



CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL

CAMPEONATO BRASILEIRO COPA SHELL HB20 DE AUTOMOBILISMO REGULAMENTO DESPORTIVO 2022

SUMARIO

ARTIGO 1 – DO NOME E DA CATEGORIA DO CAMPEONATO

ARTIGO 2 – DOS REGULAMENTOS E ADENDOS

ARTIGO 3 – DAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

ARTIGO 4 – DAS INSCRIÇÕES

4.2 – DAS INSCRIÇÕES DE PILOTOS;

4.3 – DOS PILOTOS CONVIDADOS PELA EMPRESA PROMOTORA;

4.4 – DO NÚMERO DE CARROS E EQUIPES PARTICIPANTES;

4.5 - DA NUMERAÇÃO DOS CARROS

4.6 – DAS OBRIGAÇÕES DOS PILOTOS E EQUIPES.

ARTIGO 5 – DAS ESPECIFICAÇÕES DAS PROVAS

5.9 – DA ÁREA DOS BOXES;

5.12 – DO REABASTECIMENTO

5.14 – DOS REPAROS – PEÇAS OU TROCAS DE MOTOR E/OU CÂMBIO

5.15 – DO CARRO RESERVA;

5.16 – DAS INTERRUPTÕES DA PROVA E DA BANDEIRA VERMELHA

5.18 – DA PONTUAÇÃO;

5.19 – DO DESCARTE

5.20 – DO PILOTO CAMPEÃO;

5.21 – DO CRITÉRIO DE DESEMPATE;

5.22 – DA CLASSIFICAÇÃO

ARTIGO 6 – DO BRIEFING

ARTIGO 7 – DOS TREINOS

7.1 – DOS TREINOS EXTRA

7.4 – DO TREINO CLASSIFICATÓRIO

7.5 – DO WARM UP

7.6 – DOS TREINOS PARTICULARES

ARTIGO 8 – DA LARGADA E RELARGADA

8.2 – DO GRID DE LARGADA

8.3 – DOS PROCEDIMENTOS DE LARGADA



ARTIGO 9 – DO PARQUE FECHADO

ARTIGO 10 – DA VISTORIA TÉCNICA

10.11 – DA PESAGEM PILOTO/CARRO

ARTIGO 11 – DA CRONOMETRAGEM

ARTIGO 12 – DA PREMIAÇÃO

ARTIGO 13 – DO PÓDIO

ARTIGO 14 – DO LASTRO DE SUCESSO

ARTIGO 15 – DA PUBLICIDADE

ARTIGO 16 – DAS PENALIZAÇÕES

16.10 – DAS PENALIZAÇÕES EM TEMPO

16.11 – DA TABELA DE PENALIZAÇÕES

ARTIGO 17 – DAS RECLAMAÇÕES E RECURSOS

ARTIGO 18 – DO DOPING

ARTIGO 19 – DA SEGURANÇA

ARTIGO 20 – DAS CÂMERAS DE VÍDEO

ARTIGO 21 – DA APROVAÇÃO E HOMOLOGAÇÃO

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

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



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 COPA SHELL HB20 DE AUTOMOBILISMO**”, que será realizado na temporada 2022 e consiste de provas em autódromos e/ou circuitos de rua fechados, as quais estão incluídas no calendário nacional da Confederação Brasileira de Automobilismo - CBA.

Parágrafo único: A Copa Shell HB20 será composta por 16 corridas, de acordo com o calendário CBA.

Art. 1.1 - É de competência da Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA) supervisionar, técnica e desportivamente, a **Copa Shell HB20**, que será promovida pela empresa H Racing Garage Ltda, e compreenderá 1 (um) título de Campeão da Copa Shell HB20 de cada categoria (PRO, ELITE e SUPER).

Art. 1.2 - A “Copa Shell HB20” será disputada na forma de categorias PRO, ELITE e SUPER, estando os eventos reservados para carros de modelo Hyundai HB20 2018/19 definidos nas Regulamentações Técnicas respectivas, e que possuem seu uso exclusivo para esta competição. Poderá ser efetuada pelo Promotor/Organizador “ H RACING GARAGE Ltda. “, do Campeonato Brasileiro Copa Shell HB20, a partir de 3ª etapa, a substituição de todos os veículos que até então, participaram das etapas anteriores.

2 - DOS REGULAMENTOS E ADENDOS

Art. 2 - Este Regulamento se submeterá as normas contidas Código Desportivo de Automobilismo - CDA/CBA, Código Desportivo Internacional – CDI, e juntamente com seus adendos, têm força de lei desportiva, em conformidade com os princípios estabelecidos pela legislação nacional.

Art. 2.1 - Os adendos desportivos ou aqueles considerados de segurança, ou, ainda, as modificações cuja finalidade seja a equalização de categoria, entram em vigor a partir da data de sua publicação, que será realizada pela CBA. Os adendos técnicos que não sejam considerados de segurança iniciarão sua vigência 30 (trinta) dias após a data de sua publicação, a ser realizada pela CBA.

Art. 2.2 - Toda e qualquer Regulamentação Particular da Prova deverá ser submetida à CBA para aprovação prévia, com, no mínimo, 15 (quinze) dias de antecedência



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 empregados, convidados e agentes, a observar, respeitar e submeter-se a todas as regulamentações e adendos contidas no Código Desportivo do Automobilismo CDA/CBA, no Regulamento Técnico da categoria, no presente Regulamento Desportivo, Adendos e no Regulamento Particular da Prova.

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

3 - DAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

Art. 3 – Sempre deverá constar nos Regulamentos, Adendos, Regulamento Particular da Prova ou o que possa substituí-lo, a indicação das entidades envolvidas CBA e Federação, bem como o Clube organizador ou a empresa promotora.

4 - DAS INSCRIÇÕES

Art. 4 - As inscrições dos pilotos em qualquer evento do campeonato deverão ser analisadas pela CBA através de seus Comissários Desportivos.

Art. 4.1 - O valor da inscrição estará disposto no Regulamento Particular de Prova

Das Inscrições de Pilotos

Art. 4.2 - Para se inscrever na Copa Shell HB20, Categoria PRO, ELITE ou SUPER, os pilotos devem possuir Licença “PGC-B” e “PGC-A”, emitidas pela CBA em 2022.

Parágrafo único: Os pilotos de outros países poderão participar apresentando Cédula Desportiva Internacional e autorização da ASN de origem, válida no ano 2022, mas não pontuarão no campeonato de pilotos.

Art.4.2.1 – É de responsabilidade da Comissão Técnica formada por membros da empresa promotora analisar o tipo de cédula desportiva e a experiência do piloto em categorias nacionais de automobilismo e determinará em que categoria competirá, com a premissa de que a categoria PRO é



destinada aos pilotos considerados com mais experiência e/ou profissionais, com Licença “PGC-B” ou “PGC-A”, categoria ELITE destina-se a pilotos com ao menos experiência na Copa Shell HB20 ou quaisquer carros de turismo e a categoria SUPER é destinada aos pilotos considerados de menor experiência e/ou iniciantes, usando critérios como o tempo de pilotagem, resultados nacionais ou internacionais, conquista de títulos e demais informações relevantes que possam ressaltar a capacidade técnica de cada piloto. Fica à responsabilidade dessa Comissão analisar e enquadrar os pilotos nas respectivas categorias, a qual emitirá um documento aos Comissários Desportivos.

Art. 4.2.1.1 - A categoria PRO passa a ser indicada por um adesivo “PRO” em branco, a categoria ELITE com um “ELITE” amarelo e a categoria Super será indicada com o “SUPER” laranja no para-brisa frontal e traseiro dos carros.

Da Inscrição em Dupla

Art. 4.2.2 – É permitida a inscrição em dupla, ou seja, dois pilotos por veículo inscrito, desde que respeitadas às considerações abaixo elencadas:

- I. No ato da inscrição prevalecerá sempre a licença do piloto que possua a licença superior;
- II. Ambos os pilotos estejam inscritos na mesma categoria – PRO, ELITE ou SUPER;
- III. No ato da inscrição da dupla deverá ser especificada, junto a Secretaria de Prova, qual prova (1ª ou 2ª) cada piloto participará. Qualquer alteração quanto a especificação realizada deverá ser solicitada até 60 (sessenta) minutos após o treino classificatório e encaminhada aos Comissários Desportivos.

