



CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
CAMPEONATO BRASILEIRO DE ENDURANCE
REGULAMENTO DESPORTIVO E TÉCNICO 2026

SEÇÃO I – DAS NORMAS DESPORTIVAS

DAS DISPOSIÇÕES INICIAIS

1 - DO NOME E DA CATEGORIA DO CAMPEONATO

Art. 1 - Este Regulamento é o conjunto das disposições que regem o campeonato denominado “CAMPEONATO BRASILEIRO DE ENDURANCE” (“Campeonato”), que será realizado na temporada 2026 e consiste em provas em autódromos e/ou circuitos de rua fechados, as quais estão incluídas no calendário nacional da Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA (“CBA”), organizado conforme o Código Desportivo Internacional - CDI e Código Desportivo do Automobilismo – CDA (artigo 67.3 do CDA).

Parágrafo único: O Campeonato será composto de no mínimo 6 (seis) e no máximo por 8 (oito) eventos, podendo ser acrescidos ou até paralisados dependendo das condições climáticas e sanitárias excepcionais e/ou de força maior.

Art. 1.1 - É de competência da Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA) supervisionar, técnica e desportivamente, o Campeonato Brasileiro de Endurance que será promovido pela Associação de Pilotos de Endurance – APE (“PROMOTORA”).

Art. 1.2 - O “Campeonato Brasileiro de Endurance” será disputado em categorias, sendo elas: Categoria Geral, Categoria Geral AM, Categoria P1, Categoria P1 AM, Categoria P2, Categoria P2 AM, Categoria GT3, Categoria GT3AM, Categoria GT4, Categoria GT4 AM e/ou Categoria Legends. As especificações de cada categoria estarão descritas neste regulamento, em especial a partir do Art. 19.

Art. 1.2.1 - Categoria “Legends”: Pilotos com cédulas PGCA e/ou PGCB. Na categoria Legends participarão todos os pilotos que tenham a idade mínima de 55 anos completos, independente da tripulação e categoria (seja P1, P2, GT3 ou GT4).

Art. 1.2.2 – Categoria “AM”: Pilotos das Categorias Geral AM, P1 AM, P2 AM, GT3 AM, GT4 AM a categoria será composta somente por tripulações de composições PRATA ou BRONZE, ficando livre a combinação entre estas classificações.



Art. 1.2.3 – Categoria “PRO”: Serão considerados como participantes da Categoria Geral PRO, P1 PRO, P2 PRO, GT3 PRO e GT4 Pro equipes cujas tripulações que tenham pelo menos um piloto classificado como PLATINA ou OURO.

2 - DOS REGULAMENTOS E ADENDOS

Art. 2 - Este Regulamento obedecerá às normas contidas no Código Desportivo Internacional – CDI, no Código Desportivo de Automobilismo - CDA/CBA 2026, e, juntamente com seus adendos e boletins técnicos, tem força de lei desportiva, em conformidade com os princípios estabelecidos pela legislação nacional.

Art. 2.1 - As modificações ao presente regulamento, desportivo e técnico, se houverem, dar-se-ão em forma de adendos ou boletins técnicos. Os adendos desportivos ou aqueles considerados de segurança assim como boletins técnicos entram em vigor a partir da data de sua publicação.

Parágrafo único: Os adendos aos regulamentos técnicos entrarão em vigor 15 (quinze) dias após a data da sua publicação, salvo se tratar de segurança, caso em que passarão a vigorar a partir da data da sua publicação.

Considera-se como data de publicação a data em que for disponibilizado no site da CBA, conforme artigo 67.10 do CDA.

Art. 2.2 – Todas as sugestões de regulamentação a serem divulgadas no Regulamento Particular da Prova (RPP) deverá ser submetida à CBA para aprovação prévia, sendo de responsabilidade dela (CBA) a confecção do referido RPP, observado o prazo de antecedência de 3 (três) dias da primeira atividade oficial de pista de cada etapa.

Art. 2.2.1 - As datas e os horários dos treinos extras, livres, classificatórios e provas serão determinados através do Regulamento Particular da Prova.

Art. 2.3 - Todos os pilotos, equipes e oficiais participantes do Campeonato comprometem-se por si próprios e por seus agentes e colaboradores, a observar, respeitar e submeter-se a todas as regulamentações e adendos contidos no Código Desportivo Internacional da FIA, no Código Desportivo do Automobilismo CDA/CBA, no Regulamento Desportivo e Técnico da Categoria, seus Adendos, Boletins e no Regulamento Particular da Prova.

Art. 2.4 - Todas as partes participantes (federações, PROMOTORA, autódromos, competidores e equipes), comprometem-se a aplicar e observar as regulamentações que governam o Campeonato.



3 - DAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

Art. 3 – Sempre deverá constar nos Regulamentos, Adendos, Boletins e Regulamento Particular da Prova ou o que possa substituí-lo, a indicação das entidades envolvidas: FIA, CBA, bem como a PROMOTORA.

4 - DAS INSCRIÇÕES

Art. 4 - As inscrições dos pilotos em qualquer evento do Campeonato deverão ser analisadas pela CBA e pela PROMOTORA do Campeonato.

Parágrafo único: A PROMOTORA do Campeonato se reserva no direito de recusar a inscrição de qualquer piloto, devendo, para tanto, especificar as razões por escrito da negativa à CBA.

Art. 4.1 - As inscrições deverão ser feitas até 30 (trinta) minutos antes do fim do período de pesagem dos pilotos previsto na programação oficial do evento.

Art. 4.1.1 - Somente serão aceitas inscrições fora do período aqui estipulado, se for previamente autorizado por escrito pelos Comissários Desportivos e o piloto terá seu peso registrado como 62kg.

Art. 4.2 - O valor da Inscrição será determinado pela PROMOTORA para cada evento em particular. Este valor será cobrado por veículo.

Das Inscrições de Pilotos

Art. 4.3 - Para se inscrever no Campeonato Brasileiro de Endurance os pilotos devem possuir Licença “PGC-A” ou “PGC-B” emitida pela CBA em 2026.

Parágrafo primeiro: Os pilotos de outros países, não pertencentes a CODASUR, poderão participar apresentando Cédula Desportiva Internacional e autorização da ASN de origem, válida para o ano de 2026, e pontuarão apenas no Campeonato Equipes.

Os Pilotos pertencentes a ASNs CODASUR poderão participar apresentando Cédula Desportiva 2026, do País de origem, com a devida autorização da ASN e poderão pontuar no Campeonato de Pilotos e Equipes.

Parágrafo segundo: É permitida a inscrição de até 4 (quatro) pilotos por veículo. Um piloto não poderá pilotar mais do que um veículo na mesma categoria durante a prova.

A não observância desta regra acarretará a desclassificação de todos os pilotos integrantes do veículo pilotado pelo infrator, além do próprio, mais multa equivalente a 50 (cinquenta) UPS, que deverá ser paga pelo piloto infrator.



Art. 4.3.1 – Todos os pilotos inscritos serão analisados e categorizados pela Comissão Técnica Regulamentar da Endurance Brasil como PILOTOS PLATINA, OURO, PRATA ou BRONZE.

Art. 4.3.1.1 – Serão considerados **Platina**:- Pilotos Profissionais que participam, ou que tenham participado, nos últimos 5 anos, de 3 ou mais etapas do campeonato brasileiro de STOCK CAR;

- Pilotos que tenham participado de qualquer etapa da Fórmula 1, FIA WEC, IMSA SportsCar, GT World Challenge, Fórmula E, Fórmula 2, Fórmula 3, e IndyCar Series, e que tenham participado de qualquer competição das citadas acima nos últimos 10 anos;

- Pilotos que tenham sido classificados nos últimos 5 (cinco) anos como de mesmo nível de um piloto Platina nos termos desse Regulamento, em qualquer outro campeonato, nacional ou internacional;

- Pilotos que tenham participado e tenham sido classificados como Platina no campeonato Porsche GT3 Cup Endurance Series nas últimas 3 temporadas;

- Pilotos que tenham participado de provas do campeonato Copa Truck nos últimos 3 anos e que tenham encerrado a temporada entre os cinco primeiros colocados do campeonato na categoria geral.

- Pilotos que tenham conquistado o Título Brasileiro de Stock Series (Light) nos últimos 3 anos e pilotos que tenham sido classificados como de mesmo nível, conforme decisão da Comissão Técnica Regulamentar da Categoria.

- Pilotos que tenham conquistado o Título de Stock Car Pro Series nos últimos 10 anos.

- Pilotos que disputem uma ou mais etapas do Campeonato com performance equivalente ou que após avaliação da Comissão Técnica Regulamentar da Categoria tenha sido constatado performance equivalente.

Art. 4.3.1.2 – Serão considerados **OURO**, desde que não tenham sido classificados como Platina:

- Pilotos “**Platina**” fora de atividade.

- Pilotos “**Platina**” com idade igual ou superior a 58 anos.

- Pilotos que participam ou que tenham participado, nos últimos 5 anos, de 3 ou mais etapas do campeonato brasileiro de Stock Series (Light) ou que após avaliação da Comissão Técnica Regulamentar da Categoria tenha sido constatado performance equivalente.

- Pilotos categorizados como “**PRO**” na Copa HB20 ou similar;

- Pilotos com participação em campeonatos internacionais e que tenham encerrado a temporada nos últimos 5 anos entre os 3 primeiros colocados do respectivo campeonato.



- Pilotos que participam ou que tenham participado de provas da Copa Truck nos últimos 5 anos e que tenham encerrado uma das temporadas entre os 5 primeiros colocados do campeonato;
- Pilotos que participam ou que participaram do campeonato NASCAR Brasil e tenham encerrado a temporada entre os 3 (três) primeiros colocados na categoria PRO nos últimos 3 (três) anos;
- Pilotos que participam ou que tenham participado do campeonato Porsche Cup Brasil - Carrera Cup Sprint nos últimos 3 anos, exceto pilotos classificados como "Rookie" ou "Sport".
- Pilotos que participam ou que tenham participado do campeonato de F4 (Nacional ou Internacional) nos últimos 2 anos;
- Pilotos que disputem uma ou mais etapas do Campeonato com performance equivalente ou que após avaliação da Comissão Técnica Regulamentar da Categoria tenha sido constatado performance equivalente.

Art. 4.3.1.3 – Serão considerados **PRATA**:

- Pilotos que tenham participado das categorias Porsche Carrera Cup Sport ou Rookie 992, Porsche Carrera Challenge, Challenge Sport ou Rookie nos últimos 2 anos, ou similar.
- Pilotos Amadores que disputem uma ou mais etapas do Campeonato e tenham uma avaliação de performance similar aos pilotos já classificados como Prata.
- Pilotos que disputem uma ou mais etapas do Campeonato com performance equivalente ou que após avaliação da Comissão Técnica Regulamentar da Categoria tenha sido constatado performance equivalente. **Art. 4.3.1.4** – Serão considerados **BRONZE**: Pilotos com idade igual ou superior a 62 anos;
- Pilotos com idade superior a 55 anos e que não se enquadrem nos requisitos de "Piloto Prata" ou nunca tenham sido classificados como "de mesmo nível".
- Pilotos sem nenhuma participação em corridas de campeonatos de carros tipo formula ou turismo, nacional ou internacional e oficiais CBA ou de qualquer entidade oficial Internacional (ex: SRO, Creventic etc.);
- Pilotos com participação em menos de 3 provas em campeonatos nacionais ou internacionais e que tenham sido classificados como "AM" ou "Gentleman" e tenham idade igual ou superior a 55 anos, ou similar;
- Pilotos sem nenhuma participação em provas de campeonatos nacionais e internacionais.
- Pilotos que tenham participado da categoria Porsche Sprint Trophy.- Pilotos classificado como "Cobre" na última temporada da Porsche Cup Endurance;



- Pilotos que disputem uma ou mais etapas do Campeonato com performance equivalente ou que após avaliação da Comissão Técnica Regulamentar da Categoria tenha sido constatado performance equivalente.

Art. 4.3.1.5 – Todos os pilotos inscritos no campeonato de 2026 e que já tiveram participação nos campeonatos de 2024 e 2025 iniciarão a temporada com sua classificação definida após avaliação da Comissão Técnica Regulamentar da Categoria.

Art. 4.3.1.6 – Para estreantes na categoria Ouro: Ao final da 2ª (segunda) etapa a organização do campeonato, com a anuência da CBA, verificará a média das 20 (vinte) melhores voltas do piloto estreante nas 1ª (primeira) e 2ª (segunda) etapas, descartando a melhor e a pior em cada uma delas, que deverá ser comparada com a média das 20 (vinte) melhores voltas dos 2 (dois) pilotos mais bem classificados na categoria Platina, igualmente descartadas a pior e a melhor em cada uma das duas etapas. Se a média do piloto estreante for igual ou menor, a partir da 3ª (terceira) etapa do campeonato o mesmo deverá ser recategorizado para piloto Platina, assim permanecendo até a última etapa do campeonato. Não serão consideradas na análise as voltas em treinos, classificação, na chuva e sob regime de safety car.

A análise deve ser feita em condições de stints e estratégia semelhantes se não iguais e considerando que o veículo não apresenta mal funcionamento ou problemas mecânicos sabidos ou detectados. Realizar-se-á, igualmente, o comparativo do piloto contra pilotos da tripulação do seu próprio veículo.

Art. 4.3.1.7 - Para estreantes na categoria Prata: Ao final da 2ª (segunda) etapa a organização do campeonato, com a anuência da CBA, verificará a média das 20 (vinte) melhores voltas do piloto estreante nas 1ª (primeira) e 2ª (segunda) etapas, descartando a melhor e a pior em cada uma delas, que deverá ser comparada com a média das 20 (vinte) melhores voltas dos 2 (dois) pilotos mais bem classificados na categoria Ouro, igualmente descartadas a pior e a melhor em cada uma das duas etapas. Se a média do piloto estreante for igual ou menor, a partir da 3ª (terceira) etapa do campeonato, o mesmo deverá ser recategorizado para piloto Ouro, assim permanecendo até a última etapa do campeonato. Não serão consideradas na análise as voltas em treinos, classificação, na chuva e sob regime de safety car.

A análise deve ser feita em condições de stints e estratégia semelhantes se não iguais e considerando que o veículo não apresenta mal funcionamento ou problemas mecânicos sabidos ou detectados. Realizar-se-á, igualmente, o comparativo do piloto contra pilotos da tripulação do seu próprio veículo.

Art. 4.3.1.8 - Para estreantes na categoria Bronze: Ao final da 2ª (segunda) etapa a organização do campeonato, com a anuência da CBA, verificará a média das 20 (vinte) melhores voltas do piloto estreante nas 1ª (primeira) e 2ª (segunda) etapas, descartando a melhor e a pior em cada uma delas, que deverá ser comparada com a média das 20 (vinte) melhores voltas dos 2 (dois)



pilotos mais bem classificados na categoria Prata, igualmente descartadas a pior e a melhor em cada uma das duas etapas. Se a média do piloto estreante for igual ou menor, a partir da 3ª (terceira) etapa do campeonato, o mesmo, deverá ser recategorizado para piloto Prata, assim permanecendo até a última etapa do campeonato. Não serão consideradas na análise as voltas em treinos, classificação, na chuva e sob regime de safety car.

A análise deve ser feita em condições de stints e estratégia semelhantes se não iguais e considerando que o veículo não apresenta mal funcionamento ou problemas mecânicos sabidos ou detectados. Realizar-se-á, igualmente, o comparativo do piloto contra pilotos da tripulação do seu próprio veículo.

Art. 4.3.1.9 - Haverá duas janelas de reclassificação de pilotos ao longo da temporada. Uma ao término da etapa 03 e uma ao término etapa 06. **Art. 4.3.1.10** - Os critérios utilizados para a reclassificação serão os seguintes:

Regra de avaliação de performance em carros com pilotos de diferentes graduações: Nos Casos em que dois ou mais pilotos de Graduações diferentes competirem no mesmo carro, qualquer análise de desempenho para fins de reclassificação de categoria deverá considerar primeiramente a performance do piloto de maior graduação presente no carro

Caso o piloto de maior graduação também apresente desempenho significativamente superior aos demais pilotos de sua própria graduação, a diferença de performance será considerada característica do conjunto carro/equipamento e não exclusivamente do piloto de menor graduação.

Nessas situações não será aplicada reclassificação automática ao piloto de menor graduação, ainda que seu desempenho aparente seja superior ao de pilotos da categoria imediatamente acima.

Confirmada essa condição, a comissão técnica poderá acionar o balanço de performance (BoP) do carro em questão, aplicando ajustes técnicos necessários para reestabelecer o equilíbrio entre os competidores.

Caso um piloto seja o mais rápido de sua categoria e simultaneamente, apresente média de desempenho igual ou superior à média dos três primeiros colocados da categoria imediatamente superior, em duas etapas consecutivas, este piloto deverá ser obrigatoriamente reclassificado para a categoria superior.

A análise de desempenho deverá ser realizada com base na média das 10 melhores voltas de cada piloto em cada etapa, conforme critério técnico estabelecido pelo campeonato.

Confirmada as duas ocorrências consecutivas, a reclassificação do piloto será praticamente automática para a etapa seguinte.



Todas as decisões, inclusive as de reclassificação de pilotos, deverão ser tomadas com base em relatório de métricas e dados de performance assim como análise do contexto apresentado entre os competidores e/ou pilotos de uma mesma tripulação.

Os critérios e objetos de análise de performance para reclassificação de pilotos serão similares aos critérios utilizados para análise de performance técnica e alteração de balanço de performance BoP.

Art. 4.3.2 - Relação de Pilotos e Ficha técnica do carro - A relação dos pilotos que compõem a equipe de um veículo deverá ser encaminhada aos Comissários Desportivos em até 30 (trinta) minutos antes do início dos “Treinos Oficiais”. É obrigatório declarar formalmente, através do documento “Ficha técnica do carro”, enviado pela PROMOTORA, em até 2 (duas) horas antes do início dos “Treinos Oficiais”, a quantidade de stints de cada piloto para cálculo do handicap. Não poderão participar dos “Treinos Oficiais” o carro que não entregar a documentação prevista neste parágrafo. Caso a ficha não tenha sido entregue antes do início da corrida, o veículo terá sua participação cancelada da etapa.

Art. 4.3.2.1 – Ficha documental - As equipes participantes receberão da organização, uma ficha documental para informar dados técnicos do carro que irá competir. Essa ficha deverá ser entregue obrigatoriamente até o início dos Treinos Oficiais. A “Ficha Documental” será utilizada para análise, aprimorando o equilíbrio técnico entre os veículos de cada categoria. Ex: 1ª etapa- informar as duas relações de câmbio que serão utilizadas no veículo durante a temporada (não podendo existir intercambio entre as relações indicadas) e indicar em verde na tabela a ser preenchida, a relação que será utilizada na 1ª e 2ª etapa. Nas etapas subsequentes, as equipes irão receber nova ficha documental para informar novamente a relação de câmbio que será utilizada na etapa e novas informações se necessário.

Parágrafo primeiro: A Comissão Regulamentar da Endurance Brasil poderá, a qualquer momento, vetar a composição de pilotos da equipe de um determinado veículo, baseando-se no nível técnico daqueles que a compõe.

Parágrafo segundo: É de responsabilidade tanto das equipes quanto dos pilotos consultarem a Comissão Técnica Regulamentar da Categoria e a PROMOTORA quanto à categorização de seus pilotos, baseada na equipe de pilotos formada.

Parágrafo terceiro: Para cada piloto da tripulação será atribuído um “score” relativo à classificação dele (Platina, Ouro, Prata e Bronze). A soma de todos os “scores” com os respectivos stints declarados, resultará em um “score final” que definirá o benefício/penalização do veículo.

Handicap Score			
Platina	Ouro	Prata	Bronze
14	9	3	1



Exemplo:

1º Stint: Platina

2º Stint: Prata

3º Stint: Platina

4º Stint: Prata

Score final: 14+3+14+3 = 34

Parágrafo quarto: Formações de “Times de Pilotos” admitidas, com parâmetros de “Penalização Técnica” e/ou “Benefício Técnico” para as Categorias GT3 e GT4:

As Penalizações em peso, restritor do motor, tanque e tempo de pitstop serão definidas a cada etapa através do RPP.

Penalização/Benefício GT3				
Score	Peso (kg)	Motor	Tanque (L)	PIT (s)
42 a 46	+15	BoP/RPP	-4	+10
40 e 41	+10	BoP/RPP	-2	+6
34 a 39	+10	BoP/RPP	-2	+4
31 a 33	+5	BoP/RPP	BoP/RPP	RPP
9 e 30	+0	BoP/RPP	+2	RPP
27 e 28	0	BoP/RPP	+2	-2
23 a 25	0	BoP/RPP	+2	-4
21 e 22	0	BoP/RPP	+2	-8
13 a 20	-5	BoP/RPP	+2	-15
12	-10	BoP/RPP	+2	-20
6 a 10	-20	BoP/RPP	+2	-20
4	-25	Restritor 2mm maior que ref BoP / ou 5% a mais Pboost que ref BoP	+5	-50

Penalização/Benefício GT4				
Score	Peso (kg)	Motor	Tanque (L)	PIT (s)
42 a 46	+15	BoP/RPP	-4	+12
40 e 41	+10	BoP/RPP	-2	+6



34 a 39	+10	BoP/RPP	-2	+4
31 a 33	+5	BoP/RPP	BoP/RPP	RPP
29 e 30	0	BoP/RPP	+2	RPP
27 e 28	0	BoP/RPP	+2	-2
23 a 25	0	BoP/RPP	+2	-4
21 e 22	0	BoP/RPP	+2	-8
13 a 20	-5	BoP/RPP	+2	-15
12	-10	BoP/RPP	+2	-20
6 a 10	-20	BoP/RPP	+5	-20
4	-25	Restritor 2mm maior que ref BoP / ou 5% a mais Pboost que ref BoP	+5	-35

Parágrafo quinto: Formações de “Times de Pilotos” admitidas, com parâmetros de “Penalização Técnica” e/ou “Benefício Técnico” para as Categorias P1 e P2:

Utilizar a combinação de mecanismos de restrição de pilotagem + penalização técnica + adição ao tempo mínimo de parada obrigatória para equalização entre as tripulações de diferentes “scores” a serem definidas a cada etapa através do RPP.

enalização/Benefício Protótipos				
Score	Peso (kg)	Motor	Tanque (L)	PIT (s)
42 a 46	+10	BoP/RPP	-4	+5
40 a 41	+10	BoP/RPP	-2	+2
35 a 39	+0	BoP/RPP	-2	+2
34	+0	BoP/RPP	BoP/RPP	+2
31 a 33	+0	BoP/RPP	BoP/RPP	RPP
29 e 30	0	BoP/RPP	BoP/RPP	-2
27 e 28	0	BoP/RPP	+2	-2
23 a 26	-5	BoP/RPP	+2	-2
21 e 22	-10	BoP/RPP	+2	-5
13 a 20	-10	BoP/RPP	+2	-10
12	-10	BoP/RPP	+4	-20
5 a 11	-15	BoP/RPP	+5	-25
4	-15	Restritor 2mm maior que ref BoP / ou 5% a mais Pboost que ref BoP	+5	-35



Caso seja adotado adição de lastro como penalização de handicap, o mesmo deve seguir a lógica do lastro de sucesso, sendo necessário que o montante total a ser adicionado seja lacrado pela CBA e instalado no veículo.

Em todas as provas, as tabelas de penalização por handicap/score de time de pilotos serão determinadas ao menos 15 dias antes das etapas e divulgadas através do BoP, assim como o tempo mínimo de pilotagem para cada piloto e sua respectiva classificação e sempre baseadas em relatórios e análises de métricas e performance das etapas anteriores realizadas na mesma praça em questão ou não.

Art. 4.3.3 - É de responsabilidade da PROMOTORA e da Comissão Regulamentar da Endurance Brasil fazer a entrega de pelo menos 1 (uma) via da “lista de categorização” de todos os pilotos de cada equipe para todas as equipes inscritas, com antecedência mínima de 15 (quinze) dias do início do evento. Essa lista deve ser protocolada junto aos Comissários Desportivos da etapa, conforme art. 4.3.2.

Art. 4.3.4 - Ao se inscrever na prova o piloto acata as determinações abaixo:

- I. Que está ciente do Regulamento Desportivo, Regulamento Técnico e seus Anexos, Adendos, Boletins Técnicos e Regulamento Particular da Prova e se obriga, assim como a seus auxiliares, a cumprir fielmente todos os termos;
- II. Que aceita todas as decisões da Confederação Brasileira de Automobilismo - CBA, ou de quem apresentar oficialmente decisões desta, conforme o Código Desportivo de Automobilismo em vigor;
- III. Que aceita todas as decisões da Promotora da categoria, dentre elas, especialmente, a categorização, cujos critérios estão pré-estabelecidos neste regulamento;
- IV. Que tem ciência e concorda que a CBA tem o direito de uso de sons e imagens durante os eventos, e que poderá utilizá-los, no todo ou em parte, para fins de divulgação da categoria e do Automobilismo nacional, bem como verificações desportivas e técnicas, respeitando sempre os acordos da empresa PROMOTORA do evento junto aos veículos de mídia e imprensa;
- V. Que tem ciência do disposto no Código Brasileiro de Justiça Desportiva, bem como se compromete a não recorrer aos poderes públicos de qualquer decisão adotada, mas unicamente aos poderes Desportivos legalmente constituídos.

Da Substituição de Pilotos

Art. 4.4 - Se por qualquer razão houver alteração na tripulação, entre o Treino Classificatório e a corrida, o veículo perderá seu lugar obtido no grid e largará na última posição da respectiva categoria, observando os critérios estabelecidos pelo CDA. Neste caso, somente farão jus a pontuação os pilotos que efetivamente participarem da prova.



Da Numeração dos Carros

Art. 4.5 – Os números dos veículos serão adquiridos na Secretaria da Prova, de acordo com a disponibilidade existente.

Art. 4.5.1 - Os veículos deverão possuir três números de identificação, um em cada lateral e um no capô dianteiro ou teto ou para-brisa. Estes números serão fornecidos pela organização da categoria e deverão seguir o padrão estabelecido.

Art. 4.5.2 - A sigla da CBA será obrigatória no carro.

Art. 4.5.3 - Todos os participantes se obrigam a reservar um espaço a ser determinado, para a fixação de adesivos do patrocinador ou patrocinadores.

Art. 4.5.4 - As testeiras de todos os carros usarão a marca do patrocinador master do Campeonato.

Art. 4.5.5 – É permitida a utilização do nome do (s) pilotos (s), de forma promocional, nos acrílicos laterais e no para-brisa dianteiro, na parte superior direita, com letras que não superem a medida de 10 (dez) centímetros de altura;

Art. 4.5.6 – Todos os pilotos deverão ter seu nome e grupo sanguíneo escritos no macacão, que deverão estar com a homologação/validade em dia, obrigatoriamente composto de materiais antichamas.

A elegibilidade da indumentária dos pilotos poderá ocorrer a qualquer momento durante as etapas, a critério exclusivo dos Comissários Técnicos da CBA.

Das Obrigações dos Pilotos e Equipes

Art. 4.6 – O piloto é sempre o responsável pela integridade Técnica, Desportiva e Moral de sua equipe. Portanto, incidirá sobre ele a responsabilidade de qualquer ato irregular de membros de sua equipe.

Art. 4.7 - É proibida qualquer manifestação por parte do piloto e/ou equipe, ou através de qualquer de seus membros, por qualquer meio, que venha a agredir, ofender, deixar dúvidas quanto ao comportamento ou posicionamento de outros pilotos, equipes, organização, direção de prova, comissários da prova, bem como comentários negativos sobre o desempenho ou qualidade dos produtos fornecidos, tais como pneus, combustível etc. O não cumprimento deste artigo implica na penalização imediata de uma multa no valor equivalente a 100 (cem) UP's, além das sanções previstas pelo CDA.

Art. 4.8 – É obrigatório a todos os pilotos, quando na direção de veículo, o uso de Hans, macacão antichamas, sapatilhas de amarrar antichamas, capacete fechado com viseira e luvas de competição, todos homologados pela CBA e/ou FIA/SFI e dentro do prazo de validade



identificável e estabelecido pelo fabricante. O uso de balaclava antichamas é igualmente obrigatório a todos os pilotos.

Art. 4.9 - Todos os competidores devem se assegurar que seus carros respeitem as condições de elegibilidade e segurança (Vide FIA - Anexo J), durante todos os treinos e provas;

Do Peso Mínimo dos Pilotos

Parágrafo terceiro: Para cada piloto da tripulação será atribuído um “score” relativo à classificação dele (Platina, Ouro, Prata e Bronze). A soma de todos os “scores” com os respectivos stints declarados, resultará em um “score final” que definirá o benefício/penalização do veículo.

Handicap Score			
Platina	Ouro	Prata	Bronze
14	9	3	1

Art. 4.10 - Será adotado o parâmetro de “Peso Mínimo de Piloto”, fixado em 90 Kg. O peso individual de cada piloto, será aquele aferido em balança oficial da vistoria técnica da etapa em questão, com o Piloto trajando indumentaria completa de pilotagem (Macacão, Calça e Camisa antichamas, meias, sapatilhas, luvas, Hans, capacete, fone auricular). Qualquer outro objeto que não seja relacionado à indumentária de pilotagem, será descartado da pesagem oficial (ex. celulares, rádio HT e etc.). Todos os Pilotos deverão se apresentar à pesagem durante o horário DEFINIDO NO RPP na programação oficial. Caso algum piloto não se apresente à pesagem no horário acima, seu peso individual será considerado 62 Kg. Em QUALQUER MOMENTO do EVENTO poderá ser solicitado a pesagem imediata de qualquer piloto inscrito com a indumentária obrigatória COMPLETA. A quantidade de Peso que deverá ser adicionado ou subtraído ao “Peso Mínimo do Veículo Drenado e sem Piloto” será igual a diferença da Média dos pesos individuais dos pilotos de um time e o “Peso Mínimo de Piloto”.

Diferente do lastro de sucesso e penalização por time de piloto/handicap o peso a ser adicionado ou retirado do veículo pelo peso mínimo de piloto pode ser considerado na totalidade do peso drenado e sem piloto do veículo e não em condição de lastro lacrado pela CBA.

Exemplo 1:

1º Stint: Platina

2º Stint: Prata

3º Stint: Platina



4º Stint: Prata

Score final: $14+3+14+3 = 34$

Exemplo 2:

Piloto 1: Peso Individual – 102 Kg

Piloto 2: Peso Individual – 85 Kg

Piloto 3: Peso Individual – 110 Kg

Média do Time de Pilotos = $(102+85+110) / 3 = 99$ Kg

Diferença entre a Média de Peso do Time de Pilotos e o Peso Mínimo de Piloto = $99 - 90 = -9$ Kg

Peso Mínimo do Veículo Drenado e Sem Piloto: 910 Kg

Peso Mínimo Final do Veículo Drenado e Sem Piloto: 910 Kg + (-9) Kg = 901 Kg

O parâmetro de Peso Mínimo de Piloto será avaliado constantemente entre as etapas, com base nos pesos aferidos de todos os pilotos na última etapa realizada.

Parágrafo único: Caso o piloto não puder comparecer a pesagem oficial por alguma impossibilidade médica, ou situação similar, a equipe deverá providenciar um pedido oficial de não comparecimento, assinado pelo piloto, e caso os comissários desportivos aceitarem, será usado o peso da última etapa que o piloto se pesou, subtraídos 5 quilos.

5 - DAS ESPECIFICAÇÕES DAS PROVAS

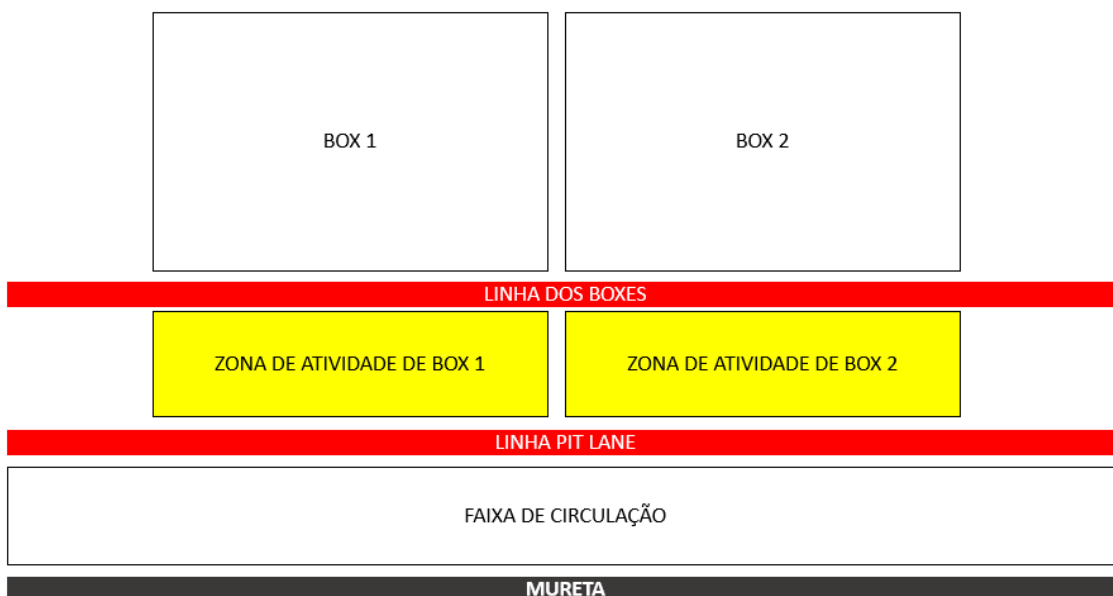
Art. 5 - Cada Prova possui status de Competição Nacional, conforme definido no CDA/CBA.

Art. 5.1 - A Prova poderá ser cancelada ou adiada pela Direção de Prova, por motivos de segurança, independentemente do número de carros participantes, que deverá apontar em relatório que compõe a pasta da prova (CBA) a descrição detalhada dos fatos ocorridos que motivaram a decisão.

Art. 5.1.1 – A reposição da etapa eventualmente cancelada ou adiada fica a critério do Promotor da categoria, considerando a disponibilidade de datas e locais para a realização da etapa cancelada/adiada.

Art. 5.2 - Será de responsabilidade da PROMOTORA, a determinação dos horários e programação dos eventos, que deverão constar no RPP de cada prova.

Art. 5.2.1 - As áreas de boxes serão denominadas para melhor entendimento da seguinte forma:



Art. 5.3 – Provas - O Campeonato será constituído por provas com duração entre 3 (três) a 6 (seis) horas. A duração exata das provas será determinada no RPP por solicitação da Promotora.

Dos Procedimentos durante a prova

Art. 5.4 - Stints e Paradas de Box

Durante as provas, todos os veículos serão obrigados a cumprir um número mínimo de STINTS e de PARADAS DE BOX obrigatórias, estipulado por este Regulamento. Este número poderá ser alterado pelo Regulamento Particular de Prova (RPP), a critério exclusivo do Promotor da categoria.

Art. 5.4.1 - STINT é o termo técnico que define as subdivisões de tempo da prova, iniciando-se quando o piloto passa pela linha de CRONOMETRAGEM de saída do box e terminando quando o piloto passa pela linha de CRONOMETRAGEM de entrada do box, seguido de um procedimento de parada obrigatória.

O primeiro Stint começa com o início da prova, na linha de CRONOMETRAGEM, e o último Stint termina com o término da prova, também na linha de CRONOMETRAGEM.

Art. 5.4.2 – O tempo de stint máximo para as corridas de 4 horas será de 60 ou 65 minutos.

Art. 5.4.3 – O tempo de stint máximo para as corridas de 3h20 será de 55 ou 60 minutos.

Parágrafo único – A definição do tempo máximo de stint deverá ser divulgada a cada etapa pelo RPP.



Art. 5.4.4 - O Tempo de STINT pode ser “zerado” com um drive through voluntário, entrada de box do veículo ou no caso de “parada com abastecimento” sendo cumprida de acordo com previsto neste regulamento.

Parágrafo primeiro – A Penalização por descumprimento do tempo de STINT máximo será do tipo stop and go de 30 segundos ou pit stop obrigatório com tempo total de 1 minuto e 40 segundos.

Parágrafo segundo – Todos os stints (de acordo com o art.5.4.1) poderão ter no mínimo 25 ou 35 minutos de tempo de pilotagem, a ser definido pelo RPP em cada etapa.

Art. 5.4.5 – Caberá a PROMOTORA decidir o número de PARADAS DE BOX e STINTS de cada prova.

Art. 5.4.6 - As “PARADAS DE BOX OBRIGATÓRIAS” terão duração mínima de 5 (cinco minutos) e deverão ser efetuadas dentro da JANELA DE BOX ABERTO, exceto se determinado de maneira diversa pela PROMOTORA. O momento de abertura e fechamento dessa janela será determinada e comunicada através do RPP (Regulamento Particular da Prova).

Art. 5.4.7 - Os tempos de pilotagem máximo e mínimo serão determinados de acordo com o RPP e/ou a quantidade de STINTS da prova, assim como a composição do “Time de Pilotos” e seguirão o determinado abaixo:

- I. A somatória dos STINTS pilotados pelos “PILOTOS PLATINA” não poderá exceder a 50% (cinquenta por cento) da quantidade total de STINTS pré-definidos da prova e do respectivo carro.
- II. O Piloto Platina não poderá pilotar mais de 50 % do tempo total de prova.
- III. O Tempo mínimo de pilotagem para pilotos de menor BoP será definido no RPP, dentre as seguintes disposições: No caso de DUPLAS o piloto de menor classificação deverá pilotar no mínimo 55 minutos; No caso de TRIOS o piloto de menor classificação deverá pilotar no mínimo 40 minutos; No caso de QUARTETOS o piloto de menor classificação deverá pilotar no mínimo 35 minutos.
- IV. TIMES QUE EM SUA FORMAÇÃO POSSUAM PILOTO PLATINA E PILOTO OURO, DEVERÃO OBRIGATORIAMENTE LARGAR COM O PILOTO PLATINA OU OURO. Ex: time PLATINA+OURO+BRONZE, obrigatório largar com o piloto PLATINA ou o piloto OURO.

Obs: Para o cálculo do “Stint time” será contabilizado o tempo decorrido pelo piloto durante a passagem pelo PIT OUT até a próxima passagem pelo PIT IN (em caso de largada, pelo início do cronometro), ou seja, apenas será englobado no tempo de pilotagem os momentos em que o piloto esteja na pista, ou seja, o tempo de parada em box não será levado em consideração para o cálculo.



Parágrafo primeiro: Para provas especiais, o PROMOTOR pode, através do RPP, anunciar regras diferenciadas de tempos máximos e mínimos de pilotagem para as diferentes classes de pilotos.

Parágrafo segundo: O descumprimento das regras estabelecidas pelos incisos I e II do artigo 5.4.7, além dos tempos máximos e mínimos de pilotagem estabelecidos pelo Promotor nas provas especiais através do RPP, acarretará a desclassificação de todos os pilotos da equipe infratora.

Parágrafo terceiro: O descumprimento das regras estabelecidas pelo inciso III do artigo 5.4.7 acarretará as seguintes penalizações:

A – Adição de 2 vezes o tempo faltante para o cumprimento do tempo mínimo ao resultado final da prova.

Ex: Faltou 40 segundos para cumprir o tempo mínimo = adição de 80 segundos ao tempo final de prova.

B – Para cada 100 segundos acumulados de penalização será retirada 1 (uma) volta no resultado final

Parágrafo quarto: O descumprimento das regras estabelecidas pelo inciso IV do artigo 5.4.7 acarretará a exclusão/desclassificação de todos os pilotos da equipe infratora.

Art. 5.4.5 - Todos os veículos deverão parar DE FRENTE em 45º na sua ÁREA DE ATIVIDADE DE BOX (prevista no Art. 5.2.1) para a realização do procedimento obrigatório, ficando na mesma posição até o momento de sair.

Art. 5.4.5.1 – Na saída da área de trabalho ou quando o veículo entrar para realizar qualquer procedimento, obrigatório ou não, o veículo não poderá ser imobilizado na pista de rolagem (*fast lane*) e nem invadir as zonas de atividades de box das outras equipes (Art. 5.2.1). O descumprimento destas regras, ocasionando prejuízos de performance em concorrentes, acarretará à equipe infratora multa equivalente a 10 (dez) UPS, além do acréscimo de 5 (cinco), 10 (dez) ou 20 (vinte) segundos ao tempo total de prova, a critério dos Comissários Desportivos.

Caso o veículo entre no box para um procedimento não obrigatório ele poderá parar em paralelo com a linha dos boxes (Art. 5.2.1), desde que observadas as regras ora descritas.

Das Janelas Obrigatórias:

Art. 5.5 - A CRONOMETRAGEM oficial do evento fará o controle do tempo das Paradas de cada carro, sendo divulgado, de imediato, pela tela de CRONOMETRAGEM, às equipes e pilotos.

Art. 5.5.1 - O momento de aplicação da(s) “JANELA(S) DE BOX ABERTO” para “PARADA(S) DE BOX OBRIGATÓRIA(S)” e sua duração, poderão ser modificados pelos Comissários Desportivos



das etapas, e divulgado no Regulamento Particular da Prova, com a anuência da Comissão Técnica da PROMOTORA.

Art. 5.5.2 – O acesso aos boxes para cumprimento das janelas, paradas obrigatórias e manutenções diversas, estará liberado, ainda que durante a intervenção do Safety Car, salvo se tratar de obstrução dentro da área de box/pit lane. O (s) momento (s) da (s) abertura (s) da (s) “JANELA(S) DE BOX ABERTO” para “PARADA(S) DE BOX OBRIGATÓRIA(S)” será (ão) sinalizado (s) pelo Diretor de Prova através de placa de “Janela Aberta” no PSDP, não sendo necessário passar pelo PSDP para entrar nos boxes e iniciar o procedimento.

Art. 5.5.3 - Os veículos que não cumprirem o tempo mínimo estabelecido durante as “PARADAS DE BOX OBRIGATÓRIAS” somadas a seu respectivo HANDICAP, serão penalizados conforme a seguir:

- I. Paradas que forem realizadas com o tempo inferior de 0,001 segundos a 5,000 segundos em relação ao seu tempo oficial, serão penalizadas com “Drive Through”
- II. Paradas, que forem realizadas com tempo inferior de 5,001 segundos a 15,000 segundos em relação ao seu tempo oficial serão penalizadas com um Time Penalty de 2 (dois) minutos.
- III. Paradas que forem realizadas com tempo inferior de 15,001 segundos em relação ao seu tempo oficial não serão contabilizadas como “PARADA DE BOX OBRIGATÓRIA”.
- IV. Caso uma equipe não realize uma ou mais paradas obrigatórias será penalizada com a perda de 10 (dez) voltas, por parada não realizada.
- V. Não é obrigatória a passagem dos veículos, na pista, pela placa de janela, mostrada no PSDP, para poderem realizar o procedimento das paradas obrigatórias.
- VI. A troca de pilotos somente poderá ser efetuada desde que a equipe cumpra o "Tempo mínimo de parada de box" de acordo com seu respectivo Handcap. No descumprimento dessa regra a tripulação será penalizada com Time Penalty (TP) de 02 (dois) minutos.
- VII. Em caso de bandeira vermelha com relargada, os veículos que estiverem realizando o seu procedimento obrigatório, deverão somar o seu tempo de procedimento já realizado mais o tempo da duração da bandeira vermelha, que será informado pela cronometragem na tela, no momento da relargada. No momento da bandeira vermelha, todas as manutenções deverão ser interrompidas, **pois todos estarão em regime de parque fechado.**

Ex: se o tempo de procedimento é de 5:00. A cronometragem indica o tempo de bandeira vermelha de 10:15. O pit time deverá ser de 15:15.

- VIII. Veículos parados na pista que retornarem ao box por seus meios ou pelo resgate oficial durante a janela devem cumprir a parada obrigatória conforme estipulado no regulamento.



Art. 5.5.4 – Paradas de box não obrigatórias com abastecimento:

- I. Caso uma equipe precise realizar um pit stop adicional que envolva abastecimento (splash and go), esse pit stop terá um tempo mínimo de **01 min e quarenta segundos**. em caso de uma equipe realizar um pit stop adicional com abastecimento menor que **01 min e quarenta segundos** será penalizado conforme a seguir:
 - a. Paradas não obrigatórias com abastecimento que forem realizadas com o tempo entre 1:39,999 minutos e 1:30,000 minutos serão penalizados com “Drive Through”.
 - b. Paradas não obrigatórias com abastecimento, que forem realizadas com o tempo menor que 1:29,999 minutos, serão penalizados com a retirada de 02 (duas) voltas ao final da corrida.
 - c. Durante o abastecimento é obrigatória a utilização de um cobertor molhado ao redor do bocal de abastecimento e aterramento.
 - d. Dependendo da característica do autódromo esse tempo mínimo poderá ser modificado no RPP (Regulamento Particular de Prova).

Art. 5.5.5 – Veículos que já estiverem em box no momento da abertura das janelas, devem permanecer no box até o término oficial da janela para que seja considerada “CUMPRIDA” a “Parada de Box Obrigatória” da respectiva “Janela de Box Aberto” ou, sair dos boxes, cruzar a linha de cronometragem e retornar aos boxes para cumprimento normal e estipulado por regulamento da “Parada de Box Obrigatória”. Fica a critério da equipe a escolha do procedimento a ser adotado.

Art. 5.6 – A troca de pilotos somente poderá ser efetuada durante os procedimentos da “PARADA DE BOX OBRIGATÓRIA” e Janela de box Aberto.

Parágrafo único: A troca de pilotos somente se fará na área dos boxes, devendo o piloto, dentro de um prazo máximo de 10 (dez) minutos, a contar do fechamento da Janela Obrigatória se apresentar no local designado para a assinatura de sumula. O Piloto deverá assinar a Súmula em local a ser designado pela Organização da prova, sob pena de não ser considerada a substituição como efetiva. Para times compostos por 3 ou mais pilotos, todos os pilotos com exceção do que estiver pilotando, deverão se apresentar e assinar sumula dentro do prazo máximo para tal após o fechamento de janela.

Art. 5.6.1 - O limite de velocidade **máxima** na área dos boxes **durante os treinos, classificação e corrida** é de **50 (cinquenta) km/h** e a **mínima de 40 (quarenta) km/h**, sendo verificada e controlada pelos comissários e equipe técnica da organização do evento através de qualquer sistema disponível, tais como cronometragem, radares móveis, câmeras on board/V-Box e/ou sistema de aquisição de dados dos carros. O perímetro de controle será sempre informado no briefing. A velocidade **máxima** poderá ser modificada no RPP (Regulamento Particular de Prova) dependendo das características do autódromo.



Art. 5.6.2 – O controle da velocidade mínima só será considerado pelos Comissários mediante reclamação desportiva formalmente protocolada pela equipe/piloto supostamente prejudicada junto a Secretaria de Prova, observados os prazos e pagamento das custas conforme CDA e respectivos anexos.

Art. 5.6.3 – Neste caso, comprovado o efetivo prejuízo de performance da equipe/piloto reclamante, a critério dos Comissários Desportivos, deverão penalizar a equipe/piloto reclamada (o) com o acréscimo de 5 (cinco), 10 (dez) ou 20 (vinte) segundos ao tempo total de prova dos infratores.

Art. 5.7 - Todo carro que entrar na zona de desaceleração dos boxes deverá se dirigir obrigatoriamente ao seu box, a menos que tenha entrado para pagar penalização ou sido indicado pela Direção de Prova e/ou Comissários a seguir para outro local. As equipes deverão respeitar a ÁREA DE ATIVIDADE DE BOX (prevista no Art. 5.2.1) do seu respectivo box, e todos os elementos utilizados durante a parada deverão ficar atrás da Linha dos boxes (prevista no Art. 5.2.1) até que o carro esteja parado, caso haja uma invasão que ofereça risco e/ou prejudique a equipe vizinha, a equipe será penalizada de acordo com o artigo 5.4.5.1.

Parágrafo único: Caso a equipe necessite fazer uma parada não prevista para manutenção e/ou conserto de algum elemento, a mesma deverá ser realizada dentro do box.

Art. 5.7.1 - Nenhum carro poderá dar marcha à ré nos boxes com propulsão do motor, sob pena de exclusão da prova (deverá ser empurrado manualmente).

Art. 5.7.2 – Ocorrendo a infração (dar marcha à ré nos boxes) em treinos livres a equipe/carro será penalizada com multa equivalente a 20 (vinte) UPS, acrescida da perda de 10 (dez) minutos na mesma seção ou na seção subsequente, caso impossibilitado de cumprir na anterior. Ocorrendo na última seção antes do treino de classificação e não sendo possível cumpri-la nesta mesma seção, a penalização deverá ser a perda de 5 (cinco) minutos a ser cumprida no treino classificatório. Ocorrendo durante a seção de classificação, o piloto será excluído e deverá largar na última posição do grid de largada de sua respectiva categoria.

Parágrafo único: No caso de um piloto errar seu box e ultrapassá-lo, o veículo poderá ser empurrado para trás somente por seus mecânicos, proibido o uso de marcha à ré nos boxes.

Art. 5.8 - Somente o piloto, quando em regime de competição e fora da área dos boxes, com auxílio das ferramentas que possua a bordo, poderá realizar eventuais reparos no veículo em caso de quebra e/ou na impossibilidade de o mesmo continuar na competição por qualquer motivo. É proibida qualquer ajuda externa ao piloto.

Parágrafo único: Será considerado como ABANDONO DA PROVA quando o piloto deixar o seu veículo na pista e retornar aos boxes. O resgate oficial da competição será a única forma de traslado do conjunto carro/piloto até a área de box.



Art. 5.9 - Qualquer tipo de abastecimento, a qualquer momento e de espécie, fora da área dos boxes é terminantemente proibido, acarretando a imediata exclusão do piloto/equipe da prova.

Art. 5.10 - As provas não serão paralisadas por causa de chuva, exceto no caso em que o circuito estiver obstruído e/ou apresentar condições impraticáveis de acordo com avaliação e decisão do Diretor de Prova.

Art. 5.11 - O final das provas será definido pela apresentação da bandeira quadriculada no Posto de Sinalização da Direção de Prova (PSDP) ao primeiro colocado na linha de chegada e a todos os veículos subsequentes.

Do Combustível e Comburente:

Art. 5.12 - O combustível deverá obedecer ao Regulamento Técnico: Somente Etanol, Gasolina Podium e a mistura 50% Gasolina Podium e 50% Etanol conforme laudo na entrega dos combustíveis da etapa poderá ser utilizados. Estes combustíveis serão comercializados pelo distribuidor homologado pela Categoria e poderão ser submetidos a coletas e análises a QUALQUER MOMENTO PELO COMISSÁRIO TÉCNICO. Visando a segurança e a logística do Campeonato, o combustível será distribuído em todas as etapas. As vendas serão feitas diretamente no momento da Inscrição pela APE. Desta forma, não será permitido que as equipes tragam seu próprio combustível.

Art. 5.12.1 – Identificada a necessidade de vistoria do combustível de uma equipe pelos Comissários Técnicos, em qualquer momento do evento, 2 amostras de 1 litro, sendo uma amostra para análise e outra como contraprova, devidamente identificadas, deverão ser coletadas em frasco âmbar apropriado através da linha de suprimento do motor pelo acionamento da bomba de combustível, para encaminhamento a laboratório indicado pela CBA para análise específica. Custos de análise e envio serão de responsabilidade da equipe. Caso, no procedimento de coleta, o volume mínimo aqui descrito não seja extraído do sistema por qualquer motivo, e este procedimento sendo conduzido após o classificatório ou prova, o veículo em questão será desclassificado.

Da Comunicação Carro/Box:

Art. 5.13 – Será permitida a instalação e a utilização de equipamento de rádio comunicador ou similar para a comunicação entre veículos/box.

Art. 5.14 – É permitida a utilização de Telemetria de Uma Via. Dados somente poderão ser transmitidos dos veículos para os boxes e nunca dos boxes para os veículos.



Da Pontuação

Art. 5.15 - Os concorrentes inscritos no Campeonato Brasileiro de Endurance receberão pontuação por categoria para efeito de contagem de pontos para o Campeonato. Esta pontuação será fixa em todas as etapas.

Pontuação 2026, Categorias Geral e Classe Legends:

	1º	2º	3º	4º	5º	6º	7º	8º	9º	10º	11º	12º	13º	14º	15º	16º	17º	18º	19º	20º
1ª Etapa	150	130	115	105	100	95	90	85	80	75	70	65	60	55	50	45	40	35	30	25
2ª Etapa	150	130	115	105	100	95	90	85	80	75	70	65	60	55	50	45	40	35	30	25
3ª Etapa	150	130	115	105	100	95	90	85	80	75	70	65	60	55	50	45	40	35	30	25
4ª Etapa	150	130	115	105	100	95	90	85	80	75	70	65	60	55	50	45	40	35	30	25
5ª Etapa	150	130	115	105	100	95	90	85	80	75	70	65	60	55	50	45	40	35	30	25
6ª Etapa	150	130	115	105	100	95	90	85	80	75	70	65	60	55	50	45	40	35	30	25
7ª Etapa	150	130	115	105	100	95	90	85	80	75	70	65	60	55	50	45	40	35	30	25
8ª Etapa	150	130	115	105	100	95	90	85	80	75	70	65	60	55	50	45	40	35	30	25

Pontuação 2026, Categorias P1, P2, GT3 e GT4 ("Pro" e "Am"):

	1º	2º	3º	4ª	5º	6º	7º	8º	9º	10º
1ª Etapa	150	130	115	105	100	95	90	85	80	75
2ª Etapa	150	130	115	105	100	95	90	85	80	75
3ª Etapa	150	130	115	105	100	95	90	85	80	75
4ª Etapa	150	130	115	105	100	95	90	85	80	75
5ª Etapa	150	130	115	105	100	95	90	85	80	75
6ª Etapa	150	130	115	105	100	95	90	85	80	75
7ª Etapa	150	130	115	105	100	95	90	85	80	75
8ª Etapa	150	130	115	105	100	95	90	85	80	75



Art. 5.15.1 - Receberão pontuação os pilotos que completarem no mínimo 75% (setenta e cinco por cento) do percurso do vencedor da sua categoria.

Art. 5.15.2 - Com a finalidade de proporcionar maior competitividade, durante a temporada **2026**, da 2ª à 7ª Etapa, será utilizado sistema de penalização de sucesso.

Art. 5.15.2.1 - Categorias GT3 e GT4: Utilização de Lastro como “Penalização de Sucesso” para o 1º, 2º e 3º colocados da categoria no campeonato, aplicando a regra do descarte obrigatório da pontuação e os critérios de desempate a fim de definir os 3 primeiros colocados no campeonato que receberão o lastro. Ao final de cada Etapa o lastro de sucesso será novamente recalculado conforme o exposto acima.

1º Colocado: Adição de 30Kg ao Peso Mínimo do Veículo Drenado e Sem Piloto.

2º Colocado: Adição de 20Kg ao Peso Mínimo do Veículo Drenado e Sem Piloto.

3º Colocado: Adição de 10Kg ao Peso Mínimo do Veículo Drenado e Sem Piloto.

Para o líder do campeonato, em caso de sequência de vitória, será acrescentado 5 segundos no tempo total de parada de box e 5Kg para cada vitória consecutiva do veículo. Em caso de quebra de sequência de vitória não se aplicará a penalização, sem prejuízo da utilização do lastro de sucesso.

Exemplo: Venceu Etapa 3 – aplica-se somente o lastro do sucesso de acordo com o regulamento. Venceu Etapa 4 consecutivamente – aplica-se lastro de sucesso, +5Kg +5s, ao tempo mínimo de parada obrigatória.

Venceu Etapa 5 consecutivamente – aplica-se +5Kg +5 Kg (total 10Kg) +5s + 5+ (total 10s) ao tempo mínimo de parada obrigatória.

Venceu Etapa 3 e Etapa 4 e não venceu Etapa 5 – aplica-se somente lastro de sucesso de acordo com o regulamento.

O lastro de sucesso não será utilizado na última etapa.

Art. 5.15.2.2 - Categorias P1 e P2: Utilização de Lastro como “Penalização de Sucesso” para o 1º, 2º e 3º colocados da categoria no campeonato, aplicando a regra do descarte obrigatório da pontuação e os critérios de desempate a fim de definir os 3 primeiros colocados no campeonato que receberão o lastro. Ao final de cada Etapa o lastro de sucesso será novamente recalculado conforme o exposto acima.

Para a categoria P1 e P2:

1º Colocado: Adição de 30 Kg ao peso mínimo do veículo drenado e sem piloto.

2º Colocado: Adição de 20 Kg ao peso mínimo do veículo drenado e sem piloto.



3º Colocado: Adição de 10 Kg ao peso mínimo do veículo drenado e sem piloto.

Para o líder do campeonato, em caso de sequência de vitória, será acrescentado 5 segundos no tempo total de parada de box e 5Kg para cada vitória consecutiva do veículo. Em caso de quebra de sequência de vitória não se aplicará a penalização, sem prejuízo da utilização do lastro de sucesso.

O lastro de sucesso não será utilizado na última etapa.

Art. 5.15.3 - Os pontos obtidos pelo piloto em uma determinada categoria, não poderão ser acumulados caso ele troque de categoria.

Art. 5.15.4 - Os pilotos inscritos nas etapas do Campeonato somente farão jus à pontuação obtida por seu veículo/equipe se pilotarem no mínimo 1 STINT do veículo/equipe em questão.

Art. 5.15.5 – Para última prova somente receberão pontuação aqueles que tenham participado em, pelo menos, 50% das etapas do campeonato.

Do Piloto Campeão e Vice-Campeão:

Art. 5.16 – Serão reconhecidos como campeões e vice-campeões Brasileiros nas categorias P1, P2 e GT4 os pilotos com maior número de pontos acumulados durante todo o campeonato com o descarte obrigatório de uma prova (N-1). Para a categoria GT3 serão reconhecidos como campeões e vice-campeões Brasileiros os pilotos com o maior número de pontos acumulados durante todo o campeonato com o descarte obrigatório de duas provas (N-2).

Parágrafo primeiro: Para o descarte **não é** necessário que o piloto esteja inscrito na prova a ser descartada.

Parágrafo segundo: Não poderão ser descartados os resultados com desclassificação ou exclusão em todas as categorias.

Do Critério de Desempate:

Art. 5.17 – O critério de desempate será estabelecido na seguinte ordem:

- I. **Maior número de vitórias;**
- II. **Maior número de segundos lugares e assim sucessivamente;**
- III. **Quantidade de etapas concluídas/pontuadas;**
- IV. **Melhor colocação na última prova do Campeonato.**



Da Classificação:

Art. 5.18 - A classificação oficial será publicada após o término das provas, pelos Comissários Desportivos. Em caso de apresentação de protestos/reclamações que possam alterar o resultado oficial, a divulgação dos novos resultados será realizada pela CBA.

6 - DO BRIEFING

Art. 6 - O Briefing será realizado pelo Diretor de Prova em horário e local previsto no Regulamento Particular da Prova, podendo ser realizado presencialmente ou através de videoconferência se assim determinado pelo Diretor de Prova, sendo exclusivo e de presença obrigatória a todos os pilotos.

Parágrafo Único: A critério do Diretor de Prova o Briefing poderá ser feito por escrito.

Art. 6.1 - Os únicos temas a serem tratados no Briefing serão aqueles previamente definidos pelo Diretor de Prova.

Art. 6.2 - Quaisquer sugestões e/ou esclarecimentos a respeito dos regulamentos devem ser sempre dirigidos, por escrito, aos Comissários Desportivos.

7 - DOS TREINOS

Art. 7 - A participação nos Treinos é exclusiva dos veículos, pilotos e equipes inscritos na prova. É proibida a participação de pilotos, mesmo que inscritos, em outros veículos que não os especificamente inscritos para sua participação.

Dos Treinos Extras

Art. 7.1 - Caso haja treinos extras, estes serão realizados com datas, locais e regulamentação específica, e, tão logo sejam definidos pela empresa PROMOTORA, deverão ser informados oficialmente e com antecedência às equipes e à CBA.

Dos Treinos Livres

Art. 7.2 - A formatação dos treinos livres, quando houver, estará prevista no Regulamento Particular da Prova.

Art. 7.3 - O Diretor de Prova pode decidir por prolongar o tempo do treino após uma interrupção.

Art. 7.4 - Se um carro apresentar problemas técnicos, durante um treino livre, ele poderá ser removido para os boxes pelo resgate para ser reparado e voltar à pista.

Art. 7.5 - O intervalo entre o término do Treino Livre e o início do Treino Classificatório não poderá ser inferior a 1 (uma) hora.



Do Treino Classificatório:

Art. 7.6 – Os Treinos Classificatórios serão formatados em segmentos, com horário previsto na programação oficial.

Art. 7.6.1 - Os treinos classificatórios serão realizados em 02 (duas) sessões de 10 (dez) minutos para cada categoria, sendo obrigatório o Piloto de MENOR CLASSIFICAÇÃO realizar a primeira sessão, sendo permitido escolher, quando houver, entre o piloto PRATA ou BRONZE, e a segunda sessão fica aberta a escolha de qual piloto realizará a mesma, sendo que É OBRIGATÓRIO que os pilotos, em cada uma das sessões, sejam diferentes.

Parágrafo único: No caso de a direção de prova declarar CONDIÇÃO DE CHUVA haverá apenas 1 sessão e o piloto de MAIOR CATEGORIZAÇÃO DEVERÁ realizar a mesma.

Art. 7.6.2 - O PROMOTOR deverá fornecer aos Comissários Desportivos a relação dos pilotos que poderão realizar o Treino Classificatório em cada veículo e a respectiva ordem em que os pilotos deverão efetuar o Treino Classificatório do referente veículo.

Art. 7.6.3 - Durante todo o Treino Classificatório, NÃO será permitida o abastecimento de combustível e/ou a troca, rodízio, resfriamento ou aquecimento de pneus dos veículos sob pena de perda dos tempos obtidos. Somente o Comissários Técnicos, visando à segurança, poderão determinar a troca, devendo o pneu que apresentou problema ser retido para a avaliação da Comissão Regulamentar Técnica da APE.

Art. 7.6.4 - Se houver troca de motor em algum veículo (devidamente autorizada pelo Comissário Técnico), este veículo perderá seu lugar no grid e largará na última posição do grid em sua respectiva categoria, observando os critérios estabelecidos pelo CDA, devendo, ainda, a peça substituída ficar à disposição para vistoria.

Art. 7.6.5 – Durante o Treino Classificatório fica proibida a entrada dos veículos na parte traseira e/ou interior dos boxes, devendo todo o atendimento ser efetuado na frente dos boxes sob pena de perda dos tempos obtidos, independente de outras sanções decididas pelos Comissários Desportivos.

Art.7.6.6 – Durante o Treino Classificatório será permitido somente: o controle e aferição de pressão e aferição de temperatura dos pneus e utilização de sopradores de ar para refrigeração dos radiadores de água e/ou óleo de motor e câmbio e freios.

Art. 7.6.7 - Durante todo o Treino Classificatório todos os carros participantes estarão em regime de parque fechado. Os ajustes e/ou manutenções necessárias deverão ser informadas aos Comissários Técnicos e autorizadas por eles. Aqueles que descumprirem este artigo terão os tempos excluídos, exceto nos casos em que ocorrerem alteração climática decretada pelo Diretor de prova.



Art. 7.6.8 - Em caso de bandeira vermelha durante o Treino Classificatório, os veículos deverão se dirigir ao Pit Lane e caso possua um dano causado pelo incidente causador da bandeira vermelha (exemplo: pneu furado por destroços de uma batida), deverá chamar um Comissário Técnico para autorizar os reparos necessários para o reinício das atividades.

Art. 7.6.9 - Se um carro apresentar problemas técnicos durante o Treino Classificatório e for removido da pista por ajuda externa do resgate oficial da prova, deverá ser levado diretamente ao “Parque Fechado”.

Art. 7.6.10 – Durante e após o Treino Classificatório somente um integrante da equipe poderá auxiliar o piloto a sair do veículo.

Art. 7.6.11 - Durante os Treinos Livres e Treino Classificatório os Comissários Técnicos poderão efetuar vistorias e análises que julgarem necessárias.

Art. 7.6.12 - As irregularidades técnicas ocorridas durante os Treinos Livres e Treino Classificatório serão punidas com a perda de todos os resultados obtidos (exclusão ou desclassificação), acrescido de multa equivalente a 50 (cinquenta) UP’s.

Art. 7.6.13 - Ao encerrar o Treino Classificatório (bandeirada) as equipes dos veículos que estiverem no Pit Lane deverão imediatamente interromper qualquer reparo que estejam efetuando e levar o mesmo para o Parque Fechado em local designado pelos Comissários Técnicos e Comissários Desportivos.

Art. 7.6.14 - Ao encerrar o Treino Classificatório os veículos deverão dirigir-se ao “Parque fechado” sob pena de perder seu lugar no grid e largar na última posição, além de outras sanções conforme o CDA.

Art. 7.6.15 - Alterações que se fizerem necessárias na formatação do Treino Classificatório serão proferidas pelos Comissários Desportivos.

Art. 7.6.16 - Caso o Treino Classificatório não possa ser realizado, prevalecerá o determinado pelo Código Desportivo do Automobilismo, na forma do artigo 116.1.

Art. 7.6.17 – É permitida a utilização de cobertores de pneus, os quais deverão permanecer instalados até o momento em que o carro sair para o treino classificatório. A partir deste momento, não será mais permitida a sua utilização até o encerramento da atividade.

8 - DA LARGADA E RELARGADA:

Art. 8 – As Largadas serão lançadas, conforme artigo 117, inciso I, 117.2 e seguintes do CDA.



Art. 8.1 – As Relargadas serão realizadas em fila indiana, respeitando o perfeito alinhamento e em velocidade constante de até 80 Km/h. Além do definido neste artigo, a velocidade do procedimento de relargada obedecerá ao estipulado no Briefing e disposto no Regulamento Particular da Prova.

Art. 8.1.2 - No momento das largadas e relargadas é permitido somente membros da equipe identificados com a braçadeira de pitlane e pilotos com a indumentária completa permanecer na mureta de boxes. Após a passagem do último carro pelo PSDP, será liberado pela direção de prova a permanência na mesma. A equipe que não cumprir esta determinação será penalizada com multa equivalente a 10 (dez) UP's.

Do Grid de Largada:

Art. 8.2 - O número de veículos admitidos em cada prova será definido no Regulamento Particular da Prova.

Art. 8.2.1 - O grid de largada será formado pelo resultado consolidado das duas sessões de treino de Classificação, sendo o resultado final formado pela média entre a melhor volta de cada um dos pilotos do veículo. O grid será dividido por categoria, sendo primeiro a **p1, GT3, P2 e GT4**. Em caso de pista molhada será efetuada classificação sem média de dois pilotos, e apenas um piloto irá classificar, conforme Art. 7.6.1. Em caso de rodada dupla será utilizado o seguinte critério:

- **1ª ETAPA - média da melhor volta define o grid.**
- **2ª ETAPA - média da segunda melhor volta define o grid.**

Parágrafo único: Os carros que por algum motivo não participarem do Treino Classificatório alinharão após o último carro de sua respectiva categoria.

Dos Procedimentos de Largada:

Art. 8.3 - O procedimento de largada será de modalidade lançada em fila dupla (lado a lado), conforme disposto no CDA/2026 e eventualmente conforme briefing. Ao apagar do farol vermelho ou bandeira verde agitada, a critério do Diretor de Prova, as ultrapassagens estão autorizadas mesmo antes da linha de largada/chegada.

Art. 8.3.1 - O procedimento de relargada será em fila indiana, conforme especificado no CDA/2026. Ao agitar da bandeira verde ou o farol verde ser aceso no PSDP e sinalizado com bandeira verde nos demais postos de sinalização, a critério do Diretor de Prova, as ultrapassagens estão autorizadas mesmo antes da linha de largada/chegada.



Art. 8.3.2 - A queima de largada será punida com “Drive Through”. Ultrapassagens indevidas durante a(s) volta(s) de apresentação e/ou o desrespeito ao alinhamento definido para largada/relargada pela Direção de Prova no Briefing serão consideradas queima de largada.

Art. 8.3.3 – Na impossibilidade da aplicação do “Drive Through” por queima de largada durante a prova (artigo 118.1.1 do CDA – até a 5ª volta), deverão ser acrescidos 20 (vinte) segundos ao tempo total de prova à equipe/piloto infrator (a). Para tanto, deverão os Comissários justificar em relatório, que deverá constar na pasta de prova, os motivos que os impossibilitaram de aplicar o “Drive Through”.

Art. 8.4 - Qualquer competidor cujo carro estiver impossibilitado de largar deverá informar ao Diretor de Prova com a maior brevidade possível, mesmo que venha largar do box.

Art. 8.5 - Se a pista estiver molhada e as condições forem consideradas inadequadas para uma largada normal, a mesma poderá ser dada com o “Safety Car” na pista. O Diretor de prova dará esta informação através do sistema oficial de mensagens. O início da prova será configurado no momento em que o primeiro colocado passar pela primeira vez na linha quadriculada de largada/chegada, ou, excepcionalmente, em outro local que deverá ser informado no RPP.

Art. 8.6 - Se o início da prova é iminente e, na opinião do Diretor de Prova, o volume de água na pista é tal que não oferece segurança mesmo com pneus de chuva, o início pode ser atrasado, sendo exibido o quadro LARGADA ATRASADA. Informações sobre a duração estimada do atraso e/ou a nova hora de início serão dadas através do sistema oficial de mensagens.

9 - DO PARQUE FECHADO:

Art. 9 - Parque fechado é o local onde os veículos participantes do evento devem ser recolhidos para vistoria, por solicitação dos Comissários da CBA, e compreende toda área de pit-lane, box e grid de largada.

Art. 9.1 – Todos os veículos que cruzarem a linha de largada/chegada ao término do Treino Classificatório e/ou prova deverão se dirigir imediatamente ao Parque Fechado, sob pena de desclassificação.

Art. 9.2 – Serão considerados em “Parque Fechado” os veículos que, após o término dos treinos classificatórios e provas, permanecerem no interior do circuito (pista) ou box, e no espaço destinado para o parque fechado.

Art. 9.3 – Os veículos conduzidos ao “Parque Fechado” após o término do Treino Classificatório e provas ficarão no local determinado por pelo menos 30 (trinta) minutos após a divulgação dos resultados, salvo disposição em contrário dos Comissários Desportivos.



Art. 9.4 – Após a prova, nas áreas ou situações consideradas “Parque Fechado”, é absolutamente proibido qualquer alteração ou reparo no veículo, sendo vetada a presença de qualquer pessoa que não as autoridades designadas.

Art. 9.5 - Caso um piloto/equipe não se apresente e/ou retire seu carro do Parque Fechado, antes do tempo determinado, será desclassificado e perderá qualquer pontuação e/ou premiação que obtiver ao final da Prova.

10 - DA VISTORIA TÉCNICA E/OU ADMINISTRATIVA

Art. 10 – As vistorias técnicas serão efetuadas pelo(s) Comissário(s) Técnico(s) da CBA e 1 (um) auxiliar técnico ou grupo auxiliar técnico da respectiva categoria em que se enquadra o veículo a ser vistoriado) designado pelo PROMOTOR.

Art. 10.1 – Vistorias - A critério dos Comissários Desportivos serão realizadas vistorias administrativas, em que toda a tripulação do veículo inscrito deverá comparecer ao local determinado, munida da cédula desportiva nacional. Poderão, a critério das autoridades, serem efetuadas vistorias técnicas em qualquer grau de profundidade, em veículos de sua exclusiva escolha, no momento que julgarem necessário, desde que os mesmos sejam informados até o término do prazo do “Parque Fechado”.

Art. 10.2 – Controle de peso - Os carros devem cumprir o **Peso Mínimo Obrigatório** durante todas as sessões do evento, incluindo treinos livres, classificação e corrida. Se o peso estiver abaixo do limite nos treinos oficiais, o piloto, o carro e a equipe poderão ser penalizados pelos comissários técnicos. Já na classificação e corrida, o descumprimento dessa regra resultará na **desclassificação** do piloto, do carro e da equipe, além da penalização de multa de 50 (cinquenta) UP’s.

Art. 10.2.1 – Peso Mínimo Obrigatório- Será considerado “Peso Mínimo Obrigatório”, a somatória do “Peso Mínimo do Veículo Drenado e Sem Piloto” (estipulado em BoP) com o “Peso Mínimo de Piloto” com o Lastro de “Penalização de Sucesso” e o Lastro de “Penalização ou Benefício Técnico” do Time de Pilotos.

Exemplo:

Veículo A

“Peso Mínimo do Veículo Drenado e Sem Piloto” – De acordo com Art. 19 - BoP: **1315Kg**

“Peso Mínimo de Piloto” – De acordo com Art. 19: **-08Kg**

Lastro de “Penalização do Sucesso” – De acordo com Art.5.17.2: **20Kg**



Lastro de “Penalização ou Benefício Técnico” – De acordo com Art. 4.3.2: **0Kg**

“Peso Mínimo Obrigatório” = 1315 + (-08) + 20 + 0 = 1327 Kg

Veículo B

“Peso Mínimo do Veículo Drenado e Sem Piloto” – BoP: **910Kg**

“Peso Mínimo de Piloto” – De acordo com Art. 19: **+05Kg**

Lastro de “Penalização do Sucesso” – De acordo com Art.5.17.2: **20Kg**

Lastro de “Penalização ou Benefício Técnico” – De acordo com Art. 4.3.2: **+25Kg**

“Peso Mínimo Obrigatório” = 910 + 05 + 20 + 25 = 960 Kg

Art. 10.2.2 – Ferramenta de pesagem - O equipamento oficial de pesagem da prova (balança) é o único cujas medições serão consideradas válidas e os resultados obtidos são inapeláveis.

Todas as pesagens serão conduzidas no box da Comissão Técnica da CBA, cuja balança utilizada é a oficial do evento, devidamente aferida e suas medições são referência para todas as equipes. A critério dos comissários técnicos, os veículos poderão ser convocados para a pesagem conforme artigos abaixo:

Art. 10.2.3 - Treinos livres – No decorrer dos treinos oficiais, sem drenagem de combustível, durante o treino e drenado após o treino.

Art. 10.2.4 - Classificação e corrida - Ao final da classificação e da corrida com tanque drenado e sem piloto.

Art. 10.3 – Vistoria técnica dos primeiros colocados - Após o término dos treinos classificatórios e da corrida, pelo menos os 3 (três) primeiros colocados de cada categoria deverão efetuar pesagem obrigatória, verificação de restrições (ex: restritores de motor e volume de tanque), devendo atender as especificações técnicas de sua categoria e demais itens de acordo com as especificações técnicas de sua respectiva categoria.

Art. 10.4 – Vistoria técnica - Após o término dos treinos livres, treinos classificatórios e da corrida todos os carros estão sujeitos a vistorias técnicas para garantia de que estão de acordo com as especificações técnicas de sua respectiva categoria.



Art. 10.5 – Vistoria por acidente- A Direção de Prova poderá determinar que qualquer carro envolvido em acidente seja parado e verificado pelos comissários técnicos em qualquer atividade de pista.

Art. 10.6 – Vistoria de peças - Caso seja necessário, os Comissários Técnicos poderão solicitar peças ou equipamentos dos carros para vistoria e não sendo possível a análise dentro do evento, a CBA poderá definir empresas e/ou institutos para verificação e laudo do item recolhido.

11 - DA CRONOMETRAGEM

Art. 11 –Transponder - Todos os carros participantes deverão estar equipados com um transponder para aquisição dos tempos de volta e para a identificação do piloto presente no veículo, durante o tempo que ele estiver na pista. Estes transponders, deverão ser devidamente instalados conforme orientações da CRONOMETRAGEM.

Parágrafo único: Responsabilidade do transponder- A CRONOMETRAGEM disponibilizará às equipes os sensores para aquisição dos tempos de volta. Contudo, é de responsabilidade da equipe o perfeito funcionamento dos “sensores” da CRONOMETRAGEM. Carros que não registrem o tempo de volta serão informados pela direção de prova e deverão parar imediatamente no box para corrigir o problema. Se a falta do registro dos tempos de volta ocorrer em provas e/ou Treino Classificatório, fica a critério do Diretor de Prova solicitar que o carro em questão vá para o box para correção do problema.

Art. 11.1 – Entrega de transponder -Os transponders serão de propriedade das EQUIPES, sendo obrigatória a sua entrega à CRONOMETRAGEM quando solicitado pela CRONOMETRAGEM ou ORGANIZAÇÃO DA PROVA.

Art. 11.1.1 – Instruções de transponder - Os transponders a serem utilizados serão: **MYLAPS CAR DP-i** Transponder e serão fornecidos pela APE juntamente com as instruções para instalação nos veículos.

Art. 11.2 – Restrição na área de cronometragem - Não é permitida a presença de ninguém na área do serviço oficial de CRONOMETRAGEM que não seja a própria equipe e as autoridades de prova. Independentemente de qualquer circunstância, os pilotos e/ou integrantes das equipes não poderão se dirigir diretamente ao serviço de CRONOMETRAGEM.

Art. 11.3 - Indicação correta do Piloto Condutor - Todos os veículos deverão ter a indicação correta do Piloto Condutor através da chave seletora do transponder de cronometragem do veículo. Se houver alguma incompatibilidade com a quantidade dos stints declarados pela equipe ou o veículo sair de box sem o transponder, será obrigatório o piloto entrar no box para o reparo do sistema e/ou verificação visual.



É de responsabilidade da EQUIPE / PILOTO fazer a correta indicação do condutor e o não cumprimento do mesmo, durante todas as sessões oficiais, acarretará penalização e até exclusão do veículo, na prova em questão.

12 - DA PREMIAÇÃO:

Art. 12 – Troféus - Serão entregues troféus aos pilotos das cinco equipes que venceram em cada uma das categorias, exceto nas Categorias Geral AM GT3 AM e GT4 AM, que terão apenas 3 vencedores.

13 - DO PÓDIO:

Art. 13 – Pódio - O pódio das provas será formado com os pilotos das cinco equipes que venceram em cada uma das categorias, exceto na Categoria Geral AM, que incluirá a P1 AM, GT3 AM e GT4 AM, que terão apenas 3 vencedores.

Parágrafo único: Os pilotos participantes da cerimônia do pódio deverão, obrigatoriamente, estar vestindo macacão de competição, sendo proibida sua presença sem tal vestimenta, e usando o boné do patrocinador da categoria, sob pena de multa de R\$ 3.000,00 (três mil reais) em caso de descumprimento.

14 - DAS PENALIZAÇÕES ALÉM DAS JÁ DESCRITAS:

Art. 14 – Atitudes antidesportivas - A critério dos Comissários Desportivos as atitudes antidesportivas **deverão** ser penalizadas com **advertência, acréscimo de tempo, drive through, time penalty, exclusão e desclassificação**, além de outras sanções previstas no CDA.

Art. 14.1 – Time Penalty - Quando a penalidade aplicada for “Time Penalty”, os procedimentos a serem aplicados serão:

- I. O piloto será avisado através de bandeira de box (Preta com Círculo Laranja) ou placa e o número do carro, mostrada no PSDP, por 3 (três) voltas;
- II. O piloto terá 3 (três) voltas após o 1º (primeiro) aviso pela placa ou bandeira para cumprir a penalização que consiste na entrada ao Box e sua parada em local designado na saída de Box. Após o cumprimento de tempo de “Time Penalty”, o piloto poderá prosseguir na prova;
- III. O piloto NÃO poderá aproveitar a punição para efetuar reparos e/ou abastecimento no seu Box, ou receber qualquer ajuda externa, mesmo que seja de elementos da sua equipe. Caso isso ocorra será aplicado novo “Time Penalty”;



- IV. Nos casos de impossibilidade do procedimento dos itens acima, a forma de aplicação da penalização será a perda de uma volta. Por exemplo: quando a infração ocorrer nas últimas três voltas.

Art. 14.2 – Drive Through - Quando a penalidade aplicada for “Drive Through”, os procedimentos a serem aplicados serão:

- I. O piloto será avisado através de bandeira de box (Preta com Círculo Laranja) ou placa e o número do carro, mostrada no PSDP, por 3 voltas;
- II. O piloto terá 3 (três) voltas após o 1º aviso pela placa ou bandeira para cumprir a penalização que consiste na passagem pela faixa de pit lane na velocidade permitida sem se deter em seu box e voltando à pista novamente;
- III. O piloto NÃO poderá aproveitar a punição para efetuar reparos e/ou abastecimento no seu Box, ou receber qualquer ajuda externa, mesmo que seja de elementos da sua equipe. Caso isso ocorra será aplicado novo “Drive Through”;
- IV. Nos casos de impossibilidade do procedimento dos itens acima, a penalização será o acréscimo de 80 (oitenta) segundos ao tempo de prova. Ex.: Quando a infração ocorrer nas últimas três voltas.

Art. 14.3 – Desclassificação- O piloto e equipe punidos com desclassificação perderão o direito a toda e qualquer premiação que lhes couberem pela colocação alcançada ao final das provas, além das demais consequências elencadas neste regulamento e no CDA 2026.

Art. 14.4 - Penalização em tempo - Poderão ser aplicadas penalizações em tempo (5, 10, 20, 40, 60, 120, 180, ou 240 segundos) durante a prova, nas paradas obrigatórias (janela) ou ao final da prova.

Art. 14.4.1 - Penalização durante a janela- Caso a penalização em tempo venha a ser aplicada para ser cumprida durante a janela, esta deverá acontecer no momento da parada do carro e a equipe não poderá realizar nenhuma manutenção ou qualquer outra atividade no carro até que a pena seja cumprida.

Art. 14.4.2 - Penalização após a janela - Caso a penalização em tempo venha a ser aplicada após a janela de parada obrigatória, este tempo será acrescido ao resultado final da prova.

15 - DAS RECLAMAÇÕES E RECURSOS:

Art. 15 - Reclamação e Recurso - As Reclamações e Recursos serão ordenados, disciplinados e interpretados conforme disposto no Código Desportivo do Automobilismo - CDA, observando-se as disposições contidas neste Regulamento.



Parágrafo único: Não serão admitidos Reclamações e/ou Recursos de penalizações já cumpridas.

Art. 15.1 – Reclamações - As Reclamações deverão ser apresentadas conforme especificado no CDA – Código Desportivo do Automobilismo **2026**.

Art. 15.2 – Recursos- Os Recursos deverão ser interpostos como descrito no CDA – Código Desportivo do Automobilismo **2026**.

16 - Do DOPING:

Art. 16 -Doping - A absorção de substâncias naturais, sintéticas e/ou químicas e a utilização de procedimentos considerados dopantes, conforme lista divulgada pela ABCD/WADA/FIA, são estritamente proibidas.

Parágrafo único: Os infratores e aqueles que se recusarem ao controle de doping serão punidos de acordo com as normas ABCD/WADA/FIA.

17 – DA SEGURANÇA:

Art. 17 -Segurança geral - Pilotos, Equipes, Empresa PROMOTORA, bem como todos os envolvidos com o evento têm obrigação de zelar pela segurança dos competidores e do público em geral. A indumentária de segurança é obrigatória a todos os membros da equipe, não apenas durante a prova, mas em todas as atividades da programação. Indumentária completa homologada FIA/CBA para os envolvidos com ABASTECIMENTO (mínimo 2 integrantes) e os demais com PELO MENOS macacão 1 (uma) camada Nomex não necessariamente homologado. A equipe que não cumprir será penalizada conforme protocolo CBA.

Parágrafo único: Para os mecânicos envolvidos com abastecimento será obrigatório o uso da abraçadeira de identificação (fornecida pela categoria).

Art. 17.1 – Sinalização - A orientação para situações de risco e/ou identificação de setores passíveis de problemas a sinalização externa ao carro, coordenada pela direção de prova e aplicada através painéis luminosos, bandeiras e placas é soberana.

Art. 17.2 – Direção - Os pilotos estão proibidos de dirigir seus carros em direção oposta à direção da prova, exceto quando necessário para retirar seu carro de uma posição perigosa.

Art. 17.3 – Indumentária - Os pilotos, quando na condução de seus carros, deverão estar trajando sempre indumentária completa homologada FIA/CBA.



Art. 17.4 – Hans - É obrigatório o uso do equipamento “Hans” perfeitamente ajustado ao piloto em relação ao banco do carro.

Art. 17.5 – Tempo de saída do carro - A Critério dos Comissários Técnicos, será medido o tempo de saída do carro pelo piloto, vestido com todo o seu equipamento de segurança, preso ao cinto de segurança e com o volante colocado na posição. O tempo máximo de saída do carro não pode ultrapassar 10 (dez) segundos.

Art. 17.5.1 -Treinamento de extração da equipe médica - Em todas as etapas poderão ser sorteados 2 (dois) veículos de duas equipes distintas para que, sob responsabilidade do médico da categoria, seja efetuado o treinamento de extração da equipe médica. As equipes que tiverem seus carros sorteados deverão disponibilizar dois de seus integrantes e um de seus pilotos com indumentária completa para que o treinamento seja efetuado.

Art. 17.6 – Abandono seguro do carro em pista - Um piloto que abandone seu carro deverá deixá-lo em lugar seguro e com o volante no lugar.

Art. 17.7 – Cada equipe/piloto deverá providenciar em seus boxes:

- I. 2 (dois) extintores de incêndio do tipo Pó Químico, com capacidade de 12 (doze) quilos, carregados, com o número do veículo pintado no extintor em cor contrastante com o vermelho de fundo;
- II. 2 (dois) cobertores de lã ou algodão, de dimensões mínimas de 1,5m por 2,0m e 2 (dois) baldes com água com capacidade de 20 litros cada um.

Art. 17.8 - Velocidade nos boxes - O excesso de velocidade nos boxes deverá ser informado por escrito aos comissários pela CRONOMETRAGEM oficial, e a penalização aplicada será irrecorrível.

Art. 17.9 – Pit lane - Unicamente membros de cada equipe portadores de credenciais específicas estão autorizados a permanecer no “pit lane”, no grid de largada e na mureta de boxes durante a prova.

Art. 17.9.1 – Cuidado dos convidados no evento - Durante QUALQUER atividade de pista prevista na programação oficial da etapa, os convidados dos pilotos com credencias de visitação aos boxes, não poderão cruzar a LINHA DOS BOXES (prevista no Art. 5.2.1), caso isso ocorra a equipe será penalizada com multa de 20 (vinte) UPS.

Art. 17.10 – Disciplina e segurança - Qualquer desrespeito às determinações do CDI/FIA, do CDA/CBA ou deste Regulamento Desportivo em relação à disciplina e segurança pode resultar na exclusão do carro e do piloto na referida prova.

Art. 17.10.1 - Equipe de Combate a Incêndio - Durante todos os procedimentos realizados com box aberto (shakedown, treinos livres, classificação e corrida), será obrigatória a utilização de,



no mínimo, dois carros de combate a incêndio. Esses veículos devem estar acompanhados por uma equipe técnica especializada, responsável também por:

1. Desligar a chave geral do veículo durante o resgate;
2. Acionar o extintor interno do carro se necessário;
3. Realizar a abertura das travas dos cintos de segurança para retirada rápida do piloto;
4. Fazer a abertura das portas;
5. Executar os procedimentos normais de um resgate.

Garantindo uma ação rápida para resgates dos pilotos e minimizando prejuízos aos carros de competição.

Art. 17.11 – Bombas de Combustível - Categoria P1 e P2 - Por questões de segurança, é permitido na categoria P1 e P2, que as bombas de combustível sejam desligadas eletronicamente em caso de falha repentina do motor, causada pela quebra de algum componente do sistema de injeção (por exemplo, a flauta do bico injetor). Esse desligamento imediato das bombas minimiza o derramamento de combustível e reduz significativamente o risco de incêndio.

Art. 17.11.1 - Instalação da Chave Geral Externa Categorias P1 e P2 - A partir da 3ª etapa, torna-se obrigatório o reposicionamento da chave geral externa nos veículos da categoria P1. A chave geral deve ser instalada na parte frontal, abaixo do para-brisa, do lado esquerdo.

Art. 17.12 – Drones - Proibido a utilização de "drones", sem a prévia autorização da empresa PROMOTORA em conjunto com a CBA. Será aplicada ao(s) infrator(es) a penalização de multa de 20 (vinte) UP's, além da perda da credencial.

Art. 17.13 – Lastro - O lastro máximo permitido para todas as categorias de veículos, seja para ajuste de peso mínimo conforme Regulamento Técnico da categoria e lastro de sucesso somados não poderá, em hipótese alguma, exceder o limite estabelecido pelo fabricante do mesmo constante na sua ficha de homologação por questões de segurança.

Art. 17.14 - Lastro para carros sem homologação oficial - Para os veículos protótipos das categorias P1 e P2 de fabricação Nacional e que não dispõe de uma homologação oficial, deverá ser avaliado previamente ao início da temporada, pela Comissão Técnica da CBA em conjunto com o fabricante do referido veículo o dimensionamento estrutural do projeto com os devidos cálculos, localização do porta-lastro e pesos máximos permitidos. Documentação do fabricante com as devidas informações deverá ser encaminhada ao CTDN-CBA com os parâmetros conforme definido pelo anexo J-FIA para a categoria.



18 - DAS CÂMERAS DE VÍDEO:

Art. 18 - Câmera de vídeo- Em todos os carros participantes é obrigatória a instalação de uma câmera de vídeo, **que deverá estar operacional durante todo o evento**, conforme marca, modelos e especificações permitidas pelo Regulamento Técnico, para coleta de imagens dianteiras, durante os treinos livres, treinos classificatórios e a prova.

Art. 18.1 - Local da câmera -As câmeras deverão ser instaladas em local definido pelos comissários técnicos e somente poderão ser retiradas após autorização expressa destes.

Art. 18.2 – Arquivos das câmeras - Os comissários desportivos poderão determinar, em qualquer momento da prova, a lacração de quaisquer câmeras de vídeo instaladas em veículos participantes na competição, bem como a entrega para efeito de análise das fitas ou card de memória gravadas, independente de reclamações desportivas formalizadas por pilotos/equipes.

Art. 18.2.1 - Cópias de arquivos das câmeras -Após a análise, os comissários desportivos poderão fazer uma cópia das filmagens antes de devolvê-las, para arquivo da CBA e disponibilização ao STJDA (Superior Tribunal de Justiça Desportiva do Automobilismo Brasileiro), quando necessário.

Art. 18.3 – Ausência dos arquivos das câmeras - Nos casos em que haja falha e/ou ausência de imagens nos respectivos cartões que impeçam o esclarecimento de incidentes pelos Comissários Desportivos, o piloto e a equipe estarão passíveis de penalizações e poderão ser julgados à revelia.

Art. 18.4 – Sobre a câmera - As câmeras de vídeo e seus acessórios não poderão ser utilizados como lastro para atendimento do peso mínimo exigido pelo Regulamento Técnico da categoria.

SEÇÃO II – DAS NORMAS TÉCNICAS:

19 - DOS VEÍCULOS ADMITIDOS:

Art. 19 - Serão aceitos no Campeonato Brasileiro de Endurance todos os veículos que se enquadrarem no presente Regulamento Técnico.

Parágrafo único: Todos os veículos deverão estar de acordo com artigos e parágrafos do anexo “J” emitido pelo anuário da FIA, seus boletins e anexos, além dos itens seguintes, específicos para este regulamento.

Categoria Geral:

Art. 19.1 – Todos os veículos inscritos em todas as categorias estarão, automaticamente, inscritos na categoria “GERAL”.



Art. 19.1.1 – Qualquer veículo poderá sofrer (a qualquer momento, inclusive durante os eventos e com validade imediata), restrições técnicas para equilíbrio de performance (BoP). Os veículos que queiram ingressar na categoria devem, previamente, enviar seu projeto para análise da Comissão Regulamentar. Todos os LMP3s, GT3s e GT4s de fábrica devem enviar suas fichas de homologação à Comissão Regulamentar da Endurance Brasil.

Categoria P1:

Art. 19.2 – Na Categoria P1 serão inscritos os veículos:

Com asa movel				
Veículo	Peso mínimo (kg)	Tanque (Litros)	Restritor	Rotações Máximas por minuto (RPM)
Protótipo FIA LMP3 aspirados acima de 4400 cm ³ até 5151 cm ³	995	92	88 mm	7500
Ligier JS P320 - Track Day Edition aspirados até 5151 cm ³	1015	92	88 mm	7500
Ligier JS P320 - Track Day Edition aspirados entre 5151 cm ³ até 6262 cm ³	1043	97	84 mm	6850
Ginetta G57 e G58 até 2020 - aspirados até 6868 cm ³	982	100	86 mm	6600
Sigma - 2 válvulas por cilindro - aspirados acima de 6868 cm ³ até 7070 cm ³	985	100	78 mm	6500
Sigma - 2 válvulas por cilindro - aspirados acima de 6565 cm ³ até 6868 cm ³	982	100	78 mm	6600
Sigma - 2 válvulas por cilindro - aspirados acima de 6262 cm ³ até 6565 cm ³	980	98	83 mm	6750
Sigma - 2 válvulas por cilindro - aspirados acima de 5959 cm ³ até 6262 cm ³	978	96	84 mm	6850
Sigma - aspirados acima de 5656 cm ³ até 5959 cm ³	976	95	87,5 mm	6950
Sigma - aspirados acima de 5353 cm ³ até 5656 cm ³	974	94	88 mm	7200
Sigma - aspirados acima de 5151 cm ³ até 5353 cm ³	970	93	89 mm	7400
Sigma - aspirados acima de 4400 cm ³ até 5151 cm ³	965	92	-	7800
Sigma - aspirados acima até 3800cm ³ até 4400 cm ³	880	85	-	-
Sigma - até 3800cm ³	800	85	-	-
AJR - 2 válvulas por cilindro - aspirados acima de 6868 cm ³ até 7070 cm ³	985	100	82 mm	6500
AJR - 2 válvulas por cilindro - aspirados acima de 6565 cm ³ até 6868 cm ³	982	100	82 mm	6600
AJR - 2 válvulas por cilindro - aspirados acima de 6262 cm ³ até 6565 cm ³	980	98	83 mm	6750
AJR - 2 válvulas por cilindro - aspirados acima de 5959 cm ³ até 6262 cm ³	978	96	84 mm	6850
AJR - aspirados acima de 5656 cm ³ até 5959 cm ³	976	95	87,5 mm	6950
AJR - aspirados acima de 5353 cm ³ até 5656 cm ³	974	94	88 mm	7200
AJR - aspirados acima de 5151 cm ³ até 5353 cm ³	970	93	89 mm	7400
AJR - aspirados acima de 4400 cm ³ até 5151 cm ³	965	92	-	7800
AJR - aspirados acima até 3800cm ³ até 4400 cm ³	880	85	-	-
AJR - até 3800cm ³	800	85	-	-



Sem asa movel				
Veículo	Peso mínimo (kg)	Tanque (Litros)	Restritor	Rotações Máximas por minuto (RPM)
Protótipo FIA LMP3 aspirados até 5151 cm ³	950	92	90 mm	7500
Ligier JS P320 - Track Day Edition aspirados até 5151 cm ³	950	92	-	7500
Ligier JS P320 - Track Day Edition aspirados entre 5151 cm ³ até 6262 cm ³	978	97	84 mm	6850
Ginetta G57 e G58 até 2020 - aspirados até 6868 cm ³	940	100	87 mm	6600
Sigma - 2 válvulas por cilindro - aspirados acima de 6868 cm ³ até 7070 cm ³	930	100	78 mm	6500
Sigma - 2 válvulas por cilindro - aspirados acima de 6565 cm ³ até 6868 cm ³	927	100	78 mm	6600
Sigma - 2 válvulas por cilindro - aspirados acima de 6262 cm ³ até 6565 cm ³	925	98	83 mm	6750
Sigma - 2 válvulas por cilindro - aspirados acima de 5959 cm ³ até 6262 cm ³	923	96	84 mm	6850
Sigma - aspirados acima de 5656 cm ³ até 5959 cm ³	921	95	87,5 mm	6950
Sigma - aspirados acima de 5353 cm ³ até 5656 cm ³	919	94	88 mm	7200
Sigma - aspirados acima de 5151 cm ³ até 5353 cm ³	915	93	89 mm	7400
Sigma - aspirados acima de 4400 cm ³ até 5151 cm ³	910	92	-	7800
Sigma - aspirados acima até 3800cm ³ até 4400 cm ³	860	85	-	-
Sigma - até 3800cm ³	780	85	-	-
AJR - 2 válvulas por cilindro - aspirados acima de 6868 cm ³ até 7070 cm ³	930	100	82 mm	6500
AJR - 2 válvulas por cilindro - aspirados acima de 6565 cm ³ até 6868 cm ³	927	100	82 mm	6600
AJR - 2 válvulas por cilindro - aspirados acima de 6262 cm ³ até 6565 cm ³	925	98	83 mm	6750
AJR - 2 válvulas por cilindro - aspirados acima de 5959 cm ³ até 6262 cm ³	923	96	84 mm	6850
AJR - aspirados acima de 5656 cm ³ até 5959 cm ³	921	95	87,5 mm	6950
AJR - aspirados acima de 5353 cm ³ até 5656 cm ³	919	94	88 mm	7200
AJR - aspirados acima de 5151 cm ³ até 5353 cm ³	915	93	89 mm	7400
AJR - aspirados acima de 4400 cm ³ até 5151 cm ³	910	92	-	7800
AJR - aspirados acima até 3800cm ³ até 4400 cm ³	860	85	-	-
AJR - até 3800cm ³	780	85	-	-

*Para sport protótipos sobrealimentados será aplicado um fator de correção de 1,7 em sua cilindrada para obter seus parâmetros de balanço de performance.

Art. 19.2.1 – Todos os protótipos P1 de fabricação Nacional e não homologados FIA LMP2, FIA LMP3 ou LMPH-IMSA passarão por vistoria de elegibilidade pelos Comissários Técnicos, previamente ao início da primeira etapa da temporada de 2026. Caso o veículo em questão não atenda aos mínimos requisitos de acessibilidade e segurança constantes do referido Boletim Técnico CBA, não estará autorizado a participar do evento.



Art. 19.2.2 - Somente será permitido a utilização dos motores citados na “Ficha de homologação dos veículos” e os seguintes:

- I. GM família LT 2 válvulas por cilindro de 5.5 a 7.0;
- II. GM família LS de 6.2 a 7.0;
- III. Ford Coyote de 4.9 a 5.2;
- IV. Nissan VK50;
- V. Nissan VK56 (LMP3-Oreca);
- VI. VW 4Cil turbo 20V de 1.8 a 2.0.

Art. 19.2.3 – Freios - proibido a utilização de freios do tipo CARBONO-CARBONO e PERMITIDA a utilização de freios do tipo CERÂMICA- CARBONO e AÇO-CARBONO.

Art. 19.2.4 - Pneus slick Categoria P1 1ª etapa - Fica limitada a utilização de 16 (dezesesseis) pneus slick NOVOS no treino classificatório e corrida (procedimento de lacração no Art.19.2.4.2).

Art. 19.2.4.1- Pneus slick Categoria P1 rodada dupla demais etapas - Para rodadas duplas subsequentes do campeonato, fica limitado o uso de 12 (doze) pneus Slick NOVOS e 4 (quatro) pneus slick lacrados em etapas anteriores da temporada de 2026, no treino classificatório e corrida (procedimento de lacração no Art.19.2.4.2).

Art. 19.2.4.2– Pneus Slick Categoria P1 prova única – Para provas de 3 ou 4 (quatro) horas, fica limitada a utilização de 8 (oito) pneus Slick NOVOS e 8 (oito) pneus slick lacrados em etapas anteriores da temporada de 2026, no treino classificatório e corrida. Todos os pneus deverão ser lacrados antes do Treino Classificatório no box técnico da CBA conforme a programação oficial da etapa. Qualquer modificação na quantidade de pneus será inserida no RPP. Para os treinos extras e livres, a utilização de pneus é livre, desde que obedecendo fornecimento oficial da categoria no que diz respeito à marca, modelo e dimensões.

Parágrafo único: Para a 1ª etapa “do carro” na temporada, será liberado o uso de 16 (dezesesseis) pneus Slick NOVOS.

Art.19.2.4.3 – Para os protótipos P1 será permitido somente a utilização do composto DHF e das seguintes medidas:

- Dianteiros: 325/660R18
- Traseiros: 325/705R18

Art. 19.2.5 - Pneus de chuva - quantidade livre.

Art. 19.2.6 – Rodas - Permitido somente a utilização de rodas Aro 18.

Art. 19.2.7 – Peso - Todos os veículos serão pesados, drenados e sem o piloto e deverão atender o parâmetro de “Peso Mínimo Obrigatório” nas sessões de “Treinos livres” “Classificação” e “Corrida”.



Art. 19.2.8 – Halo - Todo o protótipo aberto deverá ter um HALO, que será fornecido pela Metalmore seguindo os padrões de segurança e confeccionados conforme padrão FIA 8869-2018.

Art. 19.2.9 – Restritor - O restritor deve ser fabricado em material metálico (ligas de alumínio são autorizadas) com diâmetro máximo de acordo com a tabela do Art.19.2, sendo este diâmetro mantido por largura mínima de 3mm. Este restritor deve estar instalado imediatamente após o corpo de borboletas, entre o mesmo e o coletor de admissão do motor. O sistema independente de sua construção, deverá ser totalmente estanque. Isto é, 'fazer com que o motor pare imediatamente em qualquer rotação se obstruído. Nenhum elemento contendo fluxo de ar pode entrar ou sair do sistema de admissão sem passar pelo restritor previamente.

Art. 19.2.10 – Bombas de Combustível - Categoria P1 e P2 - Por questões de segurança, é permitido na categoria P1 e P2, que as bombas de combustível sejam desligadas eletronicamente em caso de falha repentina do motor, causada pela quebra de algum componente do sistema de injeção (por exemplo, a flauta do bico injetor). Esse desligamento imediato das bombas minimiza o derramamento de combustível e reduz significativamente o risco de incêndio.

Art. 19.2.11 - Instalação da Chave Geral Externa Categorias P1 e P2 - A partir da 3ª etapa, torna-se obrigatório o reposicionamento da chave geral externa nos veículos da categoria P1. A chave geral deve ser instalada na parte frontal, abaixo do para-brisa, do lado esquerdo.

Art 19.2.12 – Escapamento - Categoria P1 e P2 - É proibido a utilização de sistemas de escapamento cujas terminações (saídas) direcionem os gases para a parte inferior do veículo (chão) por meio de aberturas no difusor traseiro ou lateral. Tais modelos de escapamento representam um risco significativo de incêndio tanto para o veículo quanto para o piloto, em situações em que o veículo permanece estacionado sobre a grama durante as atividades de pista.

Art. 19.2.13 – Proteção térmica mangueiras e estrutura tubular Categoria P1 e P2 – É permitido o uso de material térmico (amianto) para proteção de mangueiras e tubos da estrutura do veículo no compartimento do motor, a fim de diminuir as temperaturas dos periféricos causado pelo calor gerado pelo escapamento.

Art. 19.2.14 – Proteção Térmica para Escapamentos Categoria P1 e P2 - É permitido o uso de proteções térmicas, como chapas de Inconel, para revestimento dos escapamentos, com o objetivo de reduzir as temperaturas no compartimento do motor. Essas proteções devem ser devidamente instaladas, com pontos de fixação que garantam sua firmeza, evitando o risco de desprendimento durante as atividades de pista.



Os escapamentos revestidos serão submetidos à inspeção e aprovação dos comissários técnicos, assegurando o cumprimento das normas de segurança.

Art. 19.2.15 -Retirada de abafador Categoria P1 e P2 - Obrigatoriedade do Sistema de Escapamento se Original/De acordo com homologação ou autorizada apenas a retirada do abafador, mantendo-se a originalidade de toda a tubulação de saída.

Art. 19.2.16 - Capacidade Volumétrica x Rotações Máximas por Minuto - Os Veículo P1 deverão seguir a tabela de Capacidade Volumétrica x Rotações Máximas por Minuto de acordo com a tabela do Art. 19.2, assim como as demais diretrizes.

- I. Tolerância de rotações máximas por minuto:
 - a. Abertura de borboleta de acelerador 0 – 40% - Livre
 - b. Abertura da Borboleta de Acelerador 41 a 100% + 150 RPM no máximo de 5 vezes na sessão.

Os parâmetros acima serão controlados pelos dos técnicos da categoria, juntamente com os técnicos CBA através do sistema de aquisição de dados dos veículos. Os dados poderão ser solicitados a qualquer momento do evento para conferência.

Art. 19.2.17 - Qualquer veículo poderá sofrer **a qualquer momento, inclusive durante os eventos e com validade imediata**, através de Boletins Técnicos, restrições técnicas para equilíbrio de performance (**BOP**). Os veículos que queiram ingressar na categoria devem, previamente, enviar seu projeto para análise da Comissão Regulamentar.

Art. 19.2.18 – Quaisquer outras modificações técnicas que não se incluam nas restrições com finalidade específica de equilibrar a performance (BOP) entre os veículos, serão publicadas através de Adendos Técnicos e deverão respeitar o prazo disposto no artigo 67.9 do CDA, salvo se tratar de segurança, quando terão eficácia imediata.

Art. 19.2.19 – Os Boletins Técnicos emitidos durante as etapas do campeonato de 2026 passarão a integrar o Regulamento Técnico através de Anexos, na forma do artigo 69, inciso XXVI, do CDA.

Art. 19.2.20 – Os parâmetros para a Análise de Performance dos Veículos seguirão a ordem e definição abaixo:

- I. Média das 10 (Dez) voltas mais rápidas do veículo na corrida por stint.
- II. Volta mais rápida do veículo na corrida.
- III. Velocidade Máxima aquisitada pelo sistema de aquisição de dados em todas as sessões oficiais e na corrida.
- IV. Média das 5 melhores voltas nos primeiros 30% de cada stint.
- V. Média das 5 melhores voltas nos últimos 30% de casa stint.
- VI. Média dos itens “IV” e “V”;
- VII. Média ponderada dos itens “I”, “II”, “III” e “VI” para cada stint de corrida.



Parágrafo único: Novas estratégias de análise de performance poderão ser inseridas durante as etapas, substituindo os parâmetros de análise acima a qualquer momento, visando maior equilíbrio entre as marcas e de mesmo modelo.

Art. 19.2.21 – Para os protótipos nacionais que possuem asa móvel será obrigatório o uso de sistema de freio ABS Motorsport. Para os protótipos sem asa móvel será permitido o uso de sistema de freio ABS Motorsport. Todos pré inspecionados pela diretoria técnica da categoria e comissários técnicos.

Art. 19.2.22 – Os itens descritos abaixo deverão estar de acordo com a “Ficha de Homologação”, e ou “Ficha documental” (**Art. 4.3.2.10**) enviada previamente a categoria, de seus respectivos carros:

- I. I. Motor;
- II. II. Transmissão;
- III. III. Entre eixos;
- IV. IV. Largura máxima medida no flanco externo do pneu;
- V. V. Elementos aerodinâmicos;
- VI. VI. Carroceria (com exceção das laterais [Sidepods]).

Categoria P2:

Art. 19.3 – Na Categoria P2 serão inscritos os veículos:



VEÍCULO	BoP			
	Peso Mín. do Veículo Drenado e sem Piloto (Kg)	Tanque V. máx	Restritor	Motor
Sigma – Homologação P2	980	100 litros	-	
AJR – Homologação P2	980	100 litros	-	
Sport Protótipos - aspirados acima 6301 cm ³ até 7000 cm ³	900	100 litros	-	VEÍCULOS COM ALIMENTAÇÃO POR CARBURADOR - CAPACIDADE MÁX DO TANQUE: 110 Litros
Sport Protótipos - aspirados acima 5001 cm ³ até 6300 cm	860	100 litros	-	-
Sport Protótipos - aspirados acima 4001 cm ³ até 5000 cm ³	800	100 litros	-	-
Sport Protótipos - aspirados acima de 3601 cm ³ até 4000 cm ³	750	100 litros	-	-
Sport Protótipos - aspirados acima de 2501 cm ³ até 3600 cm ³	730	100 litros	-	-
Sport Protótipos - aspirados até 2500 cm ³	660	100 litros	-	-
Sport Protótipos - Sobrealimentados acima de 2401 cm ³ até 4200 cm ³	900	100 litros	-	-
Sport Protótipos - Sobrealimentados de 2101 cm ³ até 2400 cm ³ multiválvulas	780	100 litros	-	-
Sport Protótipos - Sobrealimentados até 2100 cm ³ multiválvulas	740	100 litros	-	-
Sport Protótipos - Sobrealimentados até 2100 cm ³ - 8 válvulas	700	100 litros	-	-
Sport Protótipos - Sobrealimentados até 1350 cm ³ equipados com motor/câmbio de motocicleta	520	100 litros	-	-

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO



JL Protótipo Silhouette 20	1175	110 litros	-	-
----------------------------	------	------------	---	---

Art. 19.3.1 – É proibida a utilização dos seguintes motores nesta categoria P2:

- I. Judd Power: HK V8 LMP2, JUDD KV (ZYTEC) V8 F3000, JUDD DB3.0, JUDD DB3.4, JUDD DB4.0, JUDD GV 4.0, JUDD GV 4.2, JUDD GV 5.0, JUDD GV 5.5;
- II. Zytec;
- III. Acura HPD AR35TT;
- IV. Gibson Technology: GK428 LM P2, GL458 LM P1;
- V. AER: SR20, P03, P07, P14, P25, P32, P41, P57, P60B, P63, P65, P91 e P91B;
- VI. Mecachrome V634P1 LM P1;
- VII. Toyota TS050 Hybrid LM P1;
- VIII. Proibido motores sobrealimentados acima de 4200 cm³;
- IX. Motores provenientes do Campeonato Alemão DTM – Deutsche Tourenwagen Masters;
- X. Motores Ford EcoBoost V6 – Ford Performance;
- XI. Motores com sistema sobre alimentação composta (turbinas ligadas em série);
- XII. Motores provenientes dos Campeonatos de F1 ou F-Indy.

Art. 19.3.2 – **Freios** - proibido a utilização de freios do tipo CARBONO- CARBONO e PERMITIDA a utilização de freios do tipo CERÂMICA- CARBONO e AÇO-CARBONO.

Art. 19.3.3 – Proibido o uso da asa móvel.

Art. 19.3.3.1 – Para o veículo AJR P2 é obrigatória a utilização de “ASA DIANTEIRA” composta de 1(um) único elemento e “ASA TRASEIRA” composta por 2(dois) elementos, ambas de acordo com desenho técnico e dimensões definidas pelo fabricante JLM Racing, modelo AJR P2.

Art. 19.3.4 - Pneus slick Categoria P2 1ª e 2ª etapa (rodada dupla) - Fica limitada a utilização de 12 (doze) pneus slick NOVOS no treino classificatório e corrida (procedimento de lacração no Art.19.4.2).

Art. 19.3.4.1- Pneus slick Categoria P2 rodada dupla demais etapas - Para rodadas duplas subsequentes do campeonato, fica limitado o uso de 8 (oito) pneus Slick NOVOS e 4 (quatro) pneus slick lacrados em etapas anteriores da temporada de 2026, no treino classificatório e corrida (procedimento de lacração no Art.19.4.2).

Art. 19.3.4.2– Pneus Slick Categoria P2 prova única – Para provas de 3 ou 4 (quatro) horas, fica limitada a utilização de 4 (quatro) pneus Slick NOVOS e 4 (quatro) pneus slick lacrados em etapas anteriores da temporada de 2026, no treino classificatório e corrida. Todos os pneus deverão ser lacrados antes do Treino Classificatório no box técnico da CBA conforme a programação oficial da etapa. Qualquer modificação na quantidade de pneus será inserida no RPP. Para os



treinos extras e livres, a utilização de pneus é livre, desde que obedecendo fornecimento oficial da categoria no que diz respeito à marca, modelo e dimensões.

Parágrafo único: Para a 1ª etapa “do carro” na temporada, será liberado o uso de 12 (doze) pneus Slick NOVOS.

Art. 19.3.5 - Pneus de chuva quantidade livre.

Art. 19.3.6 - Permitido somente a utilização de rodas Aro 18.

Art. 19.3.7 - Todos os veículos serão pesados, drenados e sem o piloto e a todo momento e todas as sessões deverá atender o parâmetro de “Peso Mínimo Obrigatório” conforme Art. 10.2.

Art. 19.3.8 – Todo o protótipo aberto deverá ter um **HALO**, que será fornecido pela Metalmoro seguindo os padrões de segurança e confeccionados conforme padrão FIA 8869-2018.

Art. 19.3.9 – Restritor - O restritor deve ser fabricado em material metálico (ligas de alumínio são autorizadas) com diâmetro máximo de acordo com a tabela do Art.19.2, sendo este diâmetro mantido por largura mínima de 3mm. Este restritor deve estar instalado imediatamente após o corpo de borboletas, entre o mesmo e o coletor de admissão do motor. O sistema independente de sua construção, deverá ser totalmente estanque. Isto é, ‘fazer com que o motor pare imediatamente em qualquer rotação se obstruído. Nenhum elemento contendo fluxo de ar pode entrar ou sair do sistema de admissão sem passar pelo restritor previamente. Se o motor possuir duas ou mais borboletas, este restritor deverá ser instalado na entrada de um “Airbox” que então alimentará as borboletas do sistema de admissão do motor. O sistema independente de sua construção, deverá ser totalmente estanque.

Art. 19.3.10 – Bombas de Combustível - Categoria P2 - Por questões de segurança, é permitido na categoria P1 e P2, que as bombas de combustível sejam desligadas eletronicamente em caso de falha repentina do motor, causada pela quebra de algum componente do sistema de injeção (por exemplo, a flauta do bico injetor). Esse desligamento imediato das bombas minimiza o derramamento de combustível e reduz significativamente o risco de incêndio.

Art. 19.3.11 - Instalação da Chave Geral Externa Categoria P2 - É obrigatório o reposicionamento da chave geral externa nos veículos da categoria P2. A chave geral deve ser instalada na parte frontal, abaixo do para-brisa, do lado esquerdo.

Art. 19.3.12 – Escapamento - Categoria P2 - É proibido a utilização de sistemas de escapamento cujas terminações (saídas) direcionem os gases para a parte inferior do veículo (chão) por meio de aberturas no difusor traseiro ou lateral. Tais modelos de escapamento representam um risco significativo de incêndio tanto para o veículo quanto para o piloto, em situações em que o veículo permanece estacionado sobre a grama durante as atividades de pista.



Art. 19.3.13 Proteção térmica mangueiras e estrutura tubular Categoria P2 – É permitido o uso de material térmico (amianto) para proteção de mangueiras e tubos da estrutura do veículo no compartimento do motor, a fim de diminuir as temperaturas dos periféricos causado pelo calor gerado pelo escapamento.

Art. 19.3.14 – Proteção Térmica para Escapamentos Categoria P2 - É permitido o uso de proteções térmicas, como chapas de Inconel, para revestimento dos escapamentos, com o objetivo de reduzir as temperaturas no compartimento do motor. Essas proteções devem ser devidamente instaladas, com pontos de fixação que garantam sua firmeza, evitando o risco de desprendimento durante as atividades de pista.

Os escapamentos revestidos serão submetidos à inspeção e aprovação dos comissários técnicos, assegurando o cumprimento das normas de segurança.

Art. 19.3.15 -Retirada de abafador Categoria P2 - Obrigatoriedade do Sistema de Escapamento se Original/De acordo com homologação ou autorizada apenas a retirada do abafador, mantendo-se a originalidade de toda a tubulação de saída.

Art. 19.3.16. – Para o veículo AJR P2, fica proibida a utilização de sistema com “3ª (terceira) mola na suspensão do eixo dianteiro e do traseiro.

Art. 19.3.17 - Qualquer veículo poderá sofrer (a **qualquer momento, inclusive durante os eventos e com validade imediata**), restrições técnicas para equilíbrio de performance (BoP). Os veículos que queiram ingressar na categoria devem, previamente, enviar seu projeto para análise da Comissão Regulamentar.

Art. 19.3.18 - Os parâmetros para a Análise de Performance dos Veículos seguirão a ordem e definição abaixo:

- I. Média das 10 (Dez) voltas mais rápidas do veículo na corrida por stint.
- II. Volta mais rápida do veículo na corrida.
- III. Velocidade Máxima aquisitada pelo sistema de aquisição de dados em todas as sessões oficiais e na corrida.
- IV. Média das 5 melhores voltas nos primeiros 30% de cada stint.
- V. Média das 5 melhores voltas nos últimos 30% de casa stint.
- VI. Média dos itens “IV” e “V”;
- VII. Média ponderada dos itens “I”, “II”, “III” e “VI” para cada stint de corrida.

Art. 19.3.19 – Proibido o uso de sistema de freio ABS.

Art. 19.3.20 – Para a categoria P2 fica PROIBIDO a participação de pilotos enquadrados, com base no Art. 4.3.1.1, como pilotos “PLATINA”.



Categoria GT3

Art. 19.4 – Na Categoria GT3 serão inscritos os veículos:

CATEGORIA GT3		BoP			
VEÍCULO	MODELO	Peso Mín. do Veículo Drenado e sem Piloto (Kg)	Tanque V. máx	Restritor	Motor
Veículos GT3	FIA Acima de 2012	1225	100	-	-
Ferrari	488 GT3	1300	98	-	CONSULTAR TABELA DE "PBoost Máximo"
Lamborghini	Huracán GT3	1320	100	2 x 40,0mm	RESTRITOR DESENHO FIA
McLaren	720s GT3	1270	106	-	CONSULTAR TABELA DE "PBoost Máximo"
Mercedes-Benz	AMG GT3	1325	104	2 x 36,0mm	RESTRITOR DESENHO FIA
Porsche	911 GT3R 992	1260	97	2 x 39,5mm	RESTRITOR DESENHO FIA
Porsche	911 GT3R 991	1240	97	2 x 43,0mm	RESTRITOR DESENHO FIA
BMW	M4	1290	94	-	CONSULTAR TABELA DE "PBoost Máximo"

Para os veículos sobrealimentados, serão considerados como valores de "PBoost Máximo":

Veículo	RPM																
	4000	4500	4750	5000	5250	5500	5750	6000	6250	6500	6750	7000	7250	7500	7750	7800	8000
MCLAREN 720S	1,706	1,691	1,682	1,672	1,664	1,657	1,640	1,591	1,568	1,547	1,501	1,455	1,455	1,426	1,322	1,320	1,000
MCLAREN	1,655	1,641	1,631	1,622	1,614	1,607	1,590	1,543	1,521	1,501	1,456	1,411	1,412	1,383	1,282	1,280	1,000

Será considerada "Pressão máxima excedida" se os valores pré-definidos nesta tabela forem excedidos nas seguintes condições:

- Rotação do motor acima de 3000 RPM;
- Pedal do acelerador acima de 50% acionamento;
- Intervalo de tempo superior a 110 milissegundos.

A verificação de Pressão Máxima será feita através do sistema de aquisição de dados dos veículos.

Todos os valores estão em referência à pressão barométrica local de 1010 mmbar.



Art. 19.4.1 - A estratégia e definição de valores de “PBoost Máximo”, serão definidos e divulgados a cada etapa através de Regulamento Particular de Prova - RPP com base nas pressões atmosféricas locais. Os valores de “PBoost Máximo” para os intervalos de RPM intermediários e/ou não especificados na tabela acima, deverão ser obtidos através de interpolação linear e divulgados através de Regulamento Particular de Prova – RPP.

Art. 19.4.2 – Todos os veículos que têm utilização de restritor de motor prevista na tabela de “BoP” deverá estar localizado na entrada de ar com seu diâmetro interno previsto nas tabelas do Art. 19.5 deste regulamento. Se o motor possuir duas ou mais borboletas, este restritor deverá ser instalado na entrada de um “Airbox” que então alimentará as borboletas do sistema de admissão do motor. O sistema independente de sua construção, deverá ser totalmente estanque. Isto é, todo o ar que alimenta o motor deve passar pelo(s) restritor(s) e o bloqueio do mesmo deve fazer com que o motor pare imediatamente em qualquer rotação. Nenhum elemento contendo fluxo de ar pode entrar ou sair do sistema de admissão sem passar pelo restritor previamente. Obrigatório a utilização de restritor padrão FIA para cada fabricante de acordo com a ficha de homologação do veículo.

Art. 19.4.3 – Os itens descritos abaixo deverão estar relacionados de acordo com a “Ficha Documental da Categoria” e Ficha de Homologação de seus respectivos carros:

- I. Motor;
- II. Câmbio;
- III. Sistema de Admissão de Ar do Motor – Intake;
- IV. Sistema de transmissão de potência (powertrain);
- V. Sistema de Sobre alimentação do Motor Completo (coletores, turbinas etc.);
- VI. Distância Entre Eixos;
- VII. Bitola (distância transversal entre os centros das rodas do mesmo eixo) dianteira e traseira;
- VIII. Sistema de freios dianteiro e traseiro;
- IX. Tanque de combustível e linha de pressurização e alimentação de combustível do veículo;
- X. Pontos de fixação de suspensão e motor
- XI. Carroceria e todos os seus apêndices aerodinâmicos como Aerofólio Traseiro, Splitter, Difusor e etc...
- XII. Equipamentos eletrônicos e todos os subsistemas eletrônicos e módulos de gerenciamento do veículo.

Parágrafo único: Só poderão ser utilizadas 2 (duas) combinações de relação de marcha ao longo do campeonato, sendo que, as 2 (duas) deverão estar presentes no manual técnico oficial ou “ficha documental” que se referem ao ano e modelo do veículo. Em caso de necessidade de



alteração de relação, a equipe deverá OBRIGATORIAMENTE E ANTECIPADAMENTE consultar a diretoria técnica.

Art. 19.4.4 - Pneus slick Categoria GT3 rodada dupla - Para rodadas duplas do campeonato, fica limitado o uso de 24 (vinte e quatro) pneus Slick NOVOS e mais 4 pneus slicks, que já tenham sido lacrados na temporada 2026, no treino classificatório e corrida (procedimento de lacração no Art.19.4.5.2).

Art. 19.4.5 – Pneus Slick Categoria GT3 prova única – Para provas de 4 (quatro) horas, fica limitada a utilização de 16 (dezesesseis) pneus Slick NOVOS, ou lacrados em etapas anteriores da temporada de 2026, no treino classificatório e corrida. Todos os pneus deverão ser lacrados antes do Treino Classificatório no box técnico da CBA conforme a programação oficial da etapa. Qualquer modificação na quantidade de pneus será inserida no RPP. Para os treinos extras e livres, a utilização de pneus é livre, desde que obedecendo fornecimento oficial da categoria no que diz respeito à marca, modelo e dimensões.

Parágrafo único: Para a 1ª etapa do carro na temporada, será liberado o uso de 24 pneus Slick NOVOS.

Provas de 4 Horas: 16 Pneus SLICKS NOVOS ou USADOS

Provas de 3h20: 12 Pneus SLICKS NOVOS ou USADOS mais 2 Pneus SLICKS USADOS

Manter texto no que se refere ao momento de lacração dos pneus

Art. 19.4.6 – Na categoria GT3, é obrigatória a utilização de Pneus PIRELLI SLICK, modelo DHG, nas dimensões de acordo com “Ficha de Homologação FIA” dos respectivos veículos.

As medidas/dimensões dos pneus a serem utilizados em cada modelo participante da categoria, serão divulgadas através de Boletim Técnico.

Art. 19.4.7 - Pneus de chuva a quantidade é livre para todas as atividades.

Art. 19.4.8 - Tubo de escape para Veículos Turismo (GT3): Preferencialmente deverão seguir a montagem e trajeto original do veículo. Em caso de adaptação, devem observar os seguintes itens:

- I. O tubo de escapamento deverá situar-se a uma altura máxima de 45 cm e mínima de 10 cm em relação ao solo de modo que nenhuma parte toque no solo quando um ou mais pneus estiverem vazios, com o piloto e seu equipamento a bordo;
- II. O tubo pode dirigir-se para a lateral do veículo, numa posição que deverá estar limitada à frente por um plano transversal que passe ao meio da distância entre eixos para trás e não deverá de modo algum formar saliência em relação ao perímetro da carroceria e poderá ficar até 100,0 mm para dentro da mesma. É



permitido o trabalho do assoalho e caixa lateral para acomodação do tubo de escape. Permitida passagem do tubo por dentro do habitáculo com proteção eficiente para calor e gases;

- III. O tubo pode dirigir-se para o centro do carro abaixo do assoalho obrigatoriamente passando da linha de entre eixos do veículo.

Art. 19.4.9 - O Sistema de escapamento deverá estar de acordo com a ficha de homologação no que diz respeito a instalação, posicionamento de instalação, dimensões de instalação, dimensões de fabricação, geometria de fabricação, composição dos materiais de fabricação e quantidade de abafadores.

Art. 19.4.10 - Nesta categoria os veículos poderão sofrer (**a qualquer momento, inclusive durante os eventos e com validade imediata**), restrições técnicas para equilíbrio de performance (**BoP**). Os veículos que queiram ingressar na categoria devem, previamente, enviar suas Fichas de Homologação para análise da Comissão Regulamentar.

Art. 19.4.11 - Obedecendo-se os critérios e roteiro de avaliação de performance, todas as decisões sobre alterações de BoP, mesmo que feitas em caso extraordinário durante um evento, deverão estar baseadas em relatório de métricas, análise comparativa de dados de performance e análise conjunta de todas as partes envolvidas e afetadas. Todas as alterações deverão ser publicadas juntamente com todo o material de comparação e justificativa para a mesma.

Art. 19.4.12 - Todos os veículos serão pesados, drenados e sem o piloto e a todo momento e todas as sessões deverá atender o parâmetro de “Peso Mínimo Obrigatório” conforme Art. 10.2.

Art. 19.4.13 - Os parâmetros para a Análise de Performance dos Veículos seguirão a ordem e definição abaixo:

- I. Média das 10 (Dez) voltas mais rápidas do veículo na corrida por stint.
- II. Volta mais rápida do veículo na corrida.
- III. Velocidade Máxima adquirida pelo sistema de aquisição de dados em todas as sessões oficiais e na corrida.
- IV. Média das 5 melhores voltas nos primeiros 30% de cada stint.
- V. Média das 5 melhores voltas nos últimos 30% de cada stint.
- VI. Média dos itens “IV” e “V”.
- VII. Média ponderada dos itens “I”, “II”, “III” e “VI” para cada stint de corrida.
- VIII. Avaliação do GPI.
- IX. Comparativo de performance através do sistema de aquisição de dados do veículo e sistema de vídeo VBOX.

Parágrafo primeiro: Eventuais solicitações para alterações de BoP deverão obedecer aos seguintes critérios, além das análises descritas no artigo 19.4.13:



- a) Análise de relatórios de performance e comparação de dados de performance e relatório GPI.
- b) Certificação de pleno funcionamento mecânico dos veículos envolvidos.
- c) Validar se o veículo apresenta vantagem superior a 0,200s nas médias referidas para análise e no relatório GPI.
- d) Verificar se existe diferença de Velocidade Máxima acima de 3Km/h e que gere vantagem no tempo de volta.
- e) Avaliar desempenho de reta pura – Acelerador MAX/100% e aceleração lateral irrelevante.
- f) Análise do contexto de comparação e situação de estratégia escolhida dos veículos.
- g) Análise de influência de penalização de sucesso e ou penalização de time de piloto/handicap.
- h) Análise da condição do veículo no momento de vistoria técnica – quanto acima do peso mínimo o veículo se encontra, por exemplo.

Categoria GT4:

Art. 19.5 – Na Categoria GT4 serão inscritos os veículos:

CATEGORIA GT4		B.O.P			
VEÍCULO	MODELO	Peso Mín. do Veículo Drenado sem Piloto (Kg)	Tanque V. máx	Restritor	Motor
BMW	G82 M4 GT4	1480	112	-	MAP4 / LT -1
BMW	M2 CS GT4 Spec	1430	100	-	BLACK STICK
MCLAREN	Artura GT4	1330	100	-	MAP Restr 3
MERCEDES-BENZ	AMG GT4	1470	100	-	POWER LEVEL 2 CORRECTION = 1010mbar
FORD	MUSTANG GT4	1495	100	40,0mm	-
PORSCHE	718 Cayman GT4 CS MR	1300	100	-	-



PORSCHE	718 Cayman GT4RS CS	1340	100	53,7mm	-
VEÍCULOS HOMOLOG FIA	GT4	A DEFINIR EM ADENDO/RPP DE ACORDO COM O VEÍCULO			

Art.19.5.1- Pneus slick Categoria GT4 rodada dupla - Para rodadas duplas do campeonato, fica limitado o uso de 24 (vinte e quatro) pneus Slick NOVOS ou USADO mais 4 pneus SLICKS USADOS, no treino classificatório e corrida (procedimento de lacração no Art.19.4.5.2).

Art. 19.5.2– Pneus Slick Categoria GT4 prova única – Para provas de 4 (quatro) horas, fica limitada a utilização de 16 (dezesesseis) pneus Slicks NOVOS ou USADOS, no treino classificatório e corrida. Todos os pneus deverão ser lacrados antes do Treino Classificatório no box técnico da CBA conforme a programação oficial da etapa. Qualquer modificação na quantidade de pneus será inserida no RPP. Para os treinos extras e livres, a utilização de pneus é livre, desde que obedecendo fornecimento oficial da categoria no que diz respeito à marca, modelo e dimensões. Parágrafo único: Para a 1ª etapa do carro na temporada, será liberado o uso de 24 pneus Slick NOVOS.

Art. 19.5.3 - Para provas de 3:20h (três horas e vinte minutos), fica limitada a utilização de 12 (doze) pneus Slicks NOVOS ou USADOS, mais 2 pneus slicks USADOS.

Art. 19.5.4 – Pneus de chuva a quantidade é livre para todas as atividades.

Art. 19.5.5 - Tubo de escape para Veículos Turismo (GT4): Preferencialmente deverão seguir a montagem e trajeto original do veículo. Em caso de adaptação, devem observar os seguintes itens:

- I. O tubo de escapamento deverá situar-se a uma altura máxima de 45 cm e mínima de 10 cm em relação ao solo de modo que nenhuma parte toque no solo quando um ou mais pneus estiverem vazios, com o piloto e seu equipamento a bordo;
- II. O tubo pode dirigir-se para a lateral do veículo, numa posição que deverá estar limitada à frente por um plano transversal que passe ao meio da distância entre eixos para trás e não deverá de modo algum formar saliência em relação ao perímetro da carroceria e poderá ficar até 100,0 mm para dentro da mesma. É permitido o trabalho do assoalho e caixa lateral para acomodação do tubo de escape. Permitida passagem do tubo por dentro do habitáculo com proteção eficiente para calor e gases;
- III. O tubo pode dirigir-se para o centro do carro abaixo do assoalho obrigatoriamente passando da linha de entre eixos do veículo.



Art.19.5.6 - O Sistema de escapamento deverá estar de acordo com a ficha de homologação no que diz respeito a instalação, posicionamento de instalação, dimensões de instalação, dimensões de fabricação, geometria de fabricação, composição dos materiais de fabricação e quantidade de abafadores.

Art. 19.5.7 – Os itens descritos abaixo deverão estar de acordo com a “Ficha de Homologação FIA / SRO” de seus respectivos carros:

- I. Motor;
- II. Câmbio;
- III. Sistema de Admissão de Ar do Motor – Intake;
- IV. Sistema de Sobre alimentação do Motor Completo (coletores, turbinas etc.);
- V. Distância Entre Eixos;
- VI. Bitola (distância transversal entre as rodas do mesmo eixo) dianteira e traseira;
- VII. Sistema de freios dianteiro e traseiro;
- VIII. Tanque de combustível e linha de pressurização e alimentação de combustível do veículo.
- IX. Pontos de fixação de suspensão e motor
- X. Carroceria e todos os seus apêndices aerodinâmicos como Aerofólio Traseiro, Splitter, Difusor e etc...
- XI. Equipamentos eletrônicos e todos os subsistemas eletrônicos e módulos de gerenciamento do veículo.

Art. 19.5.8 - Nesta categoria os veículos poderão sofrer (**a qualquer momento, inclusive durante os eventos e com validade imediata**), restrições técnicas para equilíbrio de performance (**BoP**). Os veículos que queiram ingressar na categoria devem, previamente, enviar suas Fichas de Homologação para análise da Comissão Regulamentar.

Art. 19.5.9 - Obedecendo-se os critérios e roteiro de avaliação de performance, todas as decisões sobre alterações de BoP, mesmo que feitas em caso extraordinário durante um evento, deverão estar baseadas em relatório de métricas, análise comparativa de dados de performance e análise conjunta de todas as partes envolvidas e afetadas. Todas as alterações deverão ser publicadas juntamente com todo o material de comparação e justificativa para a mesma.

Art. 19.5.10 – Todos os veículos serão pesados, drenados e sem o piloto e a todo momento e todas as sessões deverá atender o parâmetro de “Peso Mínimo Obrigatório” conforme Art. 10.2.

Art. 19.5.11 - Os parâmetros para a Análise de Performance dos Veículos seguirão a ordem e definição abaixo:

- X. Média das 10 (Dez) voltas mais rápidas do veículo na corrida por stint.



- XI. Volta mais rápida do veículo na corrida.
- XII. Velocidade Máxima aquisitada pelo sistema de aquisição de dados em todas as sessões oficiais e na corrida.
- XIII. Média das 5 melhores voltas nos primeiros 30% de cada stint.
- XIV. Média das 5 melhores voltas nos últimos 30% de cada stint.
- XV. Média dos itens “IV” e “V”.
- XVI. Média ponderada dos itens “I”, “II”, “III” e “VI” para cada stint de corrida.
- XVII. Avaliação do GPI.
- XVIII. Comparativo de performance através do sistema de aquisição de dados do veículo e sistema de vídeo VBOX.

Parágrafo primeiro: Eventuais solicitações para alterações de BoP deverão obedecer aos seguintes critérios, além das análises descritas no artigo 19.4.13:

- a) Análise de relatórios de performance e comparação de dados de performance e relatório GPI.
- b) Certificação de pleno funcionamento mecânico dos veículos envolvidos.
- c) Validar se o veículo apresenta vantagem superior a 0,200s nas médias referidas para análise e no relatório GPI.
- d) Verificar se existe diferença de Velocidade Máxima acima de 3Km/h e que gere vantagem no tempo de volta.
- e) Avaliar desempenho de reta pura – Acelerador MAX/100% e aceleração lateral irrelevante.
- f) Análise do contexto de comparação e situação de estratégia escolhida dos veículos.
- g) Análise de influência de penalização de sucesso e ou penalização de time de piloto/handicap.
- h) Análise da condição do veículo no momento de vistoria técnica – quanto acima do peso mínimo o veículo se encontra, por exemplo.

Art. 19.5.10 – Na categoria GT4, é obrigatória a utilização de Pneus PIRELLI Slick, de modelos (compostos) e dimensões conforme fornecidos pela categoria.

As medidas/dimensões dos pneus a serem utilizados em cada modelo participante da categoria, serão divulgadas através de Boletim Técnico.

Art. 19.6 – Todos os veículos sujeitos a utilização de restritor de motor, conforme tabela de Balance of Performance (“BoP”), deverão obrigatoriamente empregar o modelo específico homologado FIA para o respectivo fabricante e modelo de veículo, conforme ficha técnica de homologação oficial.



O restritor deverá ser instalado na posição e forma exatas previstas na ficha de homologação do veículo, respeitando as especificações técnicas do fabricante, incluindo diâmetro interno, material e dimensões.

Caso o motor possua múltiplas borboletas de admissão, o restritor será posicionado conforme desenho homologado FIA, alimentando o airbox ou sistema de admissão correspondente.

O sistema de instalação, independentemente de sua construção, deverá ser totalmente estanque, de modo que todo o fluxo de ar destinado ao motor passe exclusivamente pelo restritor. O bloqueio ou obstrução do restritor deve resultar na parada imediata do motor em qualquer regime de rotação. Nenhum elemento capaz de transportar fluxo de ar poderá ingressar ou sair do sistema de admissão sem passar previamente pelo restritor homologado.

20 - DO SISTEMA ELÉTRICO

Do Equipamento de iluminação dianteira:

Art. 20.1 - Em provas diurnas todas as categorias devem permanecer com suas luzes dianteiras ligadas com, no mínimo, 2 (dois) focos. Já em provas noturnas é obrigatório, no mínimo, 2 (dois) focos de luzes e no máximo, 8 (oito) focos de luzes dianteiras para todas as categorias.

Art. 20.1.1 - Categorias P1 e P2 obrigatoriamente devem usar faróis com luz branca.

Art. 20.1.2 - Categorias GT3 e GT4 obrigatoriamente devem usar faróis com luz amarela.

Art. 20.1.3 - Durante a prova, deverão funcionar, no mínimo, dois focos.

Art. 20.1.4 - Os suportes de faróis nunca poderão se projetar à frente deles.

Dos Equipamento de iluminação traseira:

Art. 20.2 - São obrigatórios no mínimo 2 (dois) e no máximo 4 (quatro) focos de luz traseira vermelha. Permitido uso de iluminação de LED, porém com focos diferenciados do lado direito e esquerdo. Proibido fita de LED única na traseira.

Art. 20.2.1 - É obrigatório que estejam operantes no mínimo 2 (dois) focos de freio e 2 (dois) focos de lanterna quando em prova noturna ou em sinalização de chuva.

Art. 20.2.2 - É proibido utilizar qualquer tipo de artifício que possa ser capaz de desligar as luzes de freio durante o evento ou acioná-las independentemente do pedal de freio.

Art. 20.2.3 – Detectadas eventuais falhas nos sistemas de luzes dos carros em qualquer atividade de pista pela Direção de Prova/Comissários Desportivos e/ou Técnicos, deverá ser apresentada bandeira de box com o respectivo número do carro no PSDP, para que a equipe possa intervir e sanar o problema.



Art. 20.2.4 – O carro identificado e chamado para o box pela Direção de Prova tem até 3 (três) voltas após receber a placa para cumprir a determinação, sob pena de exclusão do treino livre, classificatório ou prova.

Dos Outros equipamentos de iluminação:

Art. 20.3 - Poderá ser instalado qualquer tipo de luz de advertência, desde que não ofusque tanto o piloto do veículo como os outros participantes. É proibido o uso de pisca alerta ou sistema intermitente.

Parágrafo único: A comissão técnica se reserva o direito de vetar qualquer tipo de construção perigosa ou exagerada neste item.

Art. 20.4 - É proibido o uso de chave para desligar a excitação do campo magnético do alternador.

Art. 20.5 - É obrigatória a utilização de uma Luz de Chuva homologada FIA, do fabricante CARTEK AUTOMOTIVE ELECTRONICS LTD, modelo STATIC RAIN LIGHT ou modelo aprovado pelos comissários técnicos CBA. Esta Luz de Chuva deverá ser instalada na traseira dos veículos, em sua linha de centro e voltada para trás. A Luz de Chuva deverá ser sempre ligada quando solicitado pela Direção de Prova. É obrigatório a funcionalidade total do sistema de Luz de Chuva durante todo o Evento. O não funcionamento do sistema fará com que o veículo seja chamado aos Boxes pela Direção de Prova e somente poderá retornar à pista após verificação de seu funcionamento na Saída dos Boxes.

Aquisição de dados:

Art. 20.6 - É permitido o uso de sistemas de medição de tempo não oficiais do evento, desde que estes operem de forma independente a outros sistemas.

Art. 20.7- É permitido o uso de aquisição de dados e regulagem do motor quando o veículo estiver parado na área de box.

Art. 20.8 - É permitida a utilização de Telemetria. Dados somente poderão ser transmitidos dos veículos aos boxes e não dos boxes aos veículos.

Art. 20.9 – Será obrigatória a instalação de um sistema de Aquisição de Dados Padrão em todos os veículos de todas as Categorias. Este sistema deverá estar ligado, conforme instruções do fornecedor, à Rede CAN dos veículos e será utilizado pela Comissão Técnica da Categoria com a finalidade de coletar informações padronizadas para facilitar a análise dos dados, comparações de performance e elaboração de BoPs. Serão coletados dados dos seguintes canais:

1. RPM
2. Velocidade (GPS)



3. PBoost (Pressão Absoluta do Sistema de Sobre alimentação)
4. Pressão Atmosférica
5. Temperatura Ambiente
6. Consumo de Combustível
7. Qualquer outro canal solicitado pela diretoria técnica em comum acordo com a Comissão Técnica da CBA e que o veículo comporte.

Art. 20.10 – A Organização da categoria, com a aquiescência da Comissão Técnica da CBA, poderá adquirir ou solicitar que as equipes disponibilizem os dados dos mapas dos motores de todos os veículos durante todas as atividades de pista, principalmente durante as provas, entre os “stints”, a fim de confirmar a elegibilidade dos mesmos e averiguar eventuais infrações.

21 - DOS SISTEMAS DE SEGURANÇA

Art. 21 – Os sistemas de segurança dar-se-ão conforme estipulado nos artigos seguintes.

Do Recuperador de Óleo:

Art. 21.1 - É obrigatória a instalação de 2 recuperadores de Óleo com uma capacidade de no mínimo 1 litro para o motor e mínimo de 500 ml para o câmbio ou substituído por sistema já produzidos de fábrica.

Os recuperadores devem ser feitos de material resistentes a altas temperaturas.

Art. 21.1.1 - Recuperador de Óleo do Motor: Este reservatório deve ser instalado no cofre do motor e conectado à tampa de válvulas do motor por meio de uma mangueira. Todos os respiros do motor devem ser direcionados para este recuperador de óleo.

Art. 21.1.2 – Recuperador de Óleo de Câmbio categoria P1 e P2: Este reservatório deve ser instalado no cofre do motor/câmbio e conectado ao respiro do câmbio por meio de uma mangueira. Recomenda-se que a mangueira tenha comprimento suficiente para alcançar um nível mais alto, a fim de minimizar a saída de óleo pelo respiro. A extremidade da mangueira deve ser fixada dentro do reservatório, que deve estar posicionado no nível máximo da parte superior do câmbio, dentro do compartimento do motor/câmbio.

Das Travas de Segurança:

Art. 21.2 – As travas de segurança deverão apresentar-se conforme disposto abaixo:

- I. **Veículos de Turismo** - pelo menos duas travas de segurança acionáveis no exterior do carro são obrigatórias para o capô dianteiro e para a tampa traseira. O mecanismo original de travamento e abertura do capô do motor e da tampa do porta-malas dos veículos deve ser removido;



- II. **Protótipos:** Pelo menos quatro travas de segurança são obrigatórias para cada peça removível da carenagem.

Dos Espelhos retrovisores:

Art. 21.3 – Os espelhos retrovisores deverão apresentar-se conforme disposto abaixo:

- I. **Turismo:** É obrigatória a utilização de espelhos retrovisores internos e externos. É obrigatório o uso de espelhos retrovisores externos, em ambos os lados dos veículos. Seus modelo e procedência são livres. É permitido o uso de retrovisores com câmara;
- II. **Protótipos:** Obrigatório no mínimo 2 (dois) espelhos. É permitido o uso de câmera como espelho retrovisor.

Do Gancho de reboque:

Art. 21.4 – O gancho de reboque deverá estar firmemente preso ao chassi do veículo, a sua posição tanto dianteira quanto traseira deve estar claramente identificada com uma FLECHA em cor contrastante às cores do veículo. Quando rígidos, deverão ser instalados de maneira que não ultrapassem o perímetro da carroceria.

Art. 21.4.1 - O não cumprimento do item 21.4 ou o rompimento do gancho de reboque durante um resgate implicará em penalização de multa de 10 (dez) Up's, podendo, ainda, o veículo ser colocado fora da área de risco e não ser resgatado.

Do Extintor:

Art. 21.5 – É obrigatório no veículo um extintor de pó químico de pelo menos 4 (quatro) kg de capacidade ou o kit de extintor elétrico especial de competição. Todos os modelos de extintor deverão possuir canalização metálica com 8 mm de diâmetro e direcionada ao cockpit, motor e tanque de combustível.

Art. 21.5.1 - O acionamento, quando não for elétrico, deverá ser realizado através de um acionador remoto para o piloto e um acionador do lado externo do veículo para que, em caso de acidente, o sinalizador possa fazer o disparo do extintor. O mecanismo de disparo deverá ser sinalizado por uma letra "E" vermelha, localizada num disco "branco", com diâmetro de 7,0 (sete) cm no mínimo.

Art. 21.5.2 - Cada carro inscrito deverá ter, além do extintor obrigatório do carro, 2 (dois) extintores em seu Box com capacidade de 12 (doze) quilos de Pó Químico e com o número do carro pintado no mesmo.



Da Chave geral:

Art. 21.6 - Chave Geral do Sistema Elétrico: É obrigatória a instalação de duas chaves gerais para o sistema elétrico do veículo. Uma delas deve estar ao alcance do piloto quando posicionado em seu banco e com o cinto de segurança afivelado. A outra chave deve ser instalada do lado externo do veículo (**Art 17.11.1 – Instalação da Chave Geral Externa**). Ambas as chaves devem ser claramente identificadas por um triângulo azul com, no mínimo, 7 cm de largura e um símbolo vermelho de raio no centro, seguindo as normas de segurança aplicáveis. Ao ser acionada em qualquer uma das posições, a chave geral deve interromper imediatamente todo o sistema elétrico do veículo, cessando seu funcionamento. A conformidade com este artigo será verificada durante as inspeções técnicas do veículo.

Do Para-brisas:

Art. 21.7 - Para veículos de turismo uso de para-brisa poderá ser de policarbonato com no mínimo 6 mm de espessura ou de vidro laminado.

Do Limpador de para-brisas:

Art. 21.8 - Nos veículos de turismo, os limpadores de para-brisa deverão funcionar conforme o sistema original.

Dos Cintos de Segurança:

Art. 21.9 - Cintos de Segurança: É obrigatório o uso de cintos de segurança com, no mínimo, 5 pontos de fixação. Esses cintos devem ser homologados por pelo menos uma das seguintes entidades: CBA, FIA ou SFI, e devem estar dentro do prazo de validade.

Das Proteções:

Art. 21.10 – PROTEÇÕES DO HABITÁCULO (ver anexo “J” da F.I.A.) As proteções deverão ser absolutamente estanques, à prova de qualquer tipo de fluído ou gases, nos seguintes casos:

- a) Proteção contra escape de ácidos e gases de bateria;
- b) Proteção contra gases de escapamento e calor, caso haja necessidade do(s) tubo(s) de escapamento passar pelo habitáculo;
- c) Parede Corta Fogo: Proteção contra fogo, gases, fluído e combustível entre o motor e o habitáculo do piloto;
- d) Isolamento metálico entre o habitáculo e motor com o tanque de combustível;
- e) Acumulador de óleo motor e câmbio: deverão estar com isolamento metálico eficiente assim como as mangueiras do sistema.



Art. 21.11 - (Turismo): No veículo deverá ser instalado uma gaiola de segurança (Santo Antônio), que permita livre acesso do piloto ao interior/exterior do veículo. A Gaiola de Segurança deverá ter um mínimo de seis pontos de apoio, podendo ser estendido até os pontos de montagem da suspensão dianteira e traseira na carroceria, sendo que, sua fixação poderá ser efetuada por meio de parafusos e porcas e/ou soldagem aos pontos de montagem da suspensão ou molas. É permitida a colocação de uma barra transversal acima do motor, unindo o prolongamento da Gaiola de Segurança. O material empregado na confecção do arco deverá ser tubo de aço carbono ou cromo molibdênio, com dimensões mínimas de 38,0 mm de diâmetro externo e parede mínima de 2,5 mm de espessura, ou, 40,0 mm de diâmetro externo por parede mínima de 2,35 mm de espessura, ou, 44,80 mm de diâmetro externo por 2,0 mm de parede mínima de espessura. Deverá ser instalada uma placa de fixação integrada à base de cada montante, com uma espessura mínima igual à parede do tubo referido, sobre a qual estiver fixada. Deverá ser instalada ainda, igual ao número de reforços nos pontos de apoio do arco no assoalho, através da instalação de chapa de aço de 2 mm de espessura mínima e 35 (centímetros quadrados) de área, (ex: 7x5cm), solidamente fixados a carroceria, com parafusos de no mínimo 8 mm de diâmetro padrão 8.8 ou superior, em número de 4 (quatro) por placa de apoio ou soldadas. É obrigatório um furo, não passante, com diâmetro de 6 mm em todas as barras para verificação da espessura mínima especificada.

Art. 21.11.1 - Maiores detalhes sobre construção e especificações de Gaiola de segurança: FIA Anexo "J" Artigo 253 - Artigo 8º e NORMAS-GAIOLAS-DE-SEGURANÇA no site da CBA página NORMAS.

Art. 21.12 - Salvo os itens de segurança que são definidos neste regulamento, todos os outros devem seguir os conceitos do ANEXO "J" Artigo 253 DA FIA e CDA/CBA.

22 - DO ARMAZENAMENTO E TRANSPORTE DE COMBUSTÍVEL

Art. 22.1 - Cabe a cada equipe manter dentro dos boxes a quantidade máxima de 120 (cento e vinte) litros para abastecimento, mais a capacidade máxima de combustível da torre de abastecimento.

Art. 22.2 - Para que o transporte de combustível dentro da área dos boxes tenha o mínimo risco de derramamentos e incêndios, cada piloto e chefe de equipe deverá providenciar um carrinho manual para facilitar o transporte do combustível.

Art. 22.3 - Os tanques de combustível dos carros deverão ser de metal ou de borracha, estando proibido o uso de tanque de qualquer tipo de fibra ou plástico, salvo se o veículo optar em usar tanque original.



Art. 22.4 - Os tanques de combustível dos veículos deverão possuir dispositivo de segurança (respiro) para o caso de ocorrer excesso de combustível durante a operação de abastecimento.

Art. 22.5 – Para todas as categorias, entende-se como volume do “Tanque” o volume total do reservatório de combustível mais toda a linha de combustível, desde o bocal de abastecimento do veículo até os bicos injetores.

Art. 22.6 – Caso o veículo possuir catch Tank, deverá estar localizado internamente ao reservatório principal de combustível do carro. É proibido o uso de catch Tank externo ao reservatório de combustível.

23 - DAS CONSIDERAÇÕES TÉCNICAS GERAIS

Art. 23 – No que concerne às normas técnicas, temos ainda:

Art. 23.1 - É proibida a participação de veículos com rodas expostas. Ex. monopostos e tubulares do tipo autocross.

Art. 23.2 - Serão admitidos carros sem capota desde que estejam rigorosamente de acordo com todos os itens de segurança: Gaiolas de Segurança de 6 (seis) pontos constantes no FIA ANEXO “J” Artigo 253 - Artigo 8º e NORMAS-GAIOLAS-DE-SEGURANÇA no site da CBA página NORMAS.

Art. 23.3 - Não é permitida a troca de chassi ou monobloco após o início da primeira atividade de pista oficial do evento, sob pena de desclassificação. A troca de bloco do motor somente será permitida mediante o cumprimento dos seguintes itens:

- I. Solicitar autorização aos Comissários Técnicos
- II. O bloco do motor retirado deverá ficar à disposição dos Comissários Técnicos até o final da prova. A troca do bloco do motor poderá ser feita durante os treinos livres, entre o treino cronometrado e a corrida, e, entre as baterias. O veículo sempre perderá sua posição no grid quando efetuar estes procedimentos, devendo largar na última posição.

Art. 23.4 - Proibida a utilização de pneu recapado em todas as categorias.

Art. 23.5 - As rodas/pneus não podem exceder os limites dos para-lamas dos veículos em qualquer das categorias. Se constatada tal infração o veículo/equipe será desclassificado da etapa.

Art. 23.6 – Todos os pneus devem ser fornecidos pela PIRELLI, fornecedor oficial da prova.

Art. 23.6.1 - No caso de a direção de prova declarar condição de pista molhada só é permitido o pneu especial de competição tipo WET/WH, WET/WHA e WET/WS.



Art. 23.6.2 - No caso de chuva é permitido o uso de pneus especiais de competição de chuva WET/WH, WET/WHA e WET/WS, com número de IP catalogado pelo fornecedor oficial da categoria.

Art. 23.6.3 - Durante todo o evento e a qualquer momento dele, os Engenheiros e Técnicos da Fornecedor Oficial, Pirelli, têm o direito e poderão efetuar a aferição de pressão e/ou temperatura de trabalho dos pneus de todas e quaisquer equipes.

As Equipes que não permitirem as aferições descritas acima estarão sujeitas à Penalizações Desportivas e/ou Técnicas.

Art. 23.6.4- Proibido o uso de qualquer tipo de substância que altere as características físicas, químicas e/ou mecânicas dos pneus. A critério dos Comissários quaisquer pneus, lacrados na etapa, poderão ser mantidos em parque fechado a qualquer momento do evento e/ou pedido para ser substituído.

Art. 23.7 - Obrigatória a retirada dos para-choques metálicos e dos sistemas de fixação (almas) naqueles veículos em que o para-choques for incorporado (evolvente). Será permitida a manutenção dos para-choques quando estes forem confeccionados em plástico ou fibra de vidro, ou outro composto facilmente destrutível, retirada a alma, mantendo, porém, o formato dos originais.

Art. 23.8 - Caso o veículo necessite adicionar peso, este deverá ser feito utilizando lastro de chumbo ou aço. Este lastro deverá ser preso ao habitáculo do veículo, com, no mínimo, 3 (três) parafusos de aço classe 8.8 ou superior de 10,0 mm de diâmetro mínimo, ou de acordo com a ficha de homologação do veículo, em local visível e de tal forma que permita uma lacração efetiva pela Comissão Técnica.

Parágrafo único: É proibido colocar e retirar lastro durante treinos livres, classificação e corrida.

Art. 23.9 – Caso fique evidente um vazamento de óleo que esteja prejudicando a aderência da pista e/ou a visibilidade de outros concorrentes, a direção de prova irá chamar o veículo para o box e a equipe deverá consertar/estancar o vazamento. O não cumprimento do chamado ou a impossibilidade de conserto resultará em exclusão do veículo.

24 - DO SISTEMA DE ABASTECIMENTO

Dos Objetivo dos sistemas

Art. 24 – Dos Objetivo dos sistemas:

Os sistemas de abastecimentos têm como objetivos:



- I. Permitir a todas as equipes uma operação de abastecimento rápida, eficiente e principalmente segura, como também compatível com os atuais padrões internacionais aplicados em provas desta natureza;
- II. No que concerne ao item SEGURANÇA, minimizar ou até eliminar o risco de incêndios, ou acidentes com o manuseio de combustíveis altamente inflamáveis;
- III. Garantir às pessoas envolvidas no trabalho de abastecimento de veículos o máximo de segurança durante esta operação, com a finalidade de preservar a integridade física e a própria vida de cada um, no caso de acidentes com combustível.

Art. 24.1 – Dos sistemas permitidos:

São permitidos os seguintes sistemas de abastecimentos:

- I. **Torre de abastecimento:** padronizada, com mangueiras e engates rápidos.
- II. **Reservatórios tipo "Nascar":** equipados com engates rápidos.
- III. **Reservatórios com mangueira e válvula manual (sem engate rápido):** deverão ser vistoriados e autorizados pelos comissários. Proibido uso de mangueira sem válvulas.

Das Características do sistema com torre:

Art. 24.2 - Reservatório de abastecimento de combustível:

- I. Deverão ser instalados dentro dos boxes de cada equipe;
- II. A capacidade máxima de combustível armazenado deve ser de 250 (duzentos) litros;
- III. O material usado na construção do reservatório deverá atender as seguintes exigências: ser resistente à ação corrosiva do combustível utilizado e não ser inflamável, de preferência em aço ou semelhante;
- IV. Possuir um "respiro" na parte superior com o máximo de 2,5 (duas e meia) polegadas de diâmetro. A abertura do respiro deve ser protegida com uma tampa tipo "chapéu";
- V. O reservatório não poderá ter nenhuma inclinação em relação ao solo;
- VI. É proibido o uso de pressurização no reservatório de combustível, devendo, portanto, o abastecimento ocorrer por gravidade;
- VII. A altura máxima do reservatório em relação ao solo é de 2 (dois) metros, medida do piso até a parte mais alta do reservatório, excluindo-se o chapéu do respiro;
- VIII. Na torre de abastecimento deverá estar afixado ou pintado o número do veículo que dela se utiliza. Se uma equipe for constituída por 2 (dois) ou mais veículos poderá utilizar a mesma torre de abastecimento, desde que esta esteja identificada com os números dos veículos que dela se utilizam. Constatada irregularidade na torre, as equipes que estejam se utilizando da referida torre serão punidos com 10 UP's.



Art. 24.3 - Torre de fixação do reservatório:

- I. Instalado dentro dos boxes de cada equipe;
- II. A base, suporte e fixação do reservatório deverá ser confeccionada de material resistente ao peso do conjunto. É vetado o uso de materiais de fácil combustão, tais como madeira, plástico etc.

Art. 24.4 - Conjunto de equipamentos para abastecimento do reservatório:

- I. Composto de mangueira, bomba e flange;
- II. O abastecimento do reservatório do abastecedor deverá ser feito por meio de uma bomba "MANUAL" com uma mangueira de no máximo 19 (dezenove) milímetros ou $\frac{3}{4}$ (três quartos) de polegadas de diâmetro interno e flange ligada na face oposta à saída da mangueira de abastecimento do veículo;
- III. Apenas será permitido o uso de bombas com acionamento elétrico, se o sistema possuir homologação ATEX ou FIA FT3 e aprovado pelo corpo técnico da categoria. Esta permissão deverá ser formalizada e apresentada ao Comissário Técnico da CBA.

Art. 24.5 - Conjunto de equipamentos para abastecimento do veículo:

- I. Composto por flange, mangueira, válvula de segurança com bloqueio automático, bocal de engate rápido;
- II. A mangueira utilizada deve atender os seguintes requisitos:
 - a. Se optar pela mangueira de 1,5" polegada, a espessura da parede deve ser no mínimo de 3,5mm;
 - b. Se optar pela mangueira de 2" polegada, a espessura da parede deve ser no mínimo de 4mm;
 - c. O diâmetro máximo da mangueira deverá ser de até 2,5" (duas e meia polegadas)
- III. A flange de ligação da válvula de segurança na mangueira deverá ter o diâmetro interno de 39 mm e este "restritor" deverá ser instalado na saída da válvula de segurança;
- IV. Para suportar o peso da mangueira cheia de combustível poderão ser construídos tantos suportes quantos forem necessários ao longo desta, desde que os suportes não ultrapassem a altura do flange de ligação da mangueira no reservatório. É obrigatória a utilização de materiais não inflamáveis na construção dos suportes;
- V. Somente a mangueira de abastecimento poderá ser projetada para fora do box quando da operação de reabastecimento do veículo, devendo em seguida, ao término da operação, ser recolhida através do sistema de suportes para dentro do box.

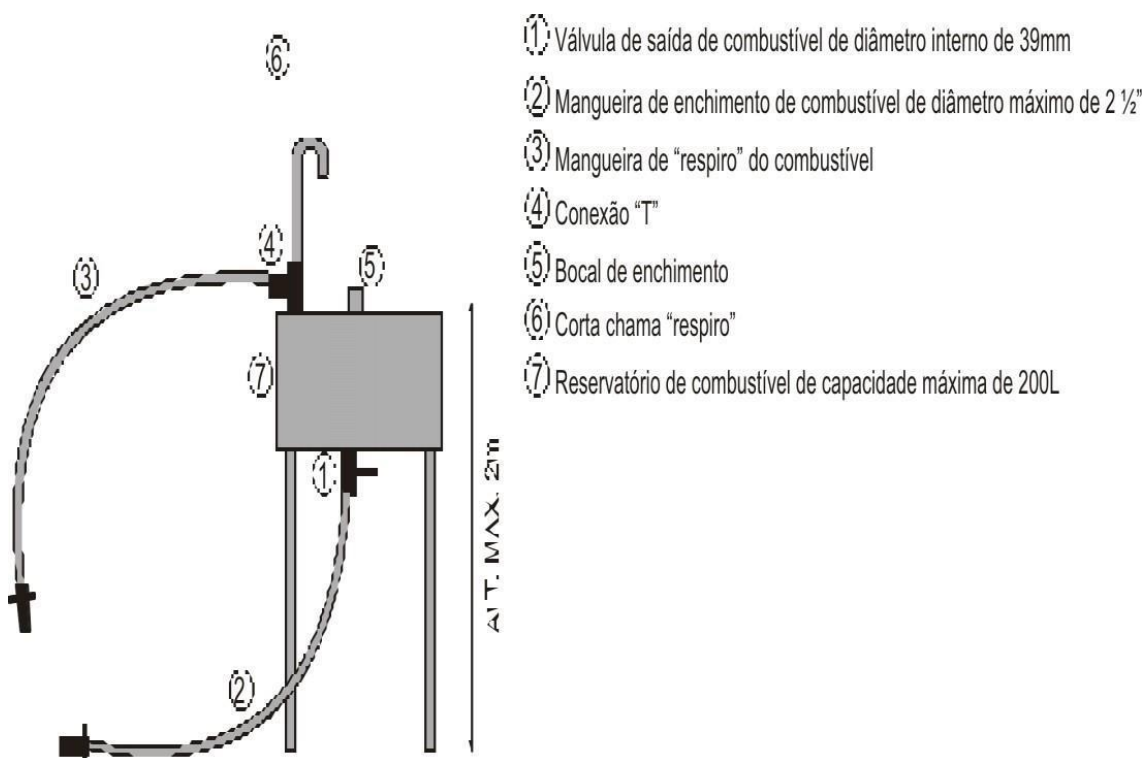
Do Local de instalação

Art. 24.6 – Local de instalação da torre - O local de instalação da torre deverá ser identificado com faixas de solo na cor amarela, distante 1 (um) metro da base do suporte da torre, isolando a área determinada de qualquer equipamento ou material. A largura da faixa deverá ter no mínimo 100 mm (cem milímetros).

Da Inspeção do sistema

Art. 24.7 – Sistema de abastecimento - O sistema de abastecimento, no que concerne a sua construção, instalação e operacionalidade, será vistoriado pelo Comissário Técnico responsável, antes e durante a prova, podendo no caso de irregularidade constatada, excluir a equipe da competição.

DESENHO DA TORRE DE ABASTECIMENTO





25 – DA OPERAÇÃO DE ABASTECIMENTO

Art. 25 – Funcionamento do motor -Na parada do veículo para abastecimento é opcional que o motor esteja desligado.

Art. 25.1 – Vestimentas de proteção - Os responsáveis pelo abastecimento deverão obrigatoriamente se utilizar, durante a operação, vestimenta completa, macacão, luvas, sapatilhas, balaclava e capacete, previamente aprovados pela vistoria técnica e HOMOLOGADOS pela CBA, FIA e/ou SFI, e dentro do prazo de validade identificável e estabelecido pelo fabricante. Os demais integrantes da equipe que adentrarem a ZONA DE ATIVIDADE DE BOX (prevista no Art. 5.2.1), deverão estar trajados com pelo menos um macacão com camada de nomex, não necessariamente homologado, mas inspecionado pela diretoria técnica. A equipe que não cumprir será penalizada conforme protocolo CBA.

Art. 25.2 - Combate a incêndio- É obrigatório durante a operação que um auxiliar da equipe esteja preparado no local, com extintor de Pó Químico ABC de 12 (doze) quilos (equipe poderá usar como complemento também um extintor de CO2 10 kg) em posição de combate a incêndio, devidamente equipado com as vestimentas descritas no artigo anterior.

Art. 25.3 – Respiro no abastecimento - É obrigatória a utilização de respiro no abastecimento, este retornando para a torre de abastecimento através de seu respiro (chapéu), evitando-se a liberação de gases e o derramamento de combustível.

Art. 25.4 - Derramamento de Combustível: Qualquer derramamento de combustível pela equipe, seja antes, durante ou após a operação de abastecimento, será passível de penalização “Time Penalty” de 20 segundos para o veículo envolvido. A equipe responsável pelo derramamento deverá imediatamente conter e remover todo o combustível da área utilizando materiais, tais como, serragem, granulados absorventes específicos para hidrocarbonetos, panos absorventes e rodos.

☐

Art. 25.4.1 – Cobertor no abastecimento - É obrigatório o uso de um cobertor molhado abaixo ou ao redor do bocal de abastecimento nos momentos da colocação e remoção do engate.

Art. 25.5 – Operação de abastecimento na corrida - Durante a operação de abastecimento, somente 3 (três) integrantes (dois no sistema de abastecimento e um no extintor), devidamente vestidos com os seus equipamentos de segurança (previstos no art. 25.1) e mais os pilotos poderão se aproximar dos veículos. Os demais integrantes deverão estar fora da ÁREA DE ATIVIDADE DE BOX. Somente após a conclusão da operação de abastecimento os outros integrantes poderão iniciar os eventuais reparos. O veículo que não cumprir este item será penalizado com “Time Penalty” de 30 segundos.



Parágrafo único: Durante os treinos livres, o abastecimento deve seguir o mesmo procedimento descrito no **Art. 25.5**. O descumprimento acarretará a penalização com a perda de **10 minutos** no mesmo treino ou, caso não haja tempo suficiente, será cumprida no treino seguinte. Adicionalmente poderá ser imposta uma multa de **5 (cinco) UP's**.

Art. 25.5.1 - Se durante o abastecimento for necessário a ajuda de um integrante da equipe para a saída ou entrada de um piloto, o mesmo deverá estar com vestimenta completa (prevista no art. 25.1) de proteção. (Durante o abastecimento somente um integrante pode auxiliar os pilotos).

Art. 25.6 – Aterramento no abastecimento - É obrigatório o aterramento do carro antes do início do abastecimento. O aterramento poderá ser feito rapidamente com um cabo de terra ligado ao escapamento através de uma garra jacaré. Durante toda a operação de abastecimento o carro deve estar com os 4 pneus em contato com o solo e nenhum tipo de material ou integrante, fora os envolvidos no abastecimento, poderá ingressar a **ÁREA DE ATIVIDADE DE BOX** (prevista no Art. 5.2.1).

Art. 25.7 – Ratificação de Abastecimento: É fundamental observar estritamente estas regras em todos os abastecimentos efetuados durante a prova, quer o veículo esteja fora ou dentro do box.

26 - DA APROVAÇÃO E HOMOLOGAÇÃO

Art. 26 - O presente regulamento foi analisado e aprovado pelo **Conselho Técnico Desportivo Nacional** e homologado pelo Presidente da **Confederação Brasileira de Automobilismo**.

Rio de Janeiro, 08 de abril de 2026.

Conselho Técnico Desportivo Nacional
Fábio Borges Greco
Presidente

Confederação Brasileira de Automobilismo
Giovanna Ramos Guerra
Presidente