



CÓDIGO DESPORTIVO DO AUTOMOBILISMO - 2009

CAPÍTULO I

PRINCÍPIOS GERAIS

SEÇÃO I - DA REGULAMENTAÇÃO NACIONAL DO ESPORTE

Art. 1º - A Confederação Brasileira de Automobilismo é o único poder esportivo nacional qualificado para estabelecer e aplicar os Regulamentos destinados a incentivar e reger as competições e recordes automobilísticos, para organizar os campeonatos internacionais, nacionais e interestaduais, cabendo às federações, a organização dos campeonatos estaduais, intermunicipais e municipais.

SEÇÃO II - DO CÓDIGO DESPORTIVO DO AUTOMOBILISMO

Art. 2º - Para que se possa permitir que os poderes competentes exerçam suas funções de maneira justa e equilibrada, a Confederação Brasileira de Automobilismo estabelece o presente código.

Paragrafo único: O presente código foi elaborado pela CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO. Fica expressamente proibida a utilização total ou parcial das normas técnicas e desportivas e/ou nomenclaturas e referências nele contidas, em competições que não tenham a supervisão da CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO - CBA ou de suas filiadas.

SEÇÃO III - DA REGULAMENTAÇÃO NACIONAL

Art. 3º - Cada federação filiada à Confederação Brasileira de Automobilismo, e cada associação desportiva filiada a uma dessas federações serão consideradas como conhecedoras deste código. Elas deverão respeitá-lo e fazer com que seja respeitado em sua íntegra.

SEÇÃO IV - DA DELEGAÇÃO DE UM PODER ESPORTIVO

Art. 4º - Cada federação tem o direito de delegar a uma ou mais associações desportivas, todo ou parte do poder esportivo que lhe for conferido pelo presente código, no que tange aos eventos estaduais, intermunicipais ou municipais. Nos eventos internacionais, nacionais e interestaduais, tal delegação somente poderá existir com a aprovação da Confederação Brasileira de Automobilismo.

CAPÍTULO II

NOMENCLATURA E DEFINIÇÕES

SEÇÃO I - DA NOMENCLATURA

Art. 5º - As definições e abreviaturas indicadas a seguir são adotadas no presente código e seus anexos, nos regulamentos nacionais e seus anexos, e em todos os regulamentos particulares. Elas serão de emprego geral.

SEÇÃO II - DAS ABREVIATURAS

Art. 6º - As abreviaturas utilizadas neste código são as seguintes:

- I - FIA: Federação Internacional de Automobilismo
- II - CBA: Confederação Brasileira de Automobilismo
- III - FAU: Federação de Automobilismo (estadual / Distrito Federal)
- IV - CDI: Código Desportivo Internacional
- V - CDA: Código Desportivo do Automobilismo
- VI - CTDN: Conselho Técnico Desportivo Nacional
- VII - CNA: Comissão Nacional de Autódromos
- VIII - CNVT: Comissão Nacional de Velocidade na Terra
- IX - CNK: Comissão Nacional de Kart
- X - CNR: Comissão Nacional de Rallye
- XI - CNRE: Comissão Nacional de Recordes
- XII - CIT: Comissão Internacional de Transporte e Turismo

SEÇÃO III - DAS DEFINIÇÕES

Art. 7º - As principais definições relativas ao automobilismo brasileiro são:

- I - **Veículo Terrestre:** Aparelho movido por seus próprios meios, que se desloque de forma constante, apoiado realmente sobre a superfície terrestre, seja direta ou indiretamente por meio mecânico, e cuja propulsão e direção sejam constantes e inteiramente controladas por algo ou alguém a bordo;
- II - **Automóvel:** Veículo terrestre, que se movimenta sobre quatro rodas não alinhadas, sempre em contato com o solo, sendo pelo menos duas rodas por propulsão e duas para a direção;
- III - **Cilindrada:** É o deslocamento total dos pistões no interior dos cilindros no espaço compreendido entre o ponto morto superior e o ponto morto inferior;