Art. 4.2.3 - Ao se inscrever o piloto acata as determinações abaixo:

- I. Que está ciente do Regulamento Desportivo, Regulamento Técnico, seus adendos e Regulamento Particular da Prova e se obriga, assim como os 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 Código Desportivo de Automobilismo em vigor;
- III. Que tem ciência e concorda que a CBA e o Promotor tem o direito de uso de sons e imagens durante os eventos, e que poderá utilizar, 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;



- IV. Que tem ciência de que todos os direitos do concorrente devem ser pleiteados, por escrito, dirigidos aos comissários desportivos através da secretaria de prova que detém formulários específicos ou diretamente aos comissários desportivos com a ausência da secretaria e/ou secretária.
- 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.

Dos Pilotos convidados pela Empresa Promotora

Art. 4.3 - A empresa promotora poderá, a seu critério e com a anuência da CBA, convidar pilotos, inclusive estrangeiros, para participarem de eventos do campeonato, desde que os mesmos possuam licença internacional emitida pelas ASN de origem e suas respectivas autorizações, válidas para 2022.

Do Número de Carros Participantes

Art. 4.4 - A quantidade de carros permitidos em cada etapa será calculada conforme Anexo II do CDA/CBA 2022 e deverá constar no Regulamento Particular da Prova.

Art. 4.4.1 - Caso o número de inscritos seja superior ao máximo permitido para a largada, a composição deste será: 90%(noventa por cento) dos melhores colocados no treino classificatório e o excedente será eliminado através de um treino classificatório de repescagem, com duração de 10 (dez) minutos, para compor os outros 10% dos lugares do grid, perfazendo assim o número máximo autorizado de participantes. Em caso de dupla inscrita, um dos pilotos deverá participar do treino classificatório de repescagem. No caso de número do percentual “quebrado” o arredondado para cima.

Parágrafo único - No caso de não ser possível a realização do treino classificatório de repescagem por motivo de chuva e/ou horários, serão considerados os tempos da primeira classificação para a formação do grid com base no número máximo de participantes.

Da Numeração dos Carros

Art. 4.5 - Cada carro possuirá um número vinculado ao seu piloto, que deverá ser informado no momento da inscrição na Secretaria da Prova, bem como seguir as especificações abaixo:

Art. 4.5.1 - Os veículos deverão estar obrigatoriamente identificados com os números atribuídos pelo piloto, em quantidade mínima de 3 (três), conforme segue:

- I. 2 (dois) nos vidros laterais;



- II. 1 (um) na parte dianteira do veículo (no para brisa, apenas com o número, sem o fundo e com transparência que não atrapalhe a visão do piloto);
- III. As dimensões mínimas deverão ser de acordo com o regulamento da categoria.

Art. 4.5.2 - O nome do piloto, seu tipo sanguíneo e fator RH devem estar no macacão, capacete e no veículo na porta do piloto.

Das Obrigações de Pilotos e Equipes

Art. 4.6 - 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 multa de 100 (cem) UP's, além das sanções previstas pelo CDA.

Art. 4.7 - É obrigatório o uso de Hans, e demais indumentárias conforme o CDA como, macacão, luvas, balaclava, capacete e sapatilhas, em perfeito estado e dentro do prazo de validade identificável e homologados pela CBA e/ou FIA conforme seus anexos, listas ou fichas, em perfeito estado e dentro do prazo de validade identificável

Art. 4.8 - Todos os competidores devem se assegurar que seus carros respeitem as condições de elegibilidade e segurança, durante todos os treinos e provas;

Art. 4.9 - É de responsabilidade do piloto fazer com que todas as pessoas portadoras de credenciais advindas de sua inscrição respeitem as Leis e Regulamentos.

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.

Art. 5.2 - Cada etapa do Campeonato Brasileiro Copa Shell HB20 será composto no formato de duas provas, e a duração de cada prova estará disposta no Regulamento Particular da Etapa.



Art. 5.3 - Quaisquer quantidades de combustível e/ou óleo que for derramada na área dos boxes, durante treinos e prova, será passível de penalização, a critério dos Comissários Desportivos. A equipe deverá providenciar imediata limpeza e retirada do combustível e/ou óleo derramado do local da passagem dos carros.

Art. 5.4 - Em caso de quebra de motor, câmbio ou diferencial, em que poderá ocorrer o vazamento de óleo na pista, durante os treinos livres, treino classificatório, warm-up ou provas, o piloto deverá retirar o seu veículo da pista, imediatamente, conduzindo-o para a grama ou área de escape. O não cumprimento desta determinação poderá acarretar ao piloto penalizações, além de multa, a critério dos Comissários Desportivos.

Art. 5.4.1 – Em caso de perda ou avaria grave em peças relevantes (capô, portas e para-choques), durante os treinos livres, treino classificatório ou provas, o piloto imediatamente receberá placa de box para os devidos reparos. O não cumprimento desta determinação poderá acarretar ao piloto penalizações, além de multa, a critério dos Comissários Desportivos.

Art. 5.5 - As provas não serão paralisadas por causa da 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. 5.6 - É proibida a ingestão e/ou circulação de qualquer bebida alcoólica, tóxicos e drogas de qualquer espécie na área dos Boxes (área sob domínio Técnico/Desportivo), sob pena de multa de 100 (cem) UP's ao infrator face ao descumprimento.

Art. 5.6.1 – Se a regra do artigo 5.6 for infringida por um piloto inscrito na competição, além do pagamento da multa estipulada estará sujeito às penas de desclassificação ou exclusão, a critério dos Comissários Desportivos.

Art. 5.6.2 - Se constatada a presença de bebida alcoólica no Box, o piloto responsável ficará sujeito a exame alcoólico pelo serviço médico responsável pelo evento.

A qualquer momento, todos os pilotos estão sujeitos a exame de teor alcoólico.

Art. 5.7 - É proibido o uso de churrasqueiras, de qualquer tipo, nos boxes. Caso isto venha a ocorrer o referido equipamento poderá ser apreendida pela Segurança do evento, ficando o infrator sujeito a penalização de multa de 100 (cem) UP's, bem como a outras sanções legais em vigor

Art. 5.8 - O final das provas será definido pela apresentação da bandeira quadriculada no Posto de Sinalização da Direção de Prova (PSDP). Caso a bandeira não seja apresentada por algum motivo, a



prova será considerada encerrada no tempo ou percurso previsto nos regulamentos das categorias, conforme descrito no CDA 127.1.2

Da Área dos Boxes – Entrada e Saída

Art. 5.9 – O limite de velocidade máxima para a área dos boxes será estabelecido no Regulamento Particular da Prova, levando-se em consideração o autódromo em que o evento será realizado.

Parágrafo único: Caso seja constatado o excesso de velocidade nos boxes, o piloto infrator será penalizado conforme abaixo descrito:

- I. Durante o 1º Treino Livre: perda dos 10 (dez) primeiros minutos do 2º Treino e assim sucessivamente nos demais Treinos Livres. Na reincidência dentro do mesmo treino acréscimo de mais 5 (cinco) minutos (total 15 minutos) no próximo treino livre e assim sucessivamente;
- II. Durante o Treino Classificatório:
 - a) 1ª vez - perda da melhor volta classificatória;
 - b) 2ª vez - perda das 2 (duas) melhores voltas classificatórias;
 - c) 3ª vez - perda de todos os tempos classificatório

Durante a Prova - Time Penalty, Drive Through ou acréscimo de 20 (vinte) segundos no tempo total da prova por infração, a critério dos Comissários Desportivos.

Art. 5.10 – É terminantemente proibida a utilização de marcha ré na área dos boxes, sob pena de:

- I. Durante o 1º Treino Livre: perda dos 10 (dez) primeiros minutos do 2º Treino e assim sucessivamente nos demais Treinos Livres. Na reincidência, dentro do mesmo treino, acréscimo de mais 3 (três) minutos (total 13 minutos) no próximo treino livre e assim sucessivamente;
- II. Durante o Treino Classificatório:
 - a) 1ª vez - perda da melhor volta classificatória;
 - b) 2ª vez - perda das 2 (duas) melhores voltas classificatórias;
- III. 3ª vez - perda do tempo classificatório e multa de 5 (cinco) UP's;
- IV. Durante a Prova - desclassificação ou exclusão, a critério dos Comissários Desportivos.

Art. 5.11 – É proibida a permanência de veículos particulares nas áreas de boxes, sob pena de multa de 50 (cinquenta) UP's ao infrator.

Do Reabastecimento



Art. 5.12 - É proibido o reabastecimento com combustível, óleos, fluídos e água, após alinhamento no grid de largada.

Art. 5.13 – Só será permitido o abastecimento e reabastecimento em local previamente determinado pela organização e com combustível oferecido pelo organizador.

Dos Reparos – Peças e Trocas de Motor e/ou Câmbio

Art. 5.14 - Havendo necessidade de troca de motor ou câmbio, deverá ser feita uma solicitação escrita, em formulário próprio, ao promotor com anuência do Comissário Técnico.

Parágrafo primeiro: Após a comunicação prevista no caput deste artigo, acarretará ao veículo o acréscimo de 30kg de lastro ao piloto solicitante, na corrida imediatamente posterior a solicitação, independentemente do lastro de sucesso.

Os pilotos tem direito de solicitar junto ao promotor da categoria, entre as etapas, revisão de motor, câmbio e amortecedores, sem que seja adicionado peso ao carro. Os custos serão determinados pela promotora da categoria.

Do Carro Reserva

Art. 5.15 – A substituição do carro por um reserva será permitida nos treinos livres e classificatórios, desde que comprovada a necessidade pela Equipe Técnica do promotor comunicada aos Comissários Técnicos e Desportivos, por escrito de forma manual ou por meio eletrônica em tempo hábil antes do início da próxima atividade se que ocorra uma interferência no cronograma do evento.

Para as provas, também será permitida, desde que haja tempo hábil para esta troca sem interferência no cronograma do evento.

Das Interrupções e Neutralizações da Prova e Da Bandeira Vermelha

Art. 5.16 – Se for necessário interromper a prova, será por meio de apresentação da bandeira vermelha.

O carro de segurança poderá ser utilizado, para neutralizar, quando um piloto ou oficial de competição correr perigo e as bandeiras amarelas apresentadas forem insuficientes para protegê-los.

Art. 5.16.1 – Em caso de interrupção da prova, deverão ser adotados os seguintes procedimentos:



- I. Não tendo sido completadas duas voltas - a largada será considerada cancelada. Neste caso, será mantido o grid original e a prova será diminuída em uma ou mais voltas. Não sendo possível nova largada, nenhum ponto será atribuído para o Campeonato;
- II. Tendo sido completado mais de 2 (duas) voltas ou menos de 75% (setenta e cinco por cento) da prova e havendo condições de uma nova largada - o novo grid será montado pelas posições dos pilotos na volta anterior a paralisação; Não havendo condições de uma nova largada, a corrida será considerada encerrada e nenhum ponto será atribuído para o Campeonato.
- III. Tendo ocorrido mais de 75% (setenta e cinco por cento) da prova - serão consideradas as colocações na volta anterior a paralisação e a corrida poderá ser encerrada. Neste caso, os pontos serão atribuídos em sua totalidade.

Art. 5.16.2 - Caso a prova seja interrompida, todos os carros deverão ir para o grid de largada (ou local previamente determinado no RPP), onde permanecerão em regime de parque fechado. Qualquer reparo é proibido, a menos que autorizado pelo Comissário Técnico.

Art. 5.17 – A Bandeira Vermelha – Quando apresentada imóvel ou agitada e será de acordo com o CDA/CBA 2021:

Da Pontuação

Art. 5.18 - A pontuação do campeonato será atribuída aos pilotos, em cada prova, conforme descritivo abaixo:

COLOCAÇÃO	PONTOS
1º	22
2º	19
3º	16
4º	14
5º	12
6º	10
7º	09
8º	08
9º	07
10º	06
11º	05
12º	04
13º	03
14º	02
15º	01



Art. 5.18.1 – Os pilotos que se inscreverem em dupla receberão, de forma igualitária e individual, os pontos obtidos em cada uma das provas realizadas por si ou por seu companheiro. Significa dizer que a pontuação obtida por qualquer um dos pilotos na condução do veículo será atribuída à dupla, e ambos obterão a mesma pontuação. Exemplo: o piloto “X” da dupla participou na primeira prova e, de acordo com sua colocação, obteve 15 (quinze) pontos. Sendo assim, ambos os pilotos, individualmente, receberão 15 (quinze) pontos.

Parágrafo único: A regra contida no caput deste artigo também se aplica às eventuais penalizações que venham a ser imputadas a qualquer dos pilotos inscritos como dupla.

Art. 5.18.2 – Nos carros inscritos em duplas, no caso de um dos pilotos não comparecer ao evento tendo alegado previamente o problema à CBA e ao PROMOTOR, o piloto presente poderá fazer as 2 provas (determinando qual a será a que realizará os pontos), para que não percam a exposição dos patrocinadores. A outra prova terá a pontuação zerada para ambos, mas será passível de descartes à dupla.

Art. 5.18.3 - Os pilotos que trocarem, desfizerem ou formarem nova dupla pontuarão individualmente, ou seja, levarão exclusivamente para si os pontos até então obtidos e não somarão esses pontos para a nova dupla.

Art. 5.18.4 - O melhor tempo do treino classificatório (pole position) receberá 1 (um) ponto de bonificação. No caso de dupla, a bonificação dar-se-á para ambos os pilotos.

Art. 5.18.5 - Caso o piloto seja desclassificado ou excluído do treino classificatório perderá o ponto obtido. Este ponto será atribuído ao piloto seguinte da classificação, que assumirá a pole position.

Art. 5.18.6 - A volta mais rápida de cada prova será bonificada com 1 (um) ponto. No caso de dupla, a bonificação dar-se-á para ambos os pilotos.

Art. 5.18.6.1 - Caso o piloto seja desclassificado ou excluído perderá o ponto obtido, que não será atribuído a nenhum outro piloto.

Art. 5.18.7 - Todo piloto “Convidado” pelo Promotor não terá direito à pontuação prevista no artigo 5.18, sem o prejuízo do recebimento de troféus e demais honras, caso faça jus. Os pontos destinados ao referido piloto serão herdados pelo piloto que se classificar na sequência.

Art. 5.18.8 - O piloto que venha a participar apenas da última etapa do Campeonato não terá direito



à pontuação prevista no artigo 5.18, sem o prejuízo do recebimento de troféus e demais honras, caso faça jus. Os pontos destinados ao referido piloto serão herdados pelo piloto que se classificar na sequência.

Art. 5.18.9 - Não pontuarão no campeonato os carros que cobrirem menos de 75% (setenta e cinco por cento) do número de voltas cobertas pelo vencedor. Entretanto, sempre que 75% (setenta e cinco por cento) do número de voltas ou do tempo resultem em número com decimais (não inteiro), o arredondamento deverá ser feito para o número inteiro anterior.

Do Descarte

Art. 5.19 - Ao término do campeonato, todos os pilotos deverão descartar os 4 (quatro) piores resultados (N-4).

Art. 5.19.1 – Juntamente com os resultados descartados, toda bonificação advinda desta será descartada junto.

Art. 5.19.2 - Os pilotos excluídos, desclassificados ou que estiverem cumprindo suspensão não poderão ter esses resultados considerados como descarte.

Art. 5.19.3 - O descarte será de prova organizada, não havendo necessidade de que o piloto se inscreva na mesma para poder descartá-la.

Do Piloto Campeão

Art. 5.20 - Será declarado campeão o piloto que somar o maior número de pontos, considerando todas as provas do campeonato, excetuando-se os descartes, com atribuição dos pontos conforme tabela do artigo 5.18.

Do Critério de Desempate

Art. 5.21 – Caso dois ou mais pilotos terminem o Campeonato com igual número de pontos, já considerado o critério de descarte previsto neste regulamento, será adotada a seguinte ordem para desempate:

- I.** Maior número de vitórias;
- II.** Maior número de pontos sem descarte;
- III.** Maior número de segundos lugares;
- IV.** Maior número de terceiros lugares;



- V. Maior número de melhores voltas;
- VI. Maior número de pole-position;
- VII. Melhor resultado na última etapa.

Da Classificação

Art. 5.22 – Será válida, como classificação oficial, única e exclusivamente aquela registrada e declarada pela Cronometragem Oficial do Evento, independentemente da apresentação da Bandeira Quadriculada Branca e Preta (final da prova).

Parágrafo único: A classificação oficial será publicada após o término das provas, pelos Comissários Desportivos. Em caso de protestos ou recursos que alterem 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, de forma presencial ou através de vídeo conferência, sendo obrigatória a presença de todos os pilotos e, opcionalmente tão somente, 1 (um) representante da equipe, exceto nos casos em que houver autorização expressa dos Comissários e/ou do Diretor de prova.

Art. 6.1 - O “Briefing” deverá ser realizado observando-se as seguintes regras:

- I. Não haverá tolerância quanto a atrasos;
- II. Os participantes deverão assinar ficha de presença;
- III. Poderá, a critério dos Comissários e/ou do Diretor de prova., ser permitido o ingresso de retardatários;
- IV. Os retardatários e faltosos estão sujeitos às penalizações previstas no CDA, que poderão ser aplicadas por decisão dos Comissários Desportivos da qual não caberá recurso;
- V. Durante o “Briefing” o comportamento inconveniente, seja por meio de falas e/ou gestos, será passível de sanções a critério dos Comissários Desportivos.
- VI. Os únicos temas a serem tratados no Briefing serão aqueles previamente definidos pelo Diretor de Prova.
- VII. O briefing é exclusivo para assuntos da etapa. Outros assuntos ou dúvidas de pilotos ou equipes sobre outras etapas, deverão ser apresentadas aos comissários desportivos.

Art. 6.2 - Durante o “Briefing” é proibido:

- I. O ingresso, armazenamento e consumo de bebidas alcoólicas;
- II. Fumar cigarro e/ou qualquer outro produto a partir do tabaco, bem como “cigarros eletrônicos”;
- III. O uso de telefones celulares, tablets, computadores e/ou quaisquer outros equipamentos similares, exceto quando o briefing for através de vídeo conferência;



Art. 6.3 - Quaisquer sugestões e/ou esclarecimentos a respeito dos regulamentos devem ser sempre dirigidos, por escrito, aos Comissários Desportivos.

Parágrafo primeiro: Em caso excepcional, o piloto poderá solicitar, por escrito e encaminhado de forma manual ou meio eletrônico ao diretor de prova, autorização especial para o não comparecimento ao briefing horário previamente agendado, sendo informado posteriormente por esse quanto ao seu conteúdo. Em caso de procedência do pedido de autorização, esta será dada com a anuência dos Comissários Desportivos.

Parágrafo segundo: O piloto que se inscrever após a realização do Briefing e conseqüentemente após o treino classificatório, poderá participar da corrida, devendo largar nas últimas posições do grid, sempre com a aprovação dos Comissários Desportivos. É obrigatório que o piloto, antes de participar de qualquer atividade em pista, se dirija ao Diretor de Prova para receber as orientações realizadas no briefing.

Parágrafo terceiro: A critério do Diretor de Prova, o Briefing poderá ser feito por escrito ou gravado e enviado manuais ou por meios eletrônicos.

7 - DOS TREINOS

Art. 7 - A participação nos treinos é exclusiva dos veículos e pilotos inscritos na prova, sendo vedada a participação de pilotos, mesmo que inscritos, em outros veículos ou outras provas.

Importante **Parágrafo único:** a qualquer momento nos treinos, os pilotos de teste da empresa promotora poderão realizar testes em carros para verificar suas condições técnicas, sendo necessário informar ao Comissário Técnico de forma escrita onde ele fará o encaminhamento da necessidade aos Comissários Desportivos. No caso da dificuldade de comunicação ao comissário técnico o mesmo poderá ser feita diretamente ao comissário desportivo de forma escrita enviada de forma manual ou por meio eletrônica.

Dos Treinos Livres

Art. 7.1 - A formatação dos treinos livres estará prevista no Regulamento Particular da Prova.

Art. 7.2 - Os Comissários Desportivos, de acordo com suas interpretações, poderão punir os pilotos que provocarem a bandeira vermelha nos treinos livres com a perda de 10 (dez) minutos no treino seguinte ou a perda da melhor volta no treino classificatório.



Art. 7.3 - 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.

Do Treino Classificatório

Art. 7.4 - O treino classificatório é a forma de apuração do tempo dos participantes mais rápidos com vistas à formação do grid de largada para a primeira prova.

Art. 7.4.1 - Art. 7.4.1 - Observadas as disposições contidas no CDA, a tomada de tempo dar-se-á de forma livre, com todos os competidores na pista ao mesmo tempo, porém, será dividida por Categoria PRO, ELITE e SUPER, com a duração de 10 (DEZ) minutos cada.

Parágrafo único: Caso um ou mais pilotos possuam tempos iguais, terá preferência o piloto que primeiro tenha feito o tempo, no caso de tomada única. Se a tomada for ou dividida em grupos, será considerado o primeiro tempo de sua sessão, considerando o tempo mais próximo do início dos treinos.

Art. 7.4.2 - Ao Diretor de Prova reserva-se o direito de interromper os treinos, caso necessário, pelo tempo que julgar conveniente, para limpar a pista, retirar algum veículo e/ou por condição climática, onde, não será, necessariamente, repostado o tempo parado.

Art. 7.4.3 – O piloto que, por qualquer motivo, não participar da tomada de tempo para a classificação será considerado “sem tempo”.

Parágrafo único: Para determinar a ordem de classificação dos pilotos sem tempo, será realizado um sorteio pelo promotor com a supervisão dos Comissários Desportivos a fim de se compor o grid de largada, respeitando-se o limite de carros permitido pela categoria.

Art. 7.4.4 – Os pilotos que forem penalizados com a perda do tempo na classificação deverão largar a frente dos pilotos “sem tempo”.

Art. 7.4.5 – O tempo obtido na tomada de tempo é sempre do piloto ou da dupla.

Art. 7.4.6 - Durante todo o treino classificatório todos os carros participantes estarão em regime de parque fechado. Os ajustes e/ou manutenções necessárias deverão ser acompanhadas pelos Comissários Técnicos. Aqueles que descumprirem este artigo serão excluídos.



Art. 7.4.7 - Durante o Treino Classificatório os Comissários Técnicos poderão efetuar vistorias e análises que julgarem necessárias.

Art. 7.4.8 - Não serão admitidos protestos e/ou reclamações por possíveis prejuízos ou benefícios de qualquer piloto sobre o critério regulamentar ou sobre as condições climáticas e/ou da pista durante todo o transcurso do Treino Classificatório.

Art. 7.4.9 - O piloto que durante o treino classificatório prejudicar o desempenho de outro concorrente poderá ser penalizado com uma advertência, perda da melhor volta ou a exclusão do treino classificatório, conforme análise dos Comissários Desportivos.

Art. 7.4.10 - No caso de não ser possível a realização do treino classificatório de repescagem, por motivo de chuva ou horários, serão considerados os tempos da primeira classificação para a formação do grid com base no número máximo de participantes.

Art. 7.4.11 - As irregularidades técnicas ocorridas durante o Treino Classificatório serão punidas com a desclassificação ou outra sanção a critério dos Comissários Desportivos.

Art. 7.4.12 - Se na opinião dos Comissários Desportivos a paralisação do treino foi causada deliberadamente por um determinado piloto, este poderá, a critério dos Comissários Desportivos, perder a melhor volta ou ser excluído do treino classificatório.

Art. 7.4.13 - Caso o treino classificatório não possa ser realizado, prevalecerá o determinado pelo Código Desportivo do Automobilismo.

Do Warm-Up

Art. 7.5 - O Warm-up somente será realizado quando constar no Regulamento Particular da prova, ou a critério do Diretor de Prova.

Dos Treinos Particulares

Art. 7.6 - Treinos particulares com carros são proibidos. São expressamente proibidos treinos particulares com os carros utilizados no Campeonato Brasileiro de Copa Shel HB20, o promotor poderá realizar treinos coletivos e escolas de pilotagem desde que comunique e obtenha aprovação da CBA para tanto. Somente aqueles com a autorização da empresa promotora e com os carros próprios da categoria poderão participar.



Parágrafo único: Pilotos que infringirem esta regra estarão suspensos por dois eventos, além da incidência de multa de 50 (cinquenta) UP's.

8 - DA LARGADA E RELARGADA

Art. 8 - Largada é o instante exato em que é dada a ordem de partida a um ou vários competidor(es), partindo de um Grid, e será de modalidade:

- I. Lançada – os veículos devem estar em movimento no instante em que é dada a ordem para a partida.
- II. Parada – os veículos devem estar imóveis no instante em que é dada a ordem de largada.
- III. A definição da modalidade de largada será decidida no regulamento particular de cada prova.

Art. 8.1 - Relargada deverá ser feita com bandeira verde, apresentada no PSDP e postos de sinalização. Os pilotos deverão estar em fila indiana, completamente alinhados e a uma velocidade máxima de 80 km/h, no momento em que for autorizada a largada poderá ser alterada e estipulada no Briefing ou no Regulamento Particular da Prova..

Do Grid de Largada

Art. 8.2 – As provas do Campeonato deverão ter um grid mínimo de 6 (seis) veículos, em condições de largar, para que possa ser atribuída a pontuação para o campeonato.

Art. 8.2.1 – O Grid de Largada da 1ª prova dos eventos será definido com base no treino classificatório.

Parágrafo único: Se por motivo de força maior não for possível a realização dos treinos cronometrados, as posições no grid de largada serão determinadas seguindo os critérios conforme sequência abaixo:

- I. Classificação na Copa HB20;
- II. Classificação em provas disputadas anteriormente;
- III. Sorteio.

Art. 8.2.2 - A posição do grid de largada para a 2ª prova de cada etapa será feita de acordo com a chegada dos pilotos na prova imediatamente anterior, por categoria, em que serão invertidos “x” posições, sendo que “x” será definido pelo número correspondente ao décimo de segundo do tempo da última volta do 10º colocado da classificação geral em pista. A inversão de grid será realizada nas 3 (três) categorias, PRO, ELITE e SUPER.

Parágrafo único: Se uma punição for aplicada pelos comissários desportivos durante a 1ª



prova ou ao seu término e houver um benefício ao piloto infrator colocando-o em uma melhor posição após a respectiva inversão de Grid, ele será colocado na 1ª posição que não faz parte da respectiva inversão, sendo considerado também que aquele piloto que ocupa essa posição, deverá subir uma posição não fazendo sendo excluído do processo de inversão anterior aplicado.

Art. 8.2.3 - Caso haja posições em aberto no grid de largada após o fechamento do box o espaço deverá ficar vago, conforme artigo 116.3 do CDA.

Art. 8.2.4 - 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.

Dos Procedimentos de Largada

Art. 8.3 - A largada será dada por intermédio de sinal luminoso. Caso a sinalização não seja possível, a largada poderá ser dada com bandeira. A modalidade da largada, parada ou lançada, será definida no Regulamento Particular da Prova

Art. 8.3.1 - Em qualquer procedimento de relargada, após o instante em que é dada a ordem de partida as ultrapassagens estão permitidas, mesmo antes da linha de largada/chegada.

Parágrafo único: Nas Relargadas, quando o Safety Car recolher, os veículos, em fila indiana, deverão manter a ordem, até que seja autorizada a Relargada

Art. 8.3.2 - O "pole position" largará na marcação da posição 1 (um) do grid ou conforme previsto no Regulamento Particular da Prova.

Parágrafo único: Após tentativas de colocar o carro em funcionamento, caso o veículo não venha a funcionar, será resgatado para os boxes.

Art. 8.3.5 - Se a pista estiver molhada e as condições forem consideradas inadequadas para uma largada normal, a mesma poderá ser dada com o "Safety Car". O Diretor de prova dará esta informação através do sistema oficial de mensagens. O início da prova será configurado no momento em que os carros iniciarem o deslocamento atrás do safety car.

Art. 8.3.6 - Para circuitos onde a largada é aplicada na reta oposta ao PSDP (Posto de Sinalização De Prova) o cronômetro de início da prova será acionado após a volta de apresentação, no momento em que o 1º colocado do grid de largada passar pela linha de largada/chegada da pista.



Em caso de largada com safety car, segue-se o mesmo procedimento do item anterior.

Art. 8.3.7 - Se mais de um carro necessitar largar do box, o posicionamento entre eles deverá respeitar a ordem de chegada na saída de box.

9 - DO PARQUE FECHADO

É DE RESPONSABILIDADE DOS PILOTOS A CONDUÇÃO DOS VEÍCULOS PARA O PARQUE FECHADO.

Art. 9 - Parque fechado é o local onde os veículos participantes do evento devem ser recolhidos para vistoria, após os treinos classificatórios e provas, ou por solicitação dos Comissários da CBA, e compreende toda área de pit lane, box e grid de largada, ou, ainda, qualquer outra área especificada no Regulamento Particular da Prova.

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.

Art. 9.2 - Somente será permitido o acesso a ao Parque Fechado as Autoridades da Prova, ou pessoas por elas autorizadas.

10 - DA VISTORIA TÉCNICA

Art. 10 – A vistoria técnica inicial dos carros será realizada em horário e data a serem definidos através do Regulamento Particular da Prova e seus horários deverão ser obedecidos rigorosamente.

Parágrafo único: Em caso excepcional o piloto poderá solicitar, por escrito, ao Comissário Técnico, autorização especial para levar seu veículo para a realização da vistoria fora do horário especificado. A autorização dar-se-á com a anuência dos Comissários Desportivos.

Art. 10.1 – A vistoria procedida antes da prova não torna válida qualquer irregularidade existente no veículo e que venha a ser constatada posteriormente.

Art. 10.2 - Todos os veículos devem estar em conformidade com as regras de segurança do Anexo J da FIA e CBA. Qualquer infração neste item levará à exclusão imediata;

Art. 10.3 - Será considerada falta grave o uso de artifícios que tentem ludibriar a Direção de Prova, os Comissários Desportivos e/ou a Organização do evento, como por exemplo, uso de chave tipo



"liga-desliga" da luz de freio;

Art. 10.4 - A Direção de Prova poderá determinar que qualquer carro envolvido em acidente seja parado e verificado.

Art. 10.5 - Os veículos que estiverem em desacordo com as especificações técnicas de sua categoria ficarão sujeitos às penalizações constantes deste regulamento e tabela de penalizações, a critério dos Comissários Desportivos, compreendendo desde a proibição de participar da prova (irregularidade constatada na vistoria prévia) até a desclassificação, quando a irregularidade for constatada após o treino classificatório e/ou prova.

Art. 10.6 - Não se exime de punição itens em que constatarem irregularidades, mesmo que estivessem perfeitamente regulares na vistoria prévia.

Art. 10.7 - A análise de combustível será realizada de acordo com solicitação dos Comissários Técnicos, atendendo ao determinado no Regulamento Técnico do Campeonato.

Art. 10.8 – Para análise do combustível serão utilizados equipamentos fornecidos pelo Promotor/Organizador. Quando verificada alguma desigualdade das amostras recolhidas em relação à amostra padrão do combustível fornecido, o piloto/equipe será punido conforme segue:

- I. Se a análise for realizada após o treino classificatório, o piloto perderá sua posição no Grid de largada e deverá largar na última posição;
- II. Se a análise for realizada após a Prova, o piloto será desclassificado.
- III. Em ambos os casos o resultado do teste é soberano.

Art. 10.9 - Caso seja necessário, os comissários técnicos poderão solicitar análise em peças e/ou equipamentos do carro a empresas e/ou institutos externos, determinados pela CBA.

Art. 10.10 - Os veículos inscritos poderão ser vistoriados a qualquer momento, a critério dos Comissários Técnicos/Desportivos. Caso a vistoria seja realizada após a 2ª prova e for constatada alguma Irregularidade Técnica, o veículo será desclassificado das duas provas do evento.

Da Pesagem do Carro

Art. 10.11 - Os carros devem cumprir com peso mínimo obrigatório em todos os momentos do evento. Caso o peso mínimo fique abaixo do previsto pelo Regulamento Técnico, o piloto em questão será desclassificado, além da penalização de multa de 20 (vinte) UP's.



Art. 10.11.1 – Entre as 2 (duas) provas de cada etapa, e ao final da 2ª prova os veículos poderão ser pesados e vistoriados, a critério dos Comissários Técnicos e/ou Desportivos.

Art. 10.11.2 - Nenhum sólido, líquido, gás ou outra substância de qualquer natureza poderá ser adicionada ou retirada do carro, após o treino classificatório ou prova, estando o carro em regime de parque fechado.

11 - DA CRONOMETRAGEM

Art. 11 - A cronometragem das provas deverá ser feita única e tão somente por sistema eletrônico, com sinal captado por sensor instalado nos veículos, conforme disposto no art. 22.3 do Regulamento Técnico.

Art. 11.1 - É de responsabilidade da equipe o perfeito funcionamento do sensor da cronometragem. Para o carro que não registrar o tempo ficará a critério do Diretor de Prova solicitar que o carro em questão vá para o box para correção do problema.

Art. 11.2 - Os sensores são de propriedade da Cronometragem, sendo obrigatória a devolução, em qualquer situação, ao final dos treinos livres, tomadas de tempo, prova ou quando solicitado pela organização.

Art. 11.3 - É obrigatório que a cronometragem forneça os seguintes relatórios :

Treinos Livre Oficiais - contendo o número do veículo, nome do piloto, equipe, Categoria, ordem de classificação e tempo da melhor volta;

- I. Tomada de Tempo – contendo o número do veículo, nome do piloto, equipe, Categoria, ordem de classificação e tempo da melhor volta;
- II. Prova – contendo o número do veículo, nome do piloto, equipe, Categoria, ordem de classificação, número de voltas, tempo total da prova, melhor volta e volta em que foi realizada;
- III. Prova – deverá também ser emitido o relatório volta a volta, indicando o número do veículo e o tempo obtido em cada volta, bem como o somatório do tempo total;
- IV. Prova – deverá ainda ser emitido o relatório da classificação quando for determinada a intervenção prevista neste regulamento.

Art. 11.3.1 - Nos relatórios de cronometragem deverá estar especificado o nome do piloto que participou da tomada de tempo e da prova, no caso de participação em dupla.



Art. 11.4 - A cronometragem fará uso de equipamento próprio de captação de imagem, com alta resolução e alta velocidade, na linha de chegada. O resultado da imagem será considerado fato inquestionável.

12 - DA PREMIAÇÃO

Art. 12 – As premiações serão realizadas em separado para cada uma das provas de cada etapa e de cada categoria, considerando-se a premiação do 1º (primeiro) ao 5º (quinto) colocado.

Art. 12.1 - A premiação será Extra Oficial, passando a ter validade somente após a divulgação do Resultado Oficial, bem como a entrega dos troféus será de responsabilidade dos Promotores/Organizadores.

13 - DO PÓDIO

Art. 13 – O pódio das provas será formado com os pilotos que finalizaram a prova do 1º ao 5º lugar, e será realizado logo após a prova. Todos os pilotos classificados deverão estar presentes e trajando o macacão fechado.

Parágrafo único: Não serão entregues troféus para representantes, mas, tão somente, aos pilotos classificados conforme caput deste artigo.

14 - DO LASTRO DE SUCESSO

14.1 - Para efeito do Lastro de Sucesso, será considerada a classificação obtida, em cada prova, chegando-se à classificação dos 5 primeiros colocados nas categorias PRO, ELITE E SUPER, não alterando os demais artigos deste Regulamento.

14.2 - O sistema de adição de peso consiste em adicionar lastros de pesos nos carros, conforme segue:

- a. 1º colocado: 30kg
- b. 2º colocado: 25kg
- c. 3º colocado: 20kg
- d. 4º colocado: 15kg
- e. 5º colocado: 10kg



14.3 - O sistema de adição de peso somente será válido para a prova posterior àquela em que foi obtida a classificação, sendo refeito ao final, da mesma, conforme o resultado final da última prova PRO, ELITE E SUPER.

14.4 - O piloto zera o Lastro de Sucesso se, o mesmo, chegar em 6º lugar ou acima na prova corrente para a prova subsequente.

14.5 - Nas 2 últimas provas do campeonato não haverá Lastro de Sucesso.

14.6 - Os lastros (pesos) serão fornecidos pela empresa promotora da categoria.

14.7 - O lastro de sucesso vigora independente das demais cláusulas de peso vigentes neste regulamento.

14.8 - Ao “piloto convidado” fica a critério do promotor adicionar ou não o Lastro de Sucesso de 25kg. Caso o(s) “piloto(s) convidado(s)” for(em) classificado(s) entre os 5 primeiros, o lastro de sucesso irá para o(s) piloto(s) classificado(s) a seguir.

14.9 - No caso de duplas, o lastro de sucesso da dupla será igual ao maior lastro dos pilotos.

15 - DA PUBLICIDADE

Art. 15 - De acordo com a disponibilidade o Promotor/Organizador fornecerá o adesivo com a sua logomarca, que deverá ser usada no Pódio, nos veículos e nos materiais de divulgação e impressos que sejam utilizados no campeonato.

Parágrafo único: É de absoluta responsabilidade dos competidores preservarem em perfeito estado os logotipos de uso obrigatório.

Art. 15.1 - Aos pilotos será permitida a fixação de publicidade de seus Patrocinadores particulares em locais que não interfiram na identificação dos carros, na visão dos pilotos e nos locais designados aos patrocinadores da categoria.

Parágrafo único: O piloto fica ciente de que não poderá expor a marca do seu patrocinador no carro quando esta for conflitante com o Patrocinador da categoria, exceto nos casos que seja, formalmente, autorizado pelo Promotor/Organizado.

Art. 15.2 - É proibido o uso da seguinte publicidade:

- I. Política;
- II. Racista em quaisquer de suas formas;
- III. Religiosa.



16 - DAS PENALIZAÇÕES

Art. 16 – Conforme disposto no CDA/CBA, compete aos Comissários Desportivos a aplicação das penalidades previstas na Tabela Penalizações, Artigo 16.10 deste regulamento, sem prejuízo da aplicação das penalidades impostas pelo Código Desportivo do Automobilismo – CDA/CBA. Os casos que não estejam contemplados neste regulamento serão analisados e penalizados conforme critério dos comissários desportivos no que está disposto no CDA.

Art. 16.1 – Para que sejam regularmente válidas, as penalidades aplicadas pelos Comissários deverão constar no Relatório detalhado da competição. No caso de penalidades que venham a alterar os resultados dos treinos e/ou provas, caberá ao piloto/equipe interessado, no prazo regulamentar disposto no CDA (de até 30 minutos após a publicação dos resultados), fazer-se ouvir pelos Comissários Desportivos, que deverão registrar esse depoimento no Relatório de Decisão (penalização).

Art. 16.2 - As penalizações da 1ª prova poderão ser aplicadas antes do início da 2ª prova, ou, se não houver tempo hábil, após o encerramento da mesma.

Art. 16.4 - Na vistoria técnica realizada imediatamente após a classificação ou prova, caso seja constatada alguma irregularidade técnica em algum carro, contrariando o Regulamento Técnico, o piloto/equipe será desclassificado.

Art. 16.5 - 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.

Art. 16.6 - No caso de incidentes envolvendo dois ou mais veículos em que, após o ocorrido, um ou mais veículos não retornem para a pista ou, ainda, na impossibilidade de aplicar a penalização imposta durante o transcorrer da prova, as penalizações aplicadas ao (s) infrator (es) serão cumpridas na primeira prova da etapa seguinte em que os mesmos venham participar, conforme especificado abaixo:

- I . Advertência: na próxima prova da etapa seguinte, o piloto já largará advertido;
- II Drive-Through: na próxima prova da etapa seguinte, o piloto perderá 10 (dez) posições no grid de largada;
- III Exclusão: na próxima prova da etapa seguinte, o piloto largará em último no grid de largada.

Parágrafo único: O descrito acima não exime os pilotos das multas previstas no CDA/CBA.



Art. 16.7 - O desrespeito a qualquer dispositivo contido neste Regulamento sujeitará o infrator às penalizações constantes da TABELA DE PENALIZAÇÕES e/ou penalizações constantes no CDA

Art. 16.8 - Eventuais penalizações de etapas anteriores serão comunicadas durante o briefing.

Das Penalizações em Tempo

Art. 16.9 - Poderão ser aplicadas penalizações em tempo durante a prova ou ao final da prova, quais sejam:

- I. EM TEMPO – 5, 10 ou 20 segundos poderão ser acrescentados ao tempo final da prova;
- II. TIME PENALTY - parada em segundos, determinada pelos comissários, em área definida para cumprimento na saída de boxes;
- III. STOP AND GO - para e anda imediatamente;
- IV. DRIVE THROUGH - O piloto deverá cruzar, com seu veículo, os boxes na velocidade permitida sem parar.

Art. 16.9.1 - Em caso de penalização em tempo a equipe do piloto infrator será avisada através do sistema de som disponível no autódromo. Quando se tratar das penalidades previstas nos itens II, III e IV o piloto será avisado, com a apresentação da bandeira preta com círculo laranja e o número do veículo e através do sistema de som, por 3 (três) vezes, no Posto de Sinalização do Diretor de Prova (PSDP).

Art. 16.9.2 - O piloto deverá cumprir a penalização na área previamente designada, normalmente ocorrendo na saída dos boxes, não podendo parar em seu Box, por qualquer motivo, durante esta entrada para cumprimento da penalização. Caso isto ocorra, o piloto deverá dar outra volta e proceder com nova entrada para cumprimento da penalização.

Art. 16.9.3 - O não cumprimento de qualquer das penalizações elencadas no art. 16.9 acarretará a exclusão do piloto (Bandeira Preta). O não cumprimento imediato da Bandeira Preta sujeitará o piloto a outras sanções, conforme previsto no CDA/CBA.

Art. 16.9.4 - Durante intervenção do Safety Car não poderá ser cumprida nenhuma penalização.

Da Tabela de Penalizações

Art. 16.10 – As infrações cometidas nos Treinos Livres, no Classificatório, no Warm-Up e nas Provas deverão ser penalizadas pelos Comissários Desportivos conforme especificações abaixo, sem prejuízo das demais penalidades impostas pelo Código Desportivo do Automobilismo.



Art. 16.10.1 – NÃO OBEDECER SINALIZAÇÃO COM BANDEIRA:

I. AMARELA:

- a) Durante o 1º Treino Livre: perda dos 10 (dez) primeiros minutos do 2º Treino e assim sucessivamente nos demais Treinos Livres. Na reincidência, dentro do mesmo treino, acréscimo de mais 5 (cinco) minutos, aos dez já aplicados, no próximo treino e assim sucessivamente; quando acontece no último treino livre vai ter perderá de 5 minutos do treino classificatório.
- b) Durante o Treino Classificatório: perda da melhor volta classificatória. Na reincidência, 2ª melhor volta e assim sucessivamente;
- c) Durante a Prova: Drive Through ou acréscimo de 20 (vinte) segundos no tempo total da prova, a critério dos Comissários Desportivos.

II. VERMELHA:

- a) Durante o 1º Treino Livre: perda dos 15 (quinze) primeiros minutos do 2º Treino e assim sucessivamente nos demais Treinos Livres. Na reincidência, dentro do mesmo treino, acréscimo de mais 7 (sete) minutos (total 22 minutos) no próximo treino e assim sucessivamente; quando acontece no último treino livre vai ter perda de 5 minutos do classificatório.
- b) Durante o Treino Classificatório: perda do tempo classificatório;
- c) Durante a Prova: **Exclusão**

III. QUADRICULADA:

- a) Durante o 1º Treino Livre: perda dos 10 (dez) primeiros minutos do 2º Treino e assim sucessivamente nos demais Treinos Livres. Na reincidência, dentro do mesmo treino, acréscimo de mais 5 (cinco) minutos (total 15 minutos) no próximo treino e assim sucessivamente; quando acontece no último treino livre vai ter perda de 5 minutos do classificatório.
- b) Durante o Treino Classificatório: 1ª vez - perda da melhor volta classificatória; 2ª vez - perda das 2 (duas) melhores voltas classificatórias; 3ª vez - perda do tempo classificatório;
- c) Durante a Prova: acréscimo de 20 (vinte) segundos no tempo total da prova por volta a mais.

IV. PRETA COM CIRCULO LARANJA:

- a) Durante os Treinos Livres: entrar para os Boxes para reparos. A não obediência acarretará na exclusão;



- b) Durante o Treino Classificatório: entrar para os Boxes para reparos. A não obediência acarretará na perda da (s) melhor (es) volta (s) na classificação;
- c) Durante a Prova: entrar para os Boxes para reparos. A não obediência acarretará na exclusão;
- d) Se recebida em caso de Time Penalty: o piloto terá 3 (três) voltas para seu cumprimento. A não obediência acarretará na exclusão.

V. AZUL:

- a) Durante o 1º Treino Livre: perda dos 10 (dez) primeiros minutos do 2º Treino e assim sucessivamente nos demais Treinos Livres. Na reincidência, dentro do mesmo treino, acréscimo de mais 3 (três) minutos (total 13 minutos) no próximo treino e assim sucessivamente; quando acontece no último treino livre vai ter perda de 5 minutos do classificatório.
- b) Durante o Treino Classificatório: 1ª vez - perda da melhor volta classificatória; 2ª - vez perda das 2 (duas) melhores voltas classificatórias; 3ª vez - perda do tempo classificatório;
- c) Durante a Prova: Time Penalty, Drive Through ou acréscimo de 20 (vinte) segundos no tempo total da prova por infração, a critério dos Comissários Desportivos.

VI. PRETA:

- a) Durante os Treinos Livres: Perda do treino Classificatório;
- b) Durante o Treino Classificatório: Perda dos tempos da Classificação;
- c) Durante a Prova: exclusão. Caso não obedeça a bandeira preta na volta seguinte, receberá multa de 10 (dez) UP's.

Art. 16.10.2 – QUEIMA DE LARGADA OU RELARGADA - Acréscimo de 20 (vinte) segundos no tempo total da prova ou Drive Through, a critério dos Comissários Desportivos.

Art. 16.10.3 – ATITUDES ANTIDESPATIVAS - Quando um ou mais pilotos em Treinos Livres, Treinos Classificatórios, Warm Up e Corridas/Baterias/Provas, por conduta antidesportiva, excluir(em) um ou mais pilotos será(ão) penalizados com sua(s) desclassificação(ões) ou exclusão(ões). Demais atitudes antidesportivas poderão penalizadas a critérios dos Comissários Desportivos.

Art. 16.10.4 – LIMITES DA PISTA - Durante a realização de Treinos Livres, Treinos Classificatórios, Warm Up e Corridas/Baterias/Provas - a utilização ou desobediência dos limites da Pista, espaço este compreendido entre as 2 (duas) linhas brancas até o limite das zebras/lavadeiras/limitadores de traçado, poderá implicar em Penalização a ser aplicada a critério dos



Comissários Desportivos.

Art. 16.10.5 – DAR MARCHA A RÉ NA ÁREA DOS BOXES COM O CARRO ENGRENADO:

- a) Durante o 1º Treino Livre: perda dos 10 (dez) primeiros minutos do 2º Treino e assim sucessivamente nos demais Treinos Livres. Na reincidência, dentro do mesmo treino, acréscimo de mais 3 (três) minutos (total 13 minutos) no próximo treino e assim sucessivamente; quando acontece no último treino livre vai ter perda de 5 minutos do classificatório.
- b) Durante o Treino Classificatório: 1ª vez - perda da melhor volta classificatória; 2ª vez - perda das 2 (duas) melhores voltas classificatórias; 3ª vez - perda do tempo classificatório ou multa de 5 (cinco) UP's;
Durante a Prova: desclassificação ou exclusão, a critério dos Comissários Desportivos.

Art. 16.10.6 – TRAFEGAR COM O VEÍCULO NA ÁREA DA FRENTE DOS BOXES DURANTE TREINO / PROVA DE OUTRA CATEGORIA:

- a) Durante o 1º Treino Livre: perda dos 10 (dez) primeiros minutos do 2º Treino e assim sucessivamente nos demais Treinos Livres. Na reincidência, dentro do mesmo treino, acréscimo de mais 3 (três) minutos (total 13 minutos) no próximo treino e assim sucessivamente
- b) Durante o Treino Classificatório: 1ª vez - perda da melhor volta classificatória; 2ª vez - perda das 2 (duas) melhores voltas classificatórias; 3ª vez - perda do tempo classificatório ou multa de 5 (cinco) UP's;
- c) Durante a Prova: desclassificação ou exclusão, a critério dos Comissários Desportivos.

Art. 16.10.7 – PARAR E/OU ANDAR LENTO COM O VEÍCULO DURANTE A ATIVIDADE DE PISTA (ESPERAR OUTRO):

- a) Durante o 1º Treino Livre: perda dos 10 (dez) primeiros minutos do 2º Treino e assim sucessivamente nos demais Treinos Livres. Na reincidência, dentro do mesmo treino, acréscimo de mais 5 (cinco) minutos, aos dez já aplicados, no próximo treino e assim sucessivamente
- b) Durante o Treino Classificatório: perda da melhor volta classificatória. Na reincidência, 2ª melhor volta e assim sucessivamente.

Art. 16.10.8 – DAR OU ACEITAR CARONA - AMBOS PENALIZADOS:



- a) Durante o 1º Treino Livre: perda dos 10 (dez) primeiros minutos do 2º Treino e assim sucessivamente nos demais Treinos Livres
- b) Durante o Treino Classificatório: perda da melhor volta classificatória, desclassificação ou multa de 10 (dez) UP's;
- c) Durante ou Após a Prova: desclassificação, exclusão ou multa de 10 (dez) UP's, a critério dos Comissários Desportivos.

Art. 16.10.9 – PRESTAR INFORMAÇÕES ERRADAS PARA OBTER BENEFÍCIO PRÓPRIO:

- a) Durante os Treinos Livres: exclusão do treino;
- b) Durante o Treino Classificatório: desclassificação ou exclusão;
- c) Após a Prova: acréscimo de 20 (vinte) segundos no tempo total da prova, desclassificação ou outra sanção, a critério dos Comissários Desportivos.

Art. 16.10.10 – FALTAR NO BRIEFING - Perda de 1 (um) dos treinos realizados na sexta-feira do evento.

Art. 16.10.11 – INGERIR BEBIDA ALCOOLICA DURANTE O EVENTO NAS ÁREAS TÉCNICAS E DESPORTIVAS – Desclassificação ou Exclusão.

Art. 16.10.12 – EXCESSO DE VELOCIDADE NOS BOXES:

- a) Durante o 1º Treino Livre: perda dos 10 (dez) primeiros minutos do 2º Treino e assim sucessivamente nos demais Treinos Livres. Na reincidência, dentro do mesmo treino acréscimo de mais 5 (cinco) minutos (total 15 minutos) no próximo treino e assim sucessivamente;
- b) Durante o Treino Classificatório: 1ª vez - perda da melhor volta classificatória; 2ª vez - perda das 2 (duas) melhores voltas classificatórias; 3ª vez - perda do tempo classificatório ou acréscimo de 20 (vinte) segundos no tempo total;
- c) Durante a Prova: Time Penalty, Drive Through ou acréscimo de 20 (vinte) segundos no tempo total da prova por infração, a critério dos Comissários Desportivos.

Art. 16.10.13 – NÃO UTILIZAR ABAFADOR - Multa de 3 (três) UP's.

17 - DAS RECLAMAÇÕES E RECURSOS

Art. 17 - 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.

Das Reclamações

Art. 17.1 – As Reclamações deverão ser apresentadas conforme especificado no CDA – Código Desportivo do Automobilismo 2021.

Dos Recursos

Art. 17.2 - Os Recursos deverão ser interpostos como descrito no CDA – Código Desportivo do Automobilismo 2021.

18 - DO DOPING

Art. 18 - A absorção de substâncias naturais, sintéticas e/ou químicas, e a utilização de procedimentos considerados dopantes, conforme lista divulgada pela ABCD, 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.

19 – DA SEGURANÇA

Art. 19 - 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.

Art. 19.1 – Os procedimentos de Safety-Car obedecerão às disposições contidas no Capítulo XIII, Seção IV do CDA.

Art. 19.2 – Setores da pista com acidentes, problemas de segurança, eminência de risco, serão orientadas e/ou alertadas através de sinalização oficial, nos postos de sinalização, coordenada pela direção de prova e aplicada através painéis luminosos, bandeiras e placas e é soberana em qualquer momento do evento)

Art. 19.3 – 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. 19.4 – É obrigatório o uso do equipamento “Hans” perfeitamente ajustado ao piloto em relação ao banco do carro.



Art. 19.5 – Poderá ser medido pelos comissários técnicos o tempo de saída do carro pelo piloto, vestido com todo o seu equipamento, 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. 19.6 – Um piloto que abandone seu carro deverá deixá-lo em lugar seguro e com o volante no lugar.

Art. 19.7 – Em condição de chuva, as lanternas traseiras deverão estar sempre acesas.

Art. 19.8 – O excesso de velocidade nos boxes deverá ser informado por escrito aos comissários pela cronometragem oficial ou responsável por um radar, e a penalização aplicada será irrecorrível

Art. 19.9 – Qualquer desrespeito às determinações do CDI/FIA, do CDA/CBA ou deste Regulamento Desportivo e seus adendos em relação à disciplina e segurança pode resultar na exclusão do carro e do piloto na referida prova.

Art. 19.10 – Proibido a utilização de "drone", sem a prévia autorização da empresa promotora em conjunto com a CBA. Será aplicada ao(s) infrator(es) a penalização de 20 (vinte) UP's, além da perda da credencial.

20 - DAS CÂMERAS DE VÍDEO

Art. 20 - É obrigatória a instalação de pelo menos 1 (uma) câmera de vídeo nos veículos participantes do Campeonato, cujo local de instalação e ângulo de filmagem serão definidos pelos Comissários Técnicos, devendo obrigatoriamente mostrar a atuação do piloto, especialmente o movimento dos braços. Ao menos 1 (uma) câmera de vídeo será obrigatoriamente instalada pelo fornecedor homologado pelo promotor do evento, devendo o piloto efetuar a contratação dos serviços.

Art. 20.1 - A instalação somente poderá ser feita observados os requisitos de segurança e sua instalação deverá ser aprovada pelo Comissário Técnico.

Art. 20.2 – A retirada dos equipamentos dos veículos somente poderá ocorrer após autorização do Comissário Técnico.

Art. 20.3 - O(s) equipamento(s) será(ão) lacrado(s) e o material por ele(s) produzido será copiado pela secretaria de prova, para utilização dos Comissários Desportivos, e, posteriormente, os originais serão devolvidos ao piloto.



Art. 20.3.1 - 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.

Art. 20.4 - As câmeras de vídeo e seus acessórios não poderão ser utilizados como Lastro para atendimento do peso mínimo exigido pelo regulamento técnico da Categoria.

21 - DA APROVAÇÃO E HOMOLOGAÇÃO

Art. 21 - O presente regulamento foi aprovado pelo **Conselho Técnico Desportivo Nacional** e homologado pelo Presidente da **Confederação Brasileira de Automobilismo**.

Rio de Janeiro, 24 de Janeiro de 2022.

Conselho Técnico Desportivo Nacional

Fabio Borges Greco
Presidente

Confederação Brasileira de Automobilismo

Giovanni Ramos Guerra
Presidente