



**CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
COMISSÃO NACIONAL DE ARRANCADA, DRIFT E TRACK DAY
CAMPEONATO BRASILEIRO DE DRIFT 2026
ULTIMATE DRIFT REGULAMENTO DESPORTIVO**

Este regulamento está organizado conforme o CDI – Código Desportivo Internacional e CDA – Código Desportivo do Automobilismo.

Todos os COMPETIDORES e equipes devem ler este regulamento antes de preencher o formulário de inscrição para o Campeonato Brasileiro de Drift 2026 - ULTIMATE DRIFT

Todos os direitos são reservados. Observações sobre os direitos de autor:

- O texto, as imagens e todas as outras informações publicadas neste regulamento são de direito da CBA e da New Drift Participações Ltda.
- É proibida sua reprodução total ou parcial, sem prévia autorização por escrito da CBA e da ULTIMATE DRIFT.
- O Autor deste documento é a ULTIMATE DRIFT e a CBA, responsáveis pela organização do Campeonato Brasileiro de Drift e Copa do Brasil de Drift 2026, devidamente homologada pela CBA.

A ULTIMATE DRIFT deseja a você uma temporada de competição segura e bem-sucedida.

Contato ULTIMATE DRIFT, Ltda

Rua Augusta 2110, conjunto 11, São Paulo –
SP, CEP 01412-000 **Dúvidas Gerais**

pilotos@ultimatedrift.com.br

1. GERAL

O Campeonato Brasileiro de Drift 2026 será promovido pela empresa New Drift Participações Ltda, sob supervisão da Confederação Brasileira de Automobilismo e Federações locais e será regido pelos seguintes códigos:

- Código Desportivo Internacional (CDI);
- Código Desportivo do Automobilismo (CDA);
- Regulamento Desportivo do Campeonato Brasileiro de Drift 2026
- Regulamento Técnico Específico do Campeonato Brasileiro de Drift 2026

Legislação Desportiva complementar em vigor.

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

Os adendos desportivos ou os considerados de segurança entram em vigor a partir da data determinada nos mesmos, observados os prazos estabelecidos no Código Desportivo do Automobilismo (CDA).

- Os adendos técnicos entram em vigor 30 (trinta) dias após sua divulgação.
- Os adendos somente terão validade quando homologados pela CBA.

O Campeonato Brasileiro de Drift, que terá denominação comercial de ULTIMATE DRIFT, será realizado conforme calendário de datas e locais divulgados antecipadamente através do site oficial da CBA e mídias sociais do Campeonato.

Poderão participar do Campeonato Brasileiro de Drift 2026 - ULTIMATE DRIFT, todos os pilotos filiados e habilitados pela Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA), observando os termos deste regulamento.

1.1 INSCRIÇÕES:

O Campeonato Brasileiro de Drift **2026** será composto por três categorias:

- **Ultimate PRO** (CATEGORIA PRINCIPAL)
- **Ultimate MASTER** (pilotos acima de 40 anos completos até início da temporada);



- **Ultimate ROOKIE** (Pilotos menores de 18 anos completos até início da temporada ou com participação em menos que 8 etapas da Ultimate no início da temporada. Pilotos campeões da Light/Rookie automaticamente fazem parte somente da PRO).

No ato da inscrição, o piloto deverá apresentar a cédula desportiva da Confederação Brasileira de Automobilismo, (CBA) dentro do ano vigente.

Todos os concorrentes e pilotos, ao assinar a ficha de inscrição, se comprometem a respeitar o texto deste Regulamento Desportivo Geral, bem como, de todos os dispositivos citados neste regulamento.

É expressamente proibido participar dos treinos livres, classificatórios, warm up ou batalhas sem estar regularmente inscrito.

A inscrição para o campeonato será de forma anual, podendo a Promotora a qualquer momento, convidar pilotos para participarem do campeonato ou etapa.

*****Não será permitido o compartilhamento de carro entre os pilotos.**

A quantidade de pilotos inscritos e o aceite dos pilotos será a exclusivo critério da Ultimate Drift

Após a inscrição anual no campeonato o piloto precisa confirmar sua presença em cada uma das etapas através da inscrição da etapa, até o prazo máximo estabelecido pela promotora.

O piloto poderá realizar sua inscrição conforme as normas que serão antecipadamente divulgadas e constarão do Regulamento Particular de Prova.

Os pilotos participantes do Campeonato Brasileiro de Drift 2026, serão inscritos conforme a categoria que estão aptos (PRO-MASTER-ROOKIE), portanto, o piloto será inscrito na categoria PRO e desde que se enquadre será inscrito em uma das duas categorias restantes, MASTER ou ROOKIE. Caso o piloto se enquadre na categoria MASTER e ROOKIE, o mesmo será automaticamente inscrito na categoria PRO.

Pilotos com idade mínima de quatorze (14) anos completos até o início da temporada, poderão participar do Campeonato Brasileiro de Drift 2026, desde que estejam qualificados por meio de curso presencial, e de posse de certificado de conclusão e aptidão, emitido



por escola de pilotagem credenciada pela Ultimate Drift (citadas abaixo). Esse certificado deverá ser enviado para a CBA para emissão da Cédula Desportiva de piloto de DRIFT.

Escolas credenciadas:

1) Nome: **Drift Escola** (Box Sul, cursos de pilotagem)

Responsável: Márcio Vieira

End. Rua José Francisco Corrêa, 900 –

Nova Esperança, Balneário Camboriú- SC

Fone: (47) 99193-1123.

2) Nome: **Escola de Drift**

Sheriff Barion

Responsável: João Barion

End. Rod. Pres. Castello Branco, Km 72 – City

Castello, Itu – Sp, 13308-700

Fone: (11) 99969-4936

3) **BSB DRIFT**

Responsável: Helio Fausto Neto

End. SCIA quadra 14 cj 2 sala 3 – DF

Fone: (61) 99618-1583

4) **FuelTech Velopark Drift Escola**

End. Rodovia BR386 nº 1.0000 km 430- Bairro Tabai –

Nova Santa Rita – RS

Fone: (51) 98043-9780

5) **Escola Juba Drift**

Responsável: Elson Nishimura Júnior

End. Rua Ibiporã 23

Cep 07170-560

Guarulhos – SP

Fone: (11) 99655-9714

1.2 ETAPAS E CRONOGRAMAS:

Cada etapa do Campeonato Brasileiro de Drift 2026 – ULTIMATE DRIFT terá seu Regulamento Particular de Prova onde será definido o cronograma, com datas e locais das etapas.

Farão parte do Regulamento Particular de Prova a definição das autoridades desportivas e técnicas e outras informações complementares para a realização da prova.

O Campeonato será realizado em etapas **duplas**, no qual os pilotos competem em um modelo classificatório e de batalhas entre dois pilotos através de chaveamento eliminatório. A definição do local, data, número de dias e horários serão divulgados através do Regulamento Particular de Provas. Os locais e as datas serão ainda divulgados através do calendário oficial de eventos da Confederação Brasileira de Automobilismo. O número de etapas, locais e datas poderão sofrer alterações, que serão divulgados no calendário oficial de eventos da CBA.

1.3 DEFINIÇÕES:

As baterias Qualificatórias serão realizadas de forma individual, em horário definido no Regulamento Particular de Prova, e explicada mais à frente.

As Batalhas são realizadas entre dois pilotos, explicada mais à frente.

- Piloto Líder, é o piloto que vai a frente durante a batalha.
- Piloto Perseguidor, é o piloto que vai atrás durante a batalha.

O julgamento das Qualificatórias será realizado por **cinco (5)** juízes, de modo presencial ou remotamente, definido no Regulamento Particular de Provas.

O julgamento das Batalhas será realizado por cinco juízes, de modo presencial e ou remotamente, definido no Regulamento Particular de Provas.

O julgamento das Pré-Batalhas será realizado por três ou cinco juízes, de modo presencial e ou remotamente, definido no Regulamento Particular de Provas.

Os pilotos se qualificarão individualmente para determinar sua posição, e de acordo com sua posição conquistada e será alocado no chaveamento principal ou no chaveamento de pré-batalhas conforme definido na etapa corrente.

É proibida a utilização das pistas para treinos e testes quinze (15) dias corridos antes da etapa no local divulgado no calendário das etapas, independente do traçado. Caso isso ocorra, o piloto será proibido de participar da etapa onde cometeu a infração, **exceto** com autorização prévia da organizadora.

1.4 REUNIÃO COM A DIREÇÃO DE PROVA - (BRIEFING)

É obrigatória a presença no Briefing, de todos os pilotos inscritos na prova, convocados pela direção de prova, através do sistema de som ou conforme horários pré-determinados no cronograma descrito no regulamento particular de prova. A ausência injustificada do piloto ou seu representante no Briefing inicial (sexta) acarretará a perda de dois (2) pontos em sua classificação, no segundo Briefing (Sábado) a punição será de cinco (5) pontos. (A quantidade, dias e horários do briefing poderão variar, mas estarão descritas no cronograma de prova).

Igualmente será obrigatória a presença dos pilotos inscritos ou seu representante, em qualquer Briefing “de chamada extraordinária”, cuja convocação obedecerá às regras previstas no artigo acima, e acontecerão sempre que houver a necessidade de uma reunião emergencial entre os concorrentes e as autoridades da prova.

A presença no briefing será validada através de uma lista de presença disponibilizada no local pela organização ou de forma virtual, que obrigatoriamente deve ser assinada pelo piloto inscrito.

Definições apresentadas pelos comissários e direção de prova, superam este regulamento somente para a etapa corrente.

1.5 CONDUTA DESPORTIVA

Durante sua permanência na área do evento os pilotos e integrantes de sua equipe deverão observar conduta desportiva própria entre si e em relação aos demais participantes, de acordo com o que estabelece o CDA e os Regulamentos que compõe o Campeonato.

Durante todas as atividades oficiais, os pilotos deverão conduzir seus veículos de acordo com as determinações do presente regulamento, e do CDA.

É proibido antes, durante ou após qualquer atividade oficial ou de treino, o piloto realizar qualquer manobra não compatível com a competição, sob pena de sofrer as penalidades previstas no CDA.

2 PROCEDIMENTO PARA LARGADA

A linha de largada estará situada no início do percurso e é frequentemente marcada pelo "Arco Inicial da ULTIMATE DRIFTING". Será o ponto de largada oficial de cada volta Qualificatória, Pré-Batalha e Batalha, onde haverá uma luz de partida ou sinal emitido pelo oficial da linha de partida, que sinaliza quando o (s) veículo (s) pode (m) partir.

Caso seja possível, haverá uma linha demarcando a posição de largada do piloto líder e perseguidor, quando a linha existir os pilotos precisarão obedecer ao posicionamento correto.

O veículo do piloto perseguidor poderá deixar a linha de partida antes que a luz de partida se apague (ou sinalização feita pelo oficial de largada), com o objetivo de manter a proximidade na iniciação.

2.1 Tempo de posicionamento para qualificação e batalhas

Qualificação: Os pilotos receberão uma lista com a ordem de entrada na pista para a sua classificação. Os pilotos devem ficar atentos durante a prova de qualificação e estarem posicionados, e prontos para entrar no Burnout Box na sua vez de qualificar. A organização se reserva ao direito de informar somente os horários de início e término das qualificatórias. **EQUIPES E PILOTOS DEVEM FICAR ATENTOS A SUAS POSIÇÕES NA FILA.** Caso o piloto não esteja presente e pronto para iniciar o aquecimento quando for chamado, será automaticamente aberto um cronometro de dois (2) minutos na linha de largada, ao final dos dois (2) minutos o piloto precisa estar posicionado com seu carro (parado) e pronto para largar na

posição demarcada, caso o piloto não esteja pronto para a largada, será considerado abandono da VOLTA.

Batalhas e pré Batalhas: A organização se reserva ao direito de informar somente os horários de início e término das batalhas. EQUIPES E PILOTOS DEVEM FICAREM ATENTOS A SUAS POSIÇÕES NA FILA. Caso o piloto não esteja presente e pronto para iniciar o aquecimento quando for chamado, será automaticamente aberto um cronometro de dois (2) minutos na linha de largada, ao final dos dois minutos o piloto precisa estar posicionado com seu carro (parado) e pronto para largar na posição demarcada, caso o piloto não esteja pronto para a largada será considerado abandono da batalha e a vitória será dada ao outro piloto que precisa dar uma volta de Bye Run mostrando que seu carro está pronto para a batalha e ao mínimo iniciar o Drift e manter por no mínimo metade da primeira curva, caso nenhum dos pilotos estejam presentes após o tempo de dois (2) minutos sera considerado um WO.

Um tempo mínimo de cinco (5) minutos, após sua chegada ao box, será aplicado no retorno para batalha após um “Empate” ou quando tenha acabado de sair de uma batalha e sua chave seja a próxima, para as finais os pilotos terão um tempo máximo de dez (10) minutos. Ao final do tempo, o piloto deve estar com seu carro pronto para retornar a linha de largada, caso não esteja pronto e sua batalha seja a próxima será aberto o cronometro de dois (2) minutos na linha de largada, se ao final dos dois minutos o piloto não estiver com seu carro (parado) posicionado na marcação da largada e pronto para iniciar a batalha, será considerado abandono da batalha.

2.2 QUEIMA DE LARGADA

Se o piloto líder atingir um ou mais cones, **largar antes** da sinalização (queima de largada), durante uma batalha, a batalha será interrompida e reiniciada. O aviso aos pilotos se dará por meio de um sinalizador, bandeira vermelha ou luzes. A localização do sinalizador, bandeiras ou luzes de reinício será discutida durante os briefings antes da competição.

Se o piloto líder **atingir** um ou mais cones na segunda largada ou queimar a largada, haverá um segundo reinício.

Após a sinalização de largada, o piloto LIDER terá que largar imediatamente, caso isso não ocorra, também será considerada uma QUEIMA DE LARGADA.

Se o piloto líder atingir um ou mais cones na terceira largada ou queimar a largada, ele receberá um INCOMPLETO automático.

Não será considerada queima de largada o movimento resultante do engate de marcha.

Em caso de dúvida, os juízes ou oficiais de competição poderão autorizar o reinício da largada e a mesma será desconsiderada.

2.3 INICIAÇÃO

O veículo do piloto líder ou piloto que estiver andando sozinho deve respeitar o ponto de inicialização, fazendo com que o carro inicie o Drift antes do último cone que marca o ponto de iniciação, demarcado por três (3) grupos de cones em sequência “3, 2, 1” colocados na pista, considerando o último cone como “ÚLTIMO PONTO DE INICIALIZAÇÃO VÁLIDO” (Figura 2).

Para o procedimento do piloto perseguidor em batalhas, consulte PROCEDIMENTO DE INICIAÇÃO EM BATALHAS.

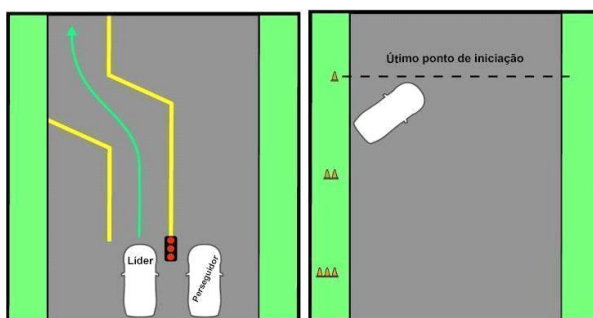


Figura 1

Figura 2

2.4 Erro organização

Caso ocorra alguma falha da organização, tais como:

- A) Posicionamento invertido do piloto líder e perseguidor.
- B) Falta de sinalização de queima de largada, toque no cone pelo líder da batalha ou ainda.
- C) Falta de informação aos juízes, ex: problema câmeras, problema imagens encaminhadas aos juízes, etc..
- D) Qualquer outro erro onde a organização seja responsabilizada a volta e ou batalha poderá ser refeita e nesse caso desconsiderada.

O(s) piloto(s) terão um tempo máximo de cinco (5) minutos, após chegada ao seu box, para se reapresentarem para nova volta, ou batalha, sendo permitido a troca de todos os pneus e reabastecimento, tanto para qualificação quanto para as batalhas.

Caso ocorra algum dano ao veículo durante a volta ou batalha invalidada, além da permissão de troca de pneus e reabastecimento será permitido um tempo para reparo de até dez (10) minutos, seguindo assim as diretrizes de colisão onde o piloto não é culpado.

PRIMEIRA VOLTA: Caso o dano ocorra na primeira volta e mesmo com o tempo de dez (10) minutos o piloto não consiga efetuar o reparo para segunda volta, o seu oponente será considerado vencedor da batalha, mas para isso, precisa efetuar o Bye Run. Caso seja a primeira volta da batalha e nenhum dos dois pilotos consiga efetuar o reparo a tempo, o piloto mais bem qualificado, será considerado vencedor, e poderá continuar a participar das próximas batalhas. **SEGUNDA VOLTA:** Caso seja a segunda volta e um dos pilotos não consigam arrumar o carro dentro do tempo será considerada, apenas a primeira volta para definir o vencedor da batalha. Caso nenhum dos dois pilotos consiga arrumar o carro o mais bem qualificado será considerado vencedor e poderá continuar a participar das próximas batalhas.

Se o erro por parte da Organização ocorrer na primeira volta de uma batalha, a batalha completa será reiniciada, se ocorrer na segunda volta de uma batalha apenas a segunda volta será refeita.

Se o erro acontecer na volta de qualificação, a volta será desconsiderada e o piloto terá tempo máximo de cinco (5) minutos para reparos, após chegada ao seu box para refazer sua volta, ao final dos cinco (5) minutos se for sua vez de batalhar e o piloto ainda não estiver pronto será aberto o cronometro de dois (2) minutos na linha **de largada de acordo com o item 8.1. Se o Piloto se envolver em um acidente na volta terá o tempo máximo de dez**

(10) minutos, caso o piloto não consiga arrumar o carro a tempo, será qualificado para as batalhas na última posição dos pilotos qualificados na primeira volta, tendo direito ao cronometro de dois (2) minutos na largada.

Não será considerado “Erro de Organização”: Caso seja sinalizada “queima de largada” de forma clara, e mesmo assim o(s) piloto(s) não vejam e sigam em batalha, estes, terão que repetir a volta imediatamente. É de responsabilidade do Spotter a comunicação com o piloto.

3. FORMATO DE QUALIFICAÇÃO

Qualifying: A qualificação consistirá em **uma volta**, com ordem de entrada na pista sendo a ordem inversa da classificação do Campeonato, para a primeira etapa a ordem será determinada pelo resultado final do Campeonato Brasileiro de Drift do ano anterior, sendo os novos pilotos os primeiros a irem a pista em ordem alfabética, iniciando pelos pilotos com a letra A. Após primeira volta de qualificação, essa já determinará uma ordem de classificação, **onde todos os pilotos com pontuação na primeira volta já terão suas posições definidas**, não sendo autorizada a segunda (2ª) volta para esses pilotos.

Os pilotos que não pontuaram na primeira volta, terão direito a uma segunda volta e continuarão disputando as posições a partir do último colocado, que pontuou na primeira volta.

Os pilotos que não conseguirem pontuar em nenhuma das duas voltas, serão automaticamente desclassificados da etapa.

3.1 CRITÉRIOS DE QUALIFICAÇÃO

A. **Linha** – Os pilotos serão julgados por sua capacidade de preencher zonas externas e alcançar áreas de “touch-and-go” em movimento com a traseira de seus veículos e por sua capacidade de alcançar pontos de recorte internos com a frente de seus veículos sempre mantendo o veículo no drift.

B. **Ângulo** – Os pilotos serão julgados por sua capacidade de concluir o percurso, mantendo um alto grau de ângulo que lhes permita manter o ritmo em áreas que não são consideradas zonas de desaceleração.

Durante o percurso o ângulo deve ser constante, variações de ângulo trarão deduções na pontuação.

DEDUÇÕES PARA LINHA E ÂNGULO SERÃO FEITAS PARA OS SEGUINTE CASOS:

- Iniciação dupla;
- Inconsistência no ângulo;
- “Touch-and-go” que desequilibrem o carro;
- Pneu fora da pista ou marcação;
- Não passar nos locais demarcados;
- Alinhar o carro deixando de fazer drift;
- Falta de ângulo.

C. **Estilo** – O estilo analisará o comportamento do veículo durante todo o percurso. O estilo é separado em duas categorias: Fluidez e Comprometimento.

Comprometimento – Comprometimento refere-se à dinâmica do veículo ao longo do percurso e agressividade do piloto com confiança e sem correções. Idealmente, o veículo deve manter o impulso fora das zonas de desaceleração enquanto se aproxima das paredes e dos contornos do percurso com confiança e determinação sem correções.

DEDUÇÕES SERÃO FEITAS PARA OS SEGUINTE CASOS:

- Não aceleração ou aceleração parcial antes da iniciação;
- Iniciação lenta ou depois do último ponto de iniciação;
- Desaceleração fora das zonas de desaceleração;
- Aproximação tímida / conservadora de paredes ou zonas de marcação.

Fluidez – O juiz de estilo avaliará a rapidez com que o ângulo foi alcançado, a suavidade e correções com que o piloto alcançou o ângulo e se o piloto alcançou ou não a quantidade desejada de ângulo.

DEDUÇÕES SERÃO FEITAS PARA OS SEGUINTE CASOS:

- Rotações lentas;
- Rotações escalonadas (controlando o volante para adicionar pequenas quantidades de ângulo por vez);
- Rotações imprecisas (alcançar um grau de ângulo e adicionar ou subtrair o ângulo no meio da curva).

3.2. PONTOS DE QUALIFICAÇÃO

Para chegar a pontuação na qualificação, a pista será dividida em setores e os **cinco (5)** juízes serão utilizados para dar a pontuação, sendo que cada setor terá uma pontuação específica em linha e ângulo. A imagem abaixo serve como referência, em cada pista o mapa de pontuação será fornecido pelos juízes durante o briefing.

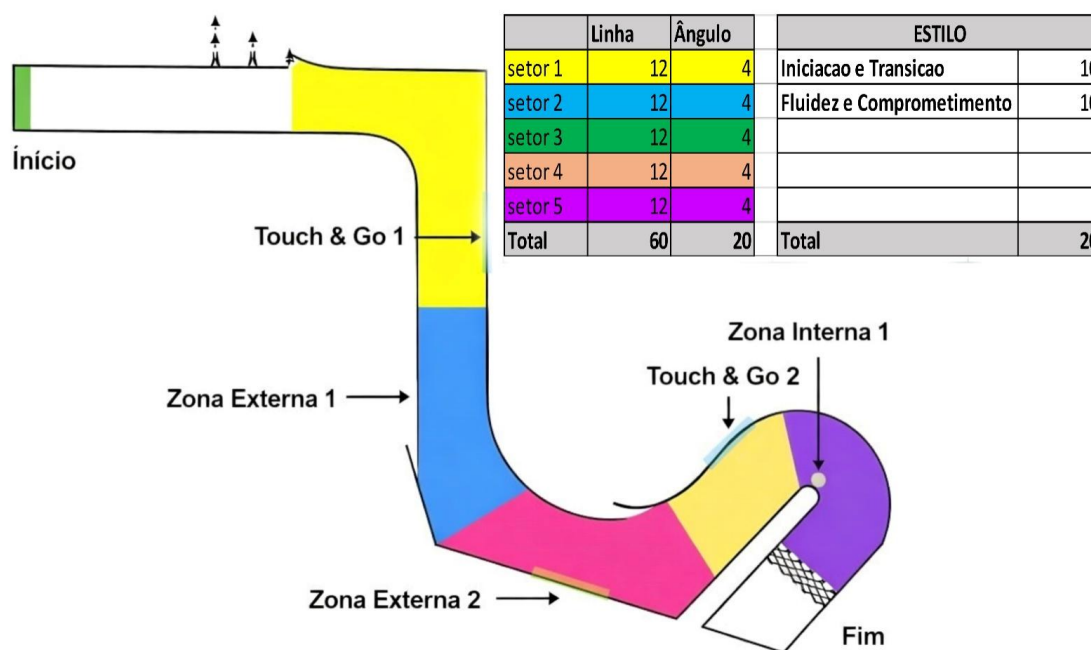


Figura 3

Linha – sessenta (60) pontos (ou conforme definida outra pontuação no briefing da etapa)

Os pontos de linha serão divididos entre dois Juízes, onde cada Juiz julgará metade da pista e os pontos serão divididos por setores em cada pista. (Figura 3) Os pontos de linha terão grande influência da forma que transita entre os pontos demarcados na pista de Zonas Externas e Internas, clip points e áreas de “touch-and-go”.

Ângulo – vinte (20) pontos (ou conforme definida outra pontuação no briefing da etapa)

Os pontos de ângulo serão divididos por setores em cada pista. (Figura 3) Os pontos de ângulo terão uma grande influência da forma que é utilizado nos pontos demarcados na pista de Zonas Externas e Internas, clip points e áreas de “touch-and-go”. Devendo o ângulo, sempre que possível, ser o principal responsável pela desaceleração dos veículos nas áreas de desaceleração durante o percurso.

Estilo –vinte (20) pontos (ou conforme definida outra pontuação no briefing da etapa)

Os pontos de estilo são separados em duas (2) categorias e divididos em dois Juízes, onde cada Juiz irá julgar uma categoria: As categorias são 1. “Iniciação e Transição” e 2. “Fluidez e Comprometimento”, sendo avaliados em todo o percurso, desde a linha de partida até a linha de chegada.

- **Iniciação e Transição – dez (10) pontos** (ou conforme definida outra pontuação no briefing da etapa)
- **Fluidez e Comprometimento- dez (10) pontos** (ou conforme definida outra pontuação no briefing da etapa)

3.3. VOLTAS DE QUALIFICAÇÃO INCOMPLETAS

Se um piloto cometer algum dos seguintes erros em uma volta de qualificação, ele não receberá uma pontuação para essa volta e, portanto, a volta será considerada INCOMPLETA.

- Rodar;

- Drift contrário – **Realizar o drift com o ângulo oposto ao necessário naquele ponto do percurso;**
- Cometer erros que tornem a volta “impersuível”
- Alinhamento por tempo excessivo. (O alinhamento por tempo excessivo é algo situacional. Sendo os juízes responsáveis por este julgamento).
- Caso o competidor tire três (3) ou mais pneus fora do traçado da pista.
- **A abertura de Capô, porta-malas, portas ou qualquer outra parte móvel do veículo NÃO será considerada volta INCOMPLETA (Os comissários poderão invalidar a volta, caso o incidente possa ter atrapalhado a volta do oponente).**

3.4. IMPREVISTOS NA QUALIFICAÇÃO

No caso de o Treino Qualificatório não poder ser realizado ou concluído, devido à chuva ou outras circunstâncias, a ordem de qualificação será estabelecida pela classificação da etapa anterior ou pelo resultado do Campeonato Brasileiro anterior, se for início de temporada, ficando os novos entrantes nas últimas posições por ordem alfabética, iniciando com a letra A na melhor colocação entre os novos entrantes.

No caso de chuva ou clima que não cause cancelamento da qualificação, os juízes têm o direito de fazer ajustes nos critérios de julgamento e subsequentemente disseminar essas informações para os pilotos.

4. FORMATO DE ELIMINAÇÃO NAS BATALHAS e PRÉ-BATALHAS:

4.1 – Categoria PRO, Master e Rookie:

Após a qualificação, caso tenham mais de trinta e dois (32) pilotos qualificados, os vinte e quatro (24) primeiros, são colocados em uma posição padrão da chave de Batalhas, anexo 01, com base na posição de Qualificação.

As posições restantes na chave de batalhas serão ocupadas após as PRÉ-BATALHAS que explicaremos a seguir.

4.2 – PRÉ-BATALHAS.

Após a qualificação. Os pilotos classificados a partir da vigésima quinta (25ª) posição até o último piloto qualificado participam da Pré-Batalha para definir os oitos (8) pilotos que irão integrar a chave de Batalhas Principal.

Na chave de Pré-Batalha, os Pilotos são colocados em uma posição padrão da chave de Batalhas, anexo 01, com base na posição de Qualificação onde o piloto da vigésima quinta (25ª) posição ocupa a posição de primeiro (1º) lugar e os pilotos subsequente seguem mesma lógica completando assim a chave de Pré-Batalhas.

Portanto Piloto na vigésima quinta (25ª) ocupa a Posição um (1) na chave de Pré-Batalhas o piloto que ocupa a vigésima sexta (26ª) posição ou definida em briefing ocupa a Posição dois (2) na chave de Pré-Batalhas seguindo até o último qualificado.

As Pré-Batalhas serão disputadas somente até que sejam definidos os Top oito (8), que irão integrar a Chave de Batalhas principal. Durante as Pré Batalhas não serão realizadas as voltas iniciais de “Bye Run” quando não tem um oponente definido, no entanto uma vez iniciada a Pré Batalhas as voltas de Bye Run durante o avanço de chaves é obrigatória.

Para as Pré-Batalhas seguem as mesmas instruções descritas no item 4.3 – Batalhas exceto quanto a Bye Run onde o piloto não terá direito de fazer o Bye Run caso não tenha um oponente definido na chave de Pré-Batalhas.

4.3 – Batalhas e Pré-Batalhas.

Caso o piloto (quando formada a chave de batalha), não possuir oponente na chave, o mesmo passa direto para as próximas fases, podendo fazer uma volta de Bye Run (volta sozinho) no momento da sua batalha

As batalhas são disputas de eliminação única, que consistem em duas voltas por batalha, com o vencedor avançando na chave. O piloto com melhor resultado nas Qualificatórias sempre liderará a primeira volta, sendo:

- Volta 01 – O Piloto A está na posição de líder, com o Piloto B na posição de perseguidor;

- Volta 02 – O Piloto B está na posição de líder, com o Piloto A na posição de perseguidor.

Os juízes assistirão a volta um (1) e a volta dois (2). Eles também compararão as duas voltas de Líder e de Perseguidor, e determinarão qual piloto foi o melhor no geral.

Cada batalha consiste em duas voltas, dando aos pilotos a oportunidade de estar nas posições de líder e perseguidor.

Durante cada batalha, o piloto líder deve cumprir os requisitos de Qualificação estabelecidos pelos juízes nos briefings, enquanto o piloto perseguidor deve imitar a linha, o ângulo, o ritmo e as transições do piloto líder durante o percurso, mantendo-se o mais próximo possível. No entanto o piloto perseguidor deve tomar cuidado para não prejudicar sua linha e ângulo ao tentar se aproximar muito do piloto a sua frente.

4.3.1 O resultado das batalhas e Pré Batalhas será consequência da análise de cinco juízes que deverão declarar seus votos sendo: 1. Piloto A vence; 2. Piloto B vence; 3.

Empate (não foi possível determinar um vencedor e os pilotos deverão realizar mais uma batalha).

Para um piloto ser considerado vencedor da Batalha, ele tem que receber no mínimo três votos como vencedor e no máximo um voto como perdedor, caso isso não ocorra a batalha irá automaticamente para o procedimento denominado **Empate** conforme tabela abaixo.

O resultado das Pré- batalhas será consequência da análise de cinco juízes conforme item 4.3.1.

Para um piloto ser considerado vencedor da Batalha, ele tem que receber no mínimo três votos como vencedor e no máximo um voto como perdedor, caso isso não ocorra a batalha irá automaticamente para o procedimento denominado **Empate**.

4.3.2 O procedimento **Empate** não é destinado a batalhas mal executadas. Os juízes se reservam o direito de fazer um julgamento em batalhas que contenham uma variedade múltipla de erros e / ou deduções, e a partir disso irão declarar um vencedor.

4.3.3 Se os Juízes demorarem mais de dois (2) minutos para definirem o resultado de uma batalha, a direção de prova/comissários poderá considerar o voto como “Empate”

finalizando a apuração.

4.3.4 Se um veículo estiver quebrado ou incapaz de movimentar até a linha de largada no momento que for convocado, **o outro competidor deve iniciar sua volta e fazer ao mínimo metade da primeira curva (mostrando que o carro está apto para fazer Drift)** para poder seguir em frente na competição. Se este piloto rodar durante essa volta, a mesma não será invalidada, pois o objetivo da mesma é apenas de demonstrar que está apto a seguir na competição.

4.3.5 Se ambos os competidores não se apresentarem para a batalha, a mesma será considerada como **Não Realizada**, e os dois competidores estarão automaticamente eliminados, **ficando ambos com a pontuação da batalha que deveria ter sido disputada. Ex: Caso isto ocorra no Top dezesseis (16) ambos os pilotos irão receber a pontuação do Top dezesseis (16).**

4.4 CRITÉRIOS DE JULGAMENTO EM BATALHA

4.4.1 OBJETIVOS DO PILOTO LÍDER:

- Executar uma volta de qualificação de 100 pontos;
- Executar uma volta que permita que o piloto perseguidor mantenha proximidade;
- Seguir o mapa de desaceleração;
- Ao término da volta, manter o controle do carro e não desacelerar bruscamente, a fim de permitir que o veículo perseguidor termine sua volta.

4.4.2 DEDUÇÕES DO PILOTO LÍDER:

- Menos ângulo do que o ideal para as voltas de qualificação;
- Uma linha mais fechada do que na volta de qualificação;
- Transições ruins;
- Tentar se distanciar do piloto perseguidor comprometendo Linha, Ângulo ou Estilo.

4.4.3 OBJETIVOS DO PILOTO PERSEGUIDOR:

- Iniciar no mesmo local do piloto líder;
- Manter a maior proximidade possível pelo maior tempo possível com o piloto líder;
- Manter o mesmo ou mais ângulo do que o piloto líder;
- Imitar as transições e linha do piloto líder ao longo da volta;
- Manter o drift até passar a linha de chegada e ainda após, manter o controle do carro.

4.4.4 DEDUÇÕES DO PILOTO PERSEGUIDOR:

- Utilizar uma linha mais fechada do que do piloto líder;
- Utilizar um ângulo menor do que do piloto líder;
- Tempo e local da iniciação;
- Tempo das transições e pilotagem geral em comparação com o piloto líder.

4.5 MAPA DE DESACELERAÇÃO

O MAPA DE DESACELERAÇÃO fornece uma representação gráfica do percurso demonstrando os locais em que os juízes permitem que o piloto líder esteja com o pé fora do acelerador, freando ou utilizando o freio de mão. (Figura 4)

As voltas do piloto líder que não estejam de acordo com a representação gráfica do percurso receberão deduções. O MAPA DE DESACELERAÇÃO será usado para verificar falhas e colisões em batalhas.

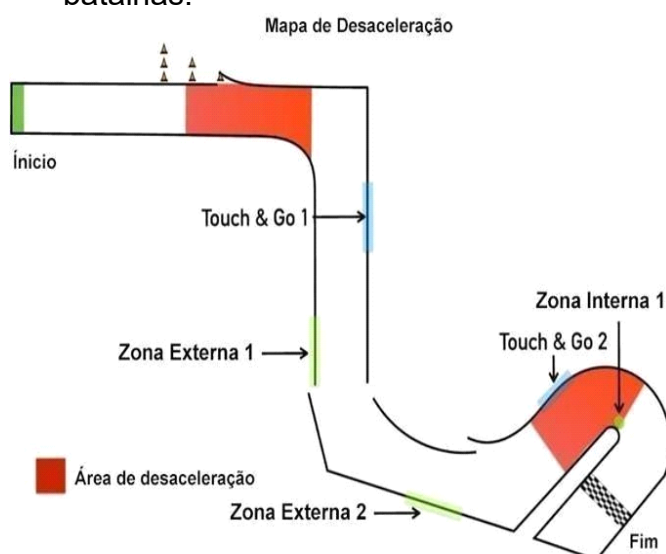


Figura 4

4.6 VOLTAS INCOMPLETAS NAS BATALHAS

Se um piloto cometer um dos seguintes erros em uma volta de batalha, ele não receberá uma pontuação para essa volta e, portanto, a volta será considerada incompleta.

Os seguintes erros consistem uma volta INCOMPLETA nas batalhas.

- ☐ Rodar;
- ☐ Drift contrário – Realizar o drift com o ângulo oposto ao necessário naquele ponto do percurso;
- ☐ **A abertura de Capô, porta-malas, portas ou qualquer outra parte móvel do veículo NÃO será considerada volta INCOMPLETA (Os comissários poderão invalidar a volta, caso o incidente possa ter atrapalhado a volta do oponente).**
- ☐ Colisão considerada antidesportiva ou excessiva;
- ☐ Um piloto perseguidor intencionalmente não perseguir com proximidade o piloto líder na segunda volta depois que um INCOMPLETO do outro piloto na volta anterior;
- ☐ Três reinícios de largada consecutivos em função de tocar nos cones na inicialização ou queima de largada, totalizando (3) erros.
- ☐ Passar o piloto líder de forma ilegal - resulta em um INCOMPLETO para o piloto perseguidor;
- ☐ Ser ultrapassado de forma legal resulta em um INCOMPLETO para o piloto líder.
- ☐ Colocar (3) ou mais pneus fora da pista.
- ☐ Alinhar por tempo excessivo, sendo algo situacional e decidido pelos juízes.

4.7 ULTRAPASSAGENS

Ultrapassar é permitido nas batalhas da ULTIMATE DRIFT. A ultrapassagem não é necessária, mas é legal para o piloto perseguidor, desde que todas as quatro condições a seguir sejam atendidas:

- O piloto líder deve estar fora da pista ou completamente fora do traçado;

- O piloto perseguidor só pode ultrapassar o piloto líder pelo lado de dentro da curva;
- O piloto perseguidor se torna o piloto líder depois que o piloto perseguidor ultrapassa completamente o piloto líder.

Uma vez concluída a volta, o piloto que foi ultrapassado receberá um INCOMPLETO nessa volta.

4.8 PROCEDIMENTO DE INICIAÇÃO NA BATALHA

Em um esforço para fornecer aos pilotos a escolha de qual técnica de iniciação eles gostariam de utilizar, foram implementados procedimentos de inicialização que deve ser seguido pelo piloto líder e piloto perseguidor e será informado em Briefing da etapa.

Faixa Limite de Inicialização do Líder: Em algumas etapas, poderá existir uma faixa demarcada no chão, limitando o movimento de inicialização do piloto líder. A Presença dessa faixa será informada em momento do briefing e em mapas de pista enviados aos pilotos.

INICIAÇÃO: Imagem 01

A iniciação em fila única é recomendada, mas não é obrigatória. Lembrando que na linha de largada os pilotos podem ficar lado a lado e inclusive o piloto Perseguidor pode chegar a sair na frente do piloto Líder, de forma que durante o trajeto até a iniciação os carros do piloto Líder e Perseguidor podem ficar lado a lado, **mas caso não haja uma delimitação pré-estabelecida em briefing, o piloto Líder tem preferência e o direito de utilizar toda a pista após o final dos cones que dividem o espaço do piloto Líder e do piloto Perseguidor. Em caso de colisão antes da iniciação será de responsabilidade dos juízes definir de quem é a culpa, lembrando que o piloto Líder tem preferência exceto definição contrária em briefing**

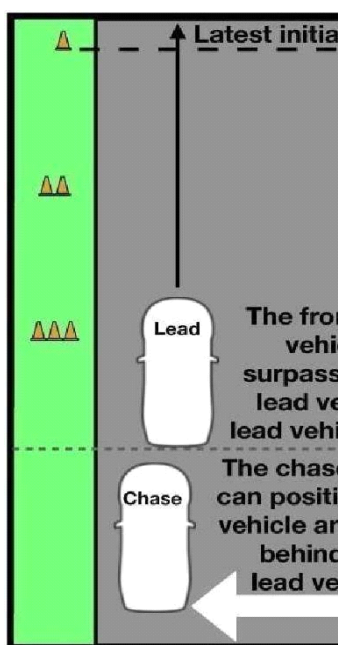
Procedimentos de largada:

- O piloto líder **e perseguidor deve se posicionar para largada no local demarcado ou** conforme orientação do oficial da competição.
- O piloto líder pode iniciar da maneira que desejar respeitando a faixa demarcada **quando houver**, ou outra decisão

passada em Briefing da prova, caso o piloto Líder ou Perseguidor ultrapasse o limite, este poderá receber deduções e ser considerado culpado.

- Aconselhasse que a parte frontal do veículo do piloto perseguidor não ultrapasse a traseira do veículo do piloto líder no momento da iniciação, no entanto, nada impede que o piloto perseguidor ultrapasse a traseira do piloto líder, em especial se estiver respeitando o espaço do piloto líder. Caso ocorra uma colisão e o piloto perseguidor tenha invadido o espaço do piloto líder, será analisado o contexto e o piloto perseguidor poderá ser considerado culpado.
- O piloto perseguidor pode posicionar seu veículo em qualquer lugar atrás do veículo do piloto líder antes da iniciação.

Imagem 01



Violações do procedimento de iniciação podem resultar em uma reinicialização, INCOMPLETO ao piloto que cometeu o erro ou

deduções da volta, quem tomará essa decisão serão os juízes de acordo com o grau dos erros e suas consequências.

4.9 IMPREVISTOS NAS BATALHAS

Caso ocorra uma chuva que seja necessário trocar o traçado durante a prova por motivos de acumulo de água ou qualquer outro que torne o traçado original inviável de ser praticado, os pilotos terão direito de realizarem **uma (1) volta** no novo traçado para se familiarizarem e antes do início de cada batalha será dada uma volta de reconhecimento aos pilotos onde deverão largar com um espaçamento mínimo de cinco (5) carros entre eles quando o traçado permitir, caso o traçado não permita uma separação dos carros será feita uma volta individual para cada piloto.

Caso o traçado não seja alterado, o piloto terá direito a uma volta antes do início de sua primeira batalha na nova condição de pista, para

reconhecimento pilotos deverão largar com um espaçamento mínimo de cinco (5) carros entre eles quando o traçado permitir, caso o traçado não permita uma separação dos carros será feita uma volta individual para cada piloto. Caso um dos pilotos já tenha realizado batalha nas condições molhadas e o outro não, apenas o piloto que ainda não andou naquela situação de pista que dará a volta de reconhecimento.

Caso a organização observe a necessidade de mais voltas para esse reconhecimento nas duas situações apresentadas, os pilotos serão imediatamente comunicados.

5. CONTATOS E COLISÕES NAS BATALHAS

O contato do veículo durante as batalhas de drift é algo que se reconhece como parte do esporte, no entanto, colisões de veículos durante uma batalha exigem regras e diretrizes específicas.

Os pilotos, caso se sintam seguros, devem tentar continuar o Drift após contato ou até mesmo reiniciar o Drift a fim de terminar a volta para que a avaliação dos juízes possa ser finalizada.

5.1. VEÍCULO LIDER

Se o piloto líder perder o controle do drift, deixar de fazer drift, sair da linha ou reduzir desnecessariamente a velocidade ou mais do que um fator em conjunto e o piloto perseguidor atingir o piloto líder, o piloto líder pode ser considerado culpado pela colisão.

Cada juiz dará sua opinião quanto a culpa da colisão e a maioria dos votos vence. Causando um INCOMPLETO ou a exclusão do piloto líder daquela batalha.

5.2. VEÍCULO PERSEGUIDOR

Se um piloto perseguidor tiver uma colisão com um piloto líder, mas o piloto líder não tiver cometido nenhum erro, o piloto perseguidor poderá ser considerado culpado. Cada juiz dará sua opinião quanto a culpa da colisão e a maioria dos votos vence. Causando um INCOMPLETO ou a exclusão do piloto perseguidor daquela batalha.

5.3. DANOS POR COLISÃO

Ocorrendo uma colisão, os juízes verificarão a culpa. Caso seja imputado um ato antidesportivo o Comissário será informado e poderá impor punições como desqualificação da prova, multas, exclusão do campeonato entre outras.

No caso de um incidente ocorrer no percurso, mas não houver registro visível que determine a culpa, os juízes poderão, em seu melhor julgamento, determinar a culpa ou definir como culpa compartilhada, analisando a volta somente até aquele ponto ou pedindo uma nova relargada. Caso haja solicitação de tempo para reparo, por alguma das partes (ou ambos no caso da culpa compartilhada). Os comissários irão averiguar a possibilidade do reparo, que, sendo concedido, não poderá ultrapassar o limite de tempo de dez (10) minutos, a ser definido pelos comissários desportivos. Desde que a culpa não seja atribuída somente ao solicitante do reparo. Em alguns casos, os danos sofridos nos veículos podem levar tempo para serem reparados. Somente o piloto que não for considerado culpado pode solicitar até dez (10) minutos para consertar seu veículo.

Ao chegar à batalha final, ambos os pilotos terão no mínimo dez (10) minutos em seus boxes para preparar o carro. Se ao final dos dez (10) minutos já for o momento da batalha final e um

dos carros não estiver pronto, será aberto o cronometro de dois (2) minutos na linha de largada, se ao final dos dois minutos o piloto não estiver com seu carro (parado) posicionado na marcação da largada e pronto para iniciar a batalha, seu oponente deverá fazer um bye run para ser declarado vencedor.

5.3.1. COLISÕES NAVOLTA 01

Após uma colisão e o piloto deste veículo, não for considerado culpado durante o incidente, o Comissário Técnico verificará se o veículo pode ser reparado no tempo de dez (10) minutos, caso o veículo não seja reparável a tempo o piloto que não teve culpa será considerado vencedor da batalha. O piloto receberá pontos por vencer essa batalha. No entanto, como o piloto vencedor não conseguiu terminar duas voltas da batalha, ele não continuará na competição.

Se durante a primeira volta da batalha o veículo do piloto líder e do piloto perseguidor se danificarem e não for possível a recuperação dentro do tempo de dez (10) minutos e não puderem continuar devido aos danos excessivos, e nenhum piloto for considerado culpado, o **vencedor poderá ser definido pela análise da volta até o momento da colisão, mas caso o montante da volta completada não seja suficiente para realizar uma análise, o vencedor** será determinado com base na posição mais alta da Qualificação, mas nenhum dos pilotos seguirão na competição.

Se ocorrer uma situação em que os juízes possam verificar que o piloto líder tem um mau funcionamento do veículo que leva a uma colisão ou causa um INCOMPLETO ao piloto perseguidor, o piloto líder receberá um INCOMPLETO. Se o dano sofrido no veículo do piloto perseguidor for grave o suficiente para que os principais reparos necessários para continuar na competição não possam ser realizados dentro dos dez (10) minutos o piloto líder será eliminado da competição e a vitória concedida ao piloto perseguidor. No entanto, como o piloto vencedor não conseguiu terminar duas voltas da batalha, ele não continuará na competição. EXEMPLO: O piloto líder deixa cair o óleo no percurso e o piloto perseguidor desliza claramente através do óleo e bate na parede, causando danos extensos ao veículo.

5.3.2. COLISÕES NA VOLTA 02

Se ocorrer uma colisão na segunda volta de uma batalha, os juízes verificarão de quem é a culpa e em seguida, analisarão a primeira volta para julgar o resultado da batalha. Caso os juízes decidam por um empate, o Comissário Desportivo será informado e a batalha volta a ser realizada por inteiro com duas novas voltas.

Se durante a segunda volta da batalha ambos os veículos se danificarem e não for possível definir o piloto culpado, o vencedor será determinado com base na análise da primeira volta da batalha e da segunda volta até o momento da colisão.

Se ocorrer uma colisão na segunda volta de uma batalha, os juízes verificarão de quem é a culpa e em seguida, analisarão a primeira volta para julgar o resultado da batalha. Caso os juízes decidam por um piloto vitorioso, o piloto terá até o momento de sua próxima batalha para consertar seu carro, caso danificado na colisão. Caso o piloto vencedor da batalha, que não foi

considerado culpado e tenha sido imediatamente chamado para próxima batalha (tenha que retornar a pista na batalha seguinte), este poderá solicitar dez (10) minutos para organização a fim de reparar seu veículo, ainda assim seguindo os critérios para “primeira volta de batalha” do art. 5.3.1.

6. DANOS NOS PNEUS

6.1 DURANTE BATALHA

No caso de um pneu aparecendo o arame de amarração antes do início da primeira volta, o comissário não permitirá a largada do piloto, ele estará eliminado. O piloto não pode alinhar para a primeira volta com um pneu muito desgastado e os pneus precisam resistir as duas voltas, não sendo permitido troca de pneus entre as voltas da mesma batalha, salvo nos descritos deste Regulamento.

Trocas de pneus traseiros não serão permitidas durante a batalha, mesmo durante o tempo de dez (10) minutos que pode ser pedido pelos pilotos em caso de uma batida onde ele não tenha culpa, a menos que ocorra uma quebra / danos no aro da roda, pneu

furado ou o pneu descole da roda. No caso de uma colisão onde não seja possível determinar o culpado e um dos pilotos precise trocar o pneus os dois pilotos participantes da batalha têm o direito de trocar o par de pneus (se o problema for na dianteira os pilotos poderão trocar os dois pneus dianteiros, se o problema for na traseira os pilotos poderão trocar os dois pneus traseiros) para que não haja vantagem ou desvantagem sobre os pilotos.

Quebra / danos no aro da roda, pneu furado ou caso o pneu descole da roda o piloto não poderá trocar o pneu e será eliminado da batalha ou qualificação, exceto em casos em que os danos sejam consequência de uma colisão, onde o piloto não seja considerado culpado.

6.2 DURANTE AQUECIMENTO – BURNOUT

Se ocorrer quebra / danos no aro da roda, pneu furado ou caso o pneu descole da roda durante aquecimento dos pneus, o piloto estará automaticamente eliminado. No caso de pistas onde o aquecimento é feito fora da pista e existam imperfeições que possam levar ao destalonamento o comissário poderá autorizar o piloto a realizar a troca imediata dos pneus, sem direito a nenhum tipo de ajuste ou manutenção em nenhuma outra área do carro. Se o aquecimento for realizado dentro da pista e o piloto tiver alguma avaria nos pneus ou rodas por ter passado com o pneu na zebra, fora da pista ou esbarrado com o muro ou outras formas de barreiras de proteção o piloto estará automaticamente eliminado.

7. REPARO NO VEÍCULO DURANTE BATALHA

Reparos nos veículos durante as batalhas são permitidos dentro do Tempo de dois (2) minutos item 8.2 entre as voltas. Estes reparos se limitam a falhas elétricas e reparos mecânicos, não sendo permitido nenhum tipo de ajustes em Setup do carro como pressão de pneus, ajustes em amortecedores, barras estabilizadoras ou qualquer outro que influencie no desempenho do carro, ou qualquer outro ato que não seja resultado de reparo de uma colisão, ou problemas no veículo. Não sendo permitido o reabastecimento de combustível e troca de pneus.

Para-choque/carenagem soltando, podem ser retirados pela equipe de pista (quando autorizado pelos comissários) com o carro posicionado na linha de largada, antes de iniciar a segunda

volta, sem contar o tempo de dois (2) minutos do item 8.2, caso achem necessário, os mesmos podem pedir autorização para cortar uma fita plástica, grudar uma peça com fita adesiva ou algum outro procedimento rápido para retirar completamente ou se certificar que a peça não se soltará do veículo durante a volta.

8. TEMPO DE DOIS (2) MINUTOS

Existirão duas situações em que o tempo de dois (2) minutos será utilizado:

8.1 Quando for a vez do piloto entrar para o aquecimento de pneus e o piloto não estiver presente, neste caso o cronometro de 2 minutos da linha de largada é automaticamente acionado, se ao final dos dois minutos o piloto não estiver com seu carro (parado) posicionado na marcação da largada e pronto para iniciar a batalha, será eliminado daquela batalha/volta de classificação.

8.2 Ao final da primeira volta de todas as batalhas, o cronometro de “dois (2) minutos” é automaticamente acionado.

Quando o piloto perseguidor passa pela linha de chegada, os pilotos têm até o fim dos dois (2) minutos para estarem com seus carros posicionados na linha de largada, em seu local definido para a segunda volta. Caso o piloto não esteja com seu carro (parado) posicionado no local definido ao final dos dois (2) minutos ele será automaticamente eliminado da competição.

O principal objetivo do tempo de dois (2) minutos é que os pilotos possam esfriar seus carros e se comunicarem com seus Spotters, reparos rápidos podem ser realizados de acordo com o item 7.

Ao final do tempo de dois (2) minutos o carro precisa estar (parado) posicionado no local demarcado para a largada e pronto para a competição, no entanto o piloto terá o tempo necessário para colocar seu cinto, luvas e capacete caso seja necessário.

8.3. PROCEDIMENTO DO TEMPO DE DEZ (10) MINUTOS EM COLISÕES

O piloto e / ou os membros da equipe não devem executar nenhum trabalho no veículo antes do Comissário iniciar o procedimento do Tempo de dez (10) minutos. Inspeção visual externa sem encostar no carro é permitida.

O relógio com a contagem de dez (10) minutos, se inicia quando o comissário comunica o piloto/equipe para começar, logo após a chegada do carro ao local de reparo (BOX). O veículo danificado pode ser colocado em suportes de cavalete sem descontar do tempo dos dez (10) minutos. O anúncio e contagem inicial dos dez (10) minutos, para os trabalhos no carro é

EXCLUSIVO do comissário. Todo o procedimento de reparo precisa ser concluído quando atingir os dez (10) minutos.

Ao final dos dez (10) minutos o carro precisa estar fora dos cavaletes no chão (solo), piloto dentro do carro e o carro ligado pronto para seguir até local de aquecimento, não sendo permitidos mais nenhum tipo de reparo. Caso o piloto não esteja com o veículo pronto ao final do tempo, não tendo direito a abertura do cronometro de dois minutos na largada e será eliminado da competição.

Os dez (10) minutos se esgotarão se o seu veículo estiver:

- Com o reparo incompleto ou inadequado;
- Fora do chão, solo (em cima dos cavaletes);
- Sem segurança para retornar a pista;

Se a situação for elegível para a substituição de pneus por consequência de furos ou quebras, a troca de pneus também deverá ser concluída dentro dos dez (10) minutos previstos.

Dentro dos dez (10) minutos não será permitido o reparo em cima do caminhão guincho pois este pode atrapalhar o fluxo do evento e não estar disponível para todos os pilotos trazendo vantagem para algum deles.

9. BANDEIRAS

VERMELHA - A sessão foi interrompida. Tenha cuidado e pare imediatamente. Ultrapassar não é permitido. Esteja preparado para avançar para o pit lane, se assim for indicado.

10. VEÍCULOS RESERVA

Os pilotos poderão trocar de veículo quantas vezes quiserem, inclusive no warmup, até o momento que entrar para realizar a fase classificatória. Este veículo (reserva) deve estar previamente vistoriado.

Após o piloto iniciar sua primeira volta classificatória, não será permitido trocar de veículo até o final da etapa.

11. PONTOS DO CAMPEONATO

É previsto a realização de doze (12) etapas durante a temporada na categoria PRO, MASTER e ROOKIE.

Os pontos são concedidos com base na colocação do treino qualificatório e classificação final das batalhas, os pontos acumulados da temporada determinarão a ordem do campeonato de cada categoria.

A colocação do (quinto) 5º lugar em diante nas batalhas é definida pelo piloto com melhor resultado nos treinos qualificatórios dentro das chaves de avanço. Exemplo: os pilotos que foram eliminados na primeira rodada de batalhas do Top dezesseis (16) serão classificados de Nono (9º) a Décimo Sexto (16º) lugares, ficando em Nono (9º) lugar o piloto mais bem qualificado entre os oito (8) pilotos eliminados.

No Campeonato Brasileiro de Drift 2026 não haverá descarte.

11.1. PONTOS DO TREINO QUALIFICATÓRIO

PONTUAÇÃO DO QUALIFICATÓRIO	
POSICÃO	PONTOS
1º	5
2º	4
3º	3
4º	2
5º ao último qualificado	1

11.2. PONTOS DAS BATALHAS

PONTUAÇÃO DAS BATALHAS	
POSICÃO	PONTOS
1º	85
2º	70

3º	60
4º	50
5º ao 8º	40
9º ao 16º	30
17º ao 31º	20
32º ao 64º	10

11.2.1 PONTOS DAS PRÉ-BATALHAS

Não haverá pontuação para Pré-Batalhas

11.3 CRITÉRIOS DE DESEMPATE

Os critérios de desempate são:

11.3.1. DESEMPATE NA QUALIFICAÇÃO

Se ocorrer um empate na pontuação de qualificação, o desempate será dado seguindo os seguintes critérios em ordem:

1º - maior soma da pontuação das Voltas de qualificação;

2º - maior soma na pontuação dada para **Linha** das voltas de qualificação;

3º - maior soma na pontuação dada para **Estilo** das voltas de qualificação;

4º - maior soma na pontuação dada para **Ângulo** das voltas de qualificação;

5º - O piloto que entrou depois na pista, pela ordem de entrada oficial de qualificação informada pela organização.

11.3.2. DESEMPATE NA PONTUAÇÃO DO CAMPEONATO:

Se ocorrer um empate na classificação de pontos do Campeonato, o desempate será o resultado final da etapa em execução.

Exemplo:

O piloto Y e o piloto Z têm duzentos e doze (212) pontos na temporada, o piloto Y terminou em décimo quarto (14º) e o piloto Z em décimo terceiro (13º) na última etapa realizada. O piloto Z será classificado acima do piloto Y.

11.4 PONTUAÇÃO EM CASO DE INTERRUPÇÃO DA PROVA

Caso por algum motivo a prova seja interrompida antes de sua finalização, os critérios abaixo serão utilizados.

- **Interrupção antes dos Treinos Qualificatórios:** Todos os pilotos participantes receberão dezesseis (16) pontos.
- **Interrupção durante os Treinos Qualificatórios ou Pré batalhas:** Todos os pilotos receberão dezesseis (16) pontos.
- **Interrupção após os treinos Qualificatórios:** O resultado do Treino Qualificatório será considerado o mesmo das batalhas, exemplo: O primeiro colocado do Qualificatório receberá 5 pontos do Qualificatório mais 85 pontos da Batalha; o segundo colocado do Qualificatório receberá quatro (4) pontos do Qualificatório mais 70 pontos da Batalha, o terceiro colocado do Qualificatório receberá três (3) pontos do Qualificatório mais sessenta (60) pontos da Batalha o quarto (4º) colocado do Qualificatório receberá dois (2) pontos do Qualificatório mais cinquenta (50) pontos da Batalha do quinto (5º) colocado em diante receberá um (1) ponto de Qualificação e os pontos das batalhas conforme tabela apresentada no item 11.2.

Interrupção durante as Batalhas:

A prova será finalizada deste momento em diante, terminando as chaves de batalha até finalizar a prova, considerando vitorioso o melhor piloto qualificado nas chaves restantes.

12. RECLAMAÇÕES TÉCNICO DESPORTIVAS

12.1. RECLAMAÇÕES

Não serão permitidas reclamações de julgamento.

Somente reclamações de erro de organização de pista item 2.4 exemplos:

- Queima de largada não informada;
- Óleo / sujeira na pista;

As reclamações devem serem feitas ao comissário CBA que ficará junto aos juízes imediatamente após o erro observado, e tendo como limite a volta de qualificação do próximo piloto alinhado no pódio ou, no caso de batalha, a próxima batalha alinhada no pódio.

12.2.2 DIREITO DE RECURSOS AOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS

Diferentemente das demais categorias de Automobilismo o Drift é um esporte de julgamento subjetivo, os Juízes da competição devem tomar as decisões de forma imediata durante as competições, não podendo estas decisões serem questionadas em nenhuma instância ou tribunal, mesmo que desportivo.

13 – Utilização de Pistas do Campeonato:

Não será permitido aos pilotos treinos ou testes em pistas do campeonato, 15 dias antes da prova prevista, mesmo sem a utilização do traçado oficial.

Caso isso ocorra, sem prévia autorização, o piloto será proibido de participar da etapa corrente.

14.DISPOSIÇÕES FINAIS

Qualquer notificação ou informação de autoridades de trânsito sobre desrespeito às leis de trânsito por piloto ou veículo na prova, ou sobre testes de veículo realizados em via pública, implicará na desclassificação do piloto responsável.

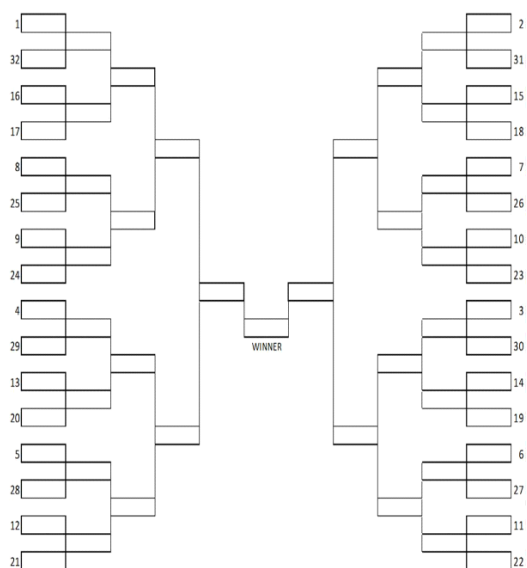
Infrações e Penalidades - São consideradas infrações, os casos previstos nos **Regulamentos Desportivo e Técnico** e também as infrações previstas no **CDA (Código Desportivo do Automobilismo) 2026**.

As penalidades serão impostas de acordo com o **Regulamento Desportivo** e com o **Código Desportivo do Automobilismo (CDA) 2026**.

Casos Omissos - Os casos omissos serão decididos pelos
Comissários Desportivos.

ANEXO 01 – CHAVE DAS BATALHAS e REPESCAGEM

As batalhas devem seguir o Chaveamento abaixo:



Rio de Janeiro, 26 de fevereiro de 2026.

Comissão Nacional de Arr., Drift e Track day
Fabio Felix Pascoal
Presidente

Conselho Técnico Desportivo Nacional
Fabio Borges Greco
Presidente

Confederação Brasileira de Automobilismo
Giovanni Ramos Guerra
Presidente