave.

13.5 Pneus

Os pneus serão considerados componentes padronizados, fornecidos e distribuídos exclusivamente pela Audace Tech, garantindo a uniformidade e a equidade competitiva entre todos os participantes. A utilização de pneus não fornecidos pela Audace Tech acarretará a exclusão/desclassificação do piloto e/ou da equipe.

13.5.1 É expressamente proibida qualquer modificação nos pneus, seja ela de qualquer natureza, incluindo alterações em sua estrutura, composição, banda de rodagem, sulcos ou qualquer outro aspecto de sua construção original. Não são permitidas intervenções como cortes, recapes, aplicação de produtos químicos, e/ou processos térmicos ou qualquer outro método que modifique as características de aderência, desgaste ou desempenho.



13.5.2 É proibido qualquer método, processo ou equipamento, de forma direta ou indireta, que resulte no aquecimento ou pré-aquecimento artificial dos pneus em qualquer momento durante o evento.

13.6 Pneus – Modelos e Dimensões

Pneus na marca Hankook

Dimensional do Pneu Slick 300/680R18 – F200

Dimensional do Pneu de Chuva, Wet 300/680R18 – ZZ07

ARTIGO 14: CHASSIS, HABITÁCULO E CÉLULA DE SOBREVIVÊNCIA

14.1 Chassis

O chassis, constituído por uma estrutura tubular, foi projetado pela AudaceTech e é construído com materiais controlados, sendo considerado um componente padronizado e homologado.

14.1.2 Este componente não poderá sofrer qualquer modificação ou alteração, devendo ser utilizado exclusivamente conforme as especificações técnicas estabelecidas pela AudaceTech.

14.1.3 Qualquer necessidade de reparo ou manutenção na estrutura tubular do chassis deverá ser submetida à AudaceTech, que avaliará o componente e emitirá um laudo técnico sobre a reparabilidade do mesmo. Caso o laudo seja positivo, o serviço de reparo será realizado pela AudaceTech.

14.2 Equipamento no Habitáculo

14.2.1 Os únicos itens previstos no habitáculo são:

- Cinto de Segurança
- Banco
- ECU
- Lastros (Sucesso e Peso Mínimo)
- 2 Macacos pneumáticos, mangueiras e conexões
- Equipamento de ventilação do piloto
- Equipamento de hidratação do piloto
- Radio
- Sistema de Hidratação do Piloto
- Sistema de Arrefecimento do Piloto

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20251-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



- Eixo Cardan (Incluso mancal central)
- Linha de Freio, Embreagem
- Pedaleira
- Motor de Passo – Regulagem do Balanço de Freio
- Tanque de Combustível
- Extintor de Incêndio
- Caixa Equipamentos 5G (incluindo câmeras, antena, telemetria)
- Volante
- Coluna de Direção (Parcial)
- Reservatório de Fluido de Freio/Embreagem
- Plug Receptor da Bateria Auxiliar
- Painéis de Material Compósito (fechamento interno e piso)
- Mangueira do sistema de refrigeração do Piloto

14.3 Saída do Habitáculo

O habitáculo foi projetado para garantir que o piloto possa sair da posição normal de direção em até 7 segundos pela porta do lado do condutor e em até 9 segundos pela porta do lado do passageiro. Essa configuração garante a evacuação rápida e segura em emergências, atendendo aos requisitos de segurança e proteção do piloto.

14.4 Teste de Evacuação

Para o teste de evacuação, o piloto deve estar equipado com todo o seu conjunto padrão de corrida, incluindo capacete, macacão, luvas e sapatilhas, simulando as condições reais de competição. Durante o teste, os cintos de segurança devem estar devidamente ajustados, o volante deve estar posicionado na sua configuração normal de direção e as portas do veículo devem permanecer fechadas até o início do procedimento. Essas condições são essenciais para garantir que o teste reflita com precisão a capacidade de evacuação em situações reais de emergência, assegurando a conformidade com os requisitos de segurança. Recomenda-se realizar o teste em ambiente controlado e verificar regularmente a funcionalidade dos mecanismos de abertura das portas e a ausência de obstáculos que possam comprometer o tempo de evacuação.



14.5 Proteção Contra Incêndio

O habitáculo será protegido contra incêndio por meio de painéis resistentes ao fogo, que atuam como barreiras térmicas e físicas, separando-o dos compartimentos do motor e do câmbio. Esses painéis são projetados para suportar altas temperaturas e prevenir a propagação de chamas ou gases quentes para o interior do habitáculo, garantindo a segurança do piloto em caso de incêndio. A instalação e a especificação desses painéis fornecidos pela AudaceTech, devem seguir rigorosamente as normas técnicas e de homologação. Recomenda-se verificar com frequência a integridade e a correta fixação dos painéis e a sua estanqueidade entre compartimentos.

ARTIGO 15: EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA

15.1 Extintores

Todos os veículos SNG1 desenvolvidos pela AudaceTech são equipados com um sistema padronizado de extinção de incêndio, que atende ao padrão FIA 8865-2015.

15.2 Cintos de Segurança

O uso de cintos de acordo com o padrão FIA 8853/98 é obrigatório.

Os cintos de segurança fornecidos pela AudaceTech no SNG1 são configurados com duas faixas superiores (ombros), duas faixas abdominais e duas faixas entre as pernas, formando um sistema de retenção de 6 pontos. Essa configuração é essencial para garantir a fixação segura e eficiente do piloto ao assento, minimizando movimentos excessivos em caso de impacto ou colisão. Todas as faixas devem estar devidamente ajustadas e fixadas aos pontos de ancoragem homologados, assegurando a distribuição adequada das forças e a proteção do piloto. Recomenda-se verificar regularmente o estado dos cintos, incluindo o tecido da cinta, suas fixações e mecanismos de travamento, para garantir a conformidade com as normas de segurança.

15.3 Retrovisores

O veículo deve ser equipado com dois retrovisores, sendo um instalado em cada lado (lado do piloto e lado do passageiro). Esses retrovisores devem ser posicionados de forma a proporcionar ao piloto uma visibilidade clara e ampla das áreas laterais e traseiras do veículo, garantindo a segurança. É mandatório que os retrovisores permaneçam operacionais durante todo o evento, exceto quando danificado em toque, batidas e acidentes durante os treinos e/ou provas. O design, a fixação e o posicionamento dos retrovisores devem seguir rigorosamente as especificações



técnicas prevista na homologação. É expressamente proibido realizar qualquer alteração na geometria, dimensões ou características originais dos retrovisores.

15.3.1 É expressamente proibido realizar qualquer alteração na lente refletiva dos retrovisores, incluindo modificações em sua geometria, tratamento superficial ou propriedades ópticas. Também é proibida a adição de lentes adicionais sobrepostas à lente original fornecida no veículo. Essas restrições visam garantir a conformidade com as especificações técnicas e de homologação

15.4 Banco e Suportes

O banco RaceTech, homologado originalmente para o veículo SNG1, é um **Advanced Racing Seat** que atende integralmente aos requisitos da norma **FIA 8862-2009**. Está autorizado a utilização de outros bancos devidamente homologados pela FIA no projeto SNG1, desde que sejam rigorosamente observadas as seguintes condições:

- No caso da substituição, o banco alternativo deve possuir obrigatoriamente certificação FIA 8862-2009 (Advanced Racing Seat);
- Não serão permitidas modificações estruturais no chassi ou nos componentes internos do veículo;
- Qualquer ajuste de posição do banco deverá ser realizado dentro dos limites geométricos originais do habitáculo.

Technical List n.º 40 (FIA) — Advanced Racing Seats homologated according to FIA Standard 8862-2009. Fabricantes homologados:

1. OMP (Racing Force / OMP Racing)
2. RACETECH (RaceTech / Racetech)
3. SPARCO
4. RECARO
5. SABELT
6. FIBREWORKS (FIBREWORKS GMBH / FIBREWORKS USA)
7. DOME
9. ATECH
10. VOLKSWAGEN
11. RALF BRAND

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20251-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



- 12. PRATT & MILLER
- 13. HWA AG
- 14. CORBEAU
- 15. MOTORDRIVE / MOTORDRIVE

15.4.1 Os suportes do banco fornecidos, são homologados pelo fabricante do veículo, garantindo que atendam aos padrões de segurança, resistência e compatibilidade com o projeto original.

ARTIGO 16: ESTRUTURAS DE SEGURANÇA

16.1 Estrutura de Segurança

Uma estrutura de proteção, em estrita conformidade com as especificações do Art. 253 do Anexo J, faz parte do SNG1. Essa estrutura é projetada para garantir a integridade do habitáculo em caso de colisão ou capotamento, proporcionando proteção máxima ao piloto. A mesma foi construída com materiais e dimensões homologados, seguindo os critérios de resistência e geometria definidos pelas normas. É proibido realizar qualquer modificação na estrutura.

16.1.1 Com o piloto posicionado no assento em sua posição de trabalho, caso o capacete tenha contato com os tubos da estrutura de proteção, esses pontos de devem ser revestidos com espuma homologada FIA 8857-2001 Tipo A. Essa espuma é projetada para absorver impactos e reduzir riscos de lesões em caso de colisão ou movimentos bruscos. A aplicação da espuma deve ser feita de forma que cubra completamente a área de contato, garantindo a segurança do piloto. É proibido o uso de materiais não homologados.

16.2 Tanque de Combustível e Proteção

O tanque de combustível está integralmente contido em uma estrutura à prova de colisão, projetada para resistir a impactos e prevenir vazamentos em situações de acidente. Essa estrutura foi construída com materiais e especificações técnicas que garantam a proteção máxima do tanque, assegurando a segurança do piloto e a integridade do veículo. O design e a instalação da estrutura devem seguir rigorosamente as normas de homologação e segurança estabelecidas. É proibido realizar qualquer modificação que comprometa a resistência ou a funcionalidade da estrutura. Qualquer alteração interna ou externa neste componente será considerado como falta grave.



16.3 Proteção Contra Fogo

Na estrutura tubular do veículo, haverá a presença de paredes à prova de fogo, instaladas para separar o habitáculo dos compartimentos do motor e do câmbio. Essas paredes são projetadas para resistir a altas temperaturas e prevenir a propagação de chamas ou gases quentes em caso de incêndio, garantindo a segurança do piloto e a integridade do habitáculo. O material, o dimensional e a instalação dessas paredes são padronizadas seguindo as especificações técnicas da AudaceTech e presentes na ficha de homologação do SNG1. É proibido realizar qualquer tipo modificação nas paredes de fogo que não sejam aquelas já previstas pelo fabricante.

16.3.1 Todos os orifícios e fendas entre a estrutura tubular e as paredes à prova de fogo devem ser devidamente selados como previsto pela AudaceTech na montagem do veículo. É proibido deixar aberturas não seladas ou utilizar materiais inadequados, sob risco de comprometer a eficácia da proteção.

16.4 Proteção Lateral (Absorvedor de Impacto)

Painéis de proteção lateral (absorvedores de impacto) devem estar presentes no veículo em todos os momentos do evento, garantindo a segurança estrutural e a proteção do piloto em caso de colisões laterais. Em caso de danos nas proteções causados por acidentes, os painéis afetados devem ser imediatamente substituídos por unidades homologadas e em perfeitas condições, assegurando a manutenção dos níveis de segurança exigidos. É proibido operar o veículo com painéis danificados ou ausentes

O material e a espessura devem estar em conformidade com a homologação.

16.5 Proteção Frontal e Traseira (Absorvedor de Impacto)

A estrutura metálica estará instalada na parte frontal e traseira do chassi, sendo composta por itens de segurança com o objetivo de atenuar os impactos provenientes de acidentes.

Esses componentes não deverão sofrer qualquer tipo de modificação, garantindo a integridade estrutural e a eficácia na proteção do piloto, conforme as normas de segurança e homologação estabelecidas.

ARTIGO 17: MATERIAIS

17.1 Conformidade dos Materiais Aplicados

Todos os competidores devem garantir que seus veículos estejam equipados exclusivamente com componentes fornecidos pela AudaceTech que atendam às especificações de materiais



previstas na ficha de homologação. Essa conformidade é fundamental para assegurar uma competição equitativa, onde todos os participantes operem sob as mesmas condições técnicas e regulamentares. É proibido utilizar peças com materiais que não estejam em conformidade com as normas estabelecidas, sob risco de penalidades técnicas. Recomenda-se verificar regularmente a compatibilidade dos componentes com a ficha de homologação e, em caso de dúvidas, consultar o comissário técnico da CBA, do evento para esclarecimentos. A observância rigorosa dessas diretrizes garante a integridade e a justiça da competição.

Os Comissários Técnicos podem verificar a elegibilidade dos componentes ou ainda solicitar que o próprio fabricante ou fornecedor o faça.

Os pilotos ou equipes encontradas utilizando peças diferentes das especificadas através do presente Regulamento Técnico, anexos e adendos, bem com ficha de homologação, serão penalizados de acordo com o CDA/CBA pelos Comissários Desportivos.

ARTIGO 18: COMBUSTÍVEL

18.1 Especificação do Combustível

O combustível utilizado, deve estar estritamente em conformidade com as especificações do fornecedor oficial, sendo um item padronizado para todos os competidores. Essa padronização garante a igualdade de condições técnicas. É proibido utilizar combustíveis alternativos, aditivos não autorizados ou qualquer substância, química ou não, que altere as propriedades originais do combustível fornecido.

18.1.1 O uso de qualquer aditivo ou qualquer substância que altere as propriedades originais do combustível fornecido está proibido.

18.1.2 O combustível a ser utilizado no evento, será disponibilizado no autódromo, pela organização, no qual cada Equipe irá receber uma cota específica definida no Regulamento Particular da Prova (RPP).

18.2 Ar

Apenas ar pode ser utilizado como oxidante em combinação com o combustível. É expressamente proibido a adição de qualquer outro agente oxidante, como óxido nitroso (N_2O) ou similares, que possam alterar as propriedades de combustão ou o desempenho do motor.



18.3 Refrigeração do Combustível

É estritamente proibido o uso de qualquer sistema, componente ou método destinado a reduzir a temperatura do combustível em qualquer etapa do processo de alimentação do motor. Isso inclui, mas não se limita a trocadores de calor, isolamento térmico, dispositivos de resfriamento ativo ou passivo e qualquer forma de circulação em sistemas refrigerados. Combustível deve permanecer à temperatura ambiente, sem intervenção para controle térmico que possa influenciar sua densidade, volatilidade ou desempenho na combustão.

Quando permitido a refrigeração do combustível no Regulamento Particular de Prova, deverá ser seguido as seguintes premissas:

1. O elemento refrigerante deverá ser o gelo comum. Proibido o uso de gelo seco ou qualquer outro equipamento (freezer, serpentinas e outros) que venha auxiliar o resfriamento.
2. O gelo comum deverá estar depositado nos tambores plásticos.
3. Os tambores plásticos com gelo comum, deverão estar dentro do box de cada equipe.
4. Os tambores de combustível ou tanques de abastecimento do pit stop deverão estar inseridos dentro dos tambores plásticos com gelo comum. Proibido a colocação de sacos plásticos com gelo sobre os tanques de abastecimento de forma aleatória.
5. O início do resfriamento se dará após a liberação dos comissários técnicos, com horário estimado em quatro horas antes da volta de apresentação da corrida. Equipes que iniciarem o resfriamento antes da autorização dos comissários técnicos, deverão reiniciar o resfriamento com o combustível na temperatura ambiente quando autorizado novamente.

18.4 Vistoria de Combustível

A qualquer momento do evento os Comissários poderão pedir, a qualquer participante, uma amostra de pelo menos 1 (um) litro de combustível em uso, bem como nos reservatórios utilizados para armazenagem.

O procedimento de análise de combustível será definido pelos Comissários Técnicos.

18.4.1 Ao final da prova e do treino classificatório, a quantidade de combustível remanescente no veículo não poderá ser inferior a 1 litro (um litro), garantindo que haja uma quantidade mínima para verificação e controle, sob pena que pode ir até a desclassificação, a critério dos comissários



ARTIGO 19: CLASSIFICAÇÃO DOS COMPONENTES

19.1 Classificação dos Componentes para um Projeto Padronizado

O projeto desenvolvido pela AudaceTech prevê a padronização integral de 100% dos componentes, visando promover uma competição mais equitativa e com custo controlado. Dessa forma, todos os componentes estarão padronizados, documentados por desenhos e tolerâncias dimensionais, onde será aplicado controle rigoroso. É fundamental que os concorrentes observem estritamente a ficha de homologação, o regulamento técnico e o manual do SNG1, disponibilizado pela AudaceTech, utilizem exclusivamente componentes autorizados, de modo a garantir a conformidade e a igualdade competitiva.

ARTIGO 20: COMUNICAÇÃO & DADOS

20.1 Data Logger

O data logger MoTeC L120 é o equipamento padronizado para monitoramento e otimização de performance dos veículos de competição.

O monitoramento prevê aquistar os dados dos seguintes parâmetros:

- Velocidade das quatro rodas
- Velocidade GPS
- RPM
- Temperatura de refrigerante do motor
- Temperatura de lubrificante do motor
- Temperatura de lubrificante do cambio
- Temperatura dos quatro discos de freio
- Temperatura da cabine do piloto
- Temperatura do combustível
- Temperatura do fluido da caixa de direção
- Pressão do refrigerante do motor
- Pressão do lubrificante do motor
- Pressão do lubrificante do cambio
- Pressão dos quatro pneus
- Pressão do fluido de freio
- Pressão do fluido de embreagem



- Pressão do fluido caixa de direção
- Posição do acelerador
- Posição do volante
- Posição dos quatro amortecedores
- Posição do flap da asa
- Seleção de marcha
- Tensão da bateria
- Tempo de volta
- Aceleração lateral
- Aceleração longitudinal

A AudaceTech fornecedora do SNG1, poderá instalar outros sensores além daqueles citados acima.

20.2 Telemetria

A telemetria está permitida, porém somente com o equipamento padronizado fornecido pela AudaceTech, sendo proibido o uso de qualquer outro sistema.

20.3 Câmeras on Board

Serão permitidas apenas as câmeras onboard disponibilizadas pela AudaceTech, integradas ao pacote 5G, sendo proibido o uso de qualquer outro equipamento, salvo se autorizado pelo Regulamento Particular de Prova.

20.4 Rádio

É permitida a comunicação via rádio entre piloto e equipe, em ambos os sentidos (piloto ↔ equipe).

20.5 Cronometragem

O sensor de cronometragem será instalado em um suporte padronizado, localizado em posição definida no projeto SNG1. É obrigatório que o sensor e seu suporte mantenham a configuração original, sem modificações ou substituições por componentes não homologados. Qualquer alteração no suporte ou no sensor poderá resultar na desclassificação.



ARTIGO 21: PISTOLAS PNEUMATICAS

21.1 Pistolas Pneumáticas Permitidas

Somente uma máquina pneumática será permitida para operações durante o pit stop. Em caso de falha ou mau funcionamento, a máquina poderá ser substituída por outra equivalente.

Segue abaixo as marcas e modelos habilitados para uso na operação do pit stop:

- Ingersoll Rand – 2145 Qi Max 3/4”
- Ingersoll Rand – 2141 Impact 3/4”
- Paoli – DP 2000
- Paoli – DP 197- SF
- Paoli – DP 176 - SF
- Paoli – DP 34

ARTIGO 22: “BALANCE OF PERFORMANCE”

22.1 Equilíbrio de Desempenho

Os gatilhos de acionamento para os níveis de equalização de desempenho serão estritamente definidos no Regulamento Desportivo. Esses parâmetros determinarão as condições e critérios para a aplicação dos ajustes.

A definição dos parâmetros dos diferentes níveis de equalização está detalhada na ficha de homologação.

ARTIGO 23: TEXTO FINAL

23.1 Modificações

Qualquer modificação a estes regulamentos será publicada após aprovação da CBA.

Este é o Regulamento Técnico da Stock Car Pro Series 2026.

Todas as equipes e participantes devem cumprir integralmente este regulamento durante os eventos. A conformidade com as normas é essencial para garantir segurança, igualdade competitiva e integridade desportiva.

Em caso de dúvidas quanto à interpretação ou aplicação de qualquer artigo, a CBA, com suporte técnico da AudaceTech, deverá ser consultada para esclarecimento oficial.



O organizador poderá, com anuência da CBA, solicitar uma vistoria técnica completa de verificação, em qualquer momento do ano e em qualquer veículo inscrito no campeonato. Esta vistoria será realizada na sede da Audace.

Os casos omissos serão julgados pelos comissários desportivos com base no CDA e CDI.

ARTIGO 24 – HOMOLOGAÇÃO

Art. 24 - O presente regulamento foi analisado e aprovado pelo **Conselho Técnico Desportivo Nacional - CTDN** e homologado pelo Presidente da **Confederação Brasileira de Automobilismo - CBA**.

Rio de Janeiro, 26 de fevereiro de 2026.

Conselho Técnico Desportivo Nacional

Fábio Borges Greco
Presidente

Confederação Brasileira de Automobilismo

Giovanni Ramos Guerra
Presidente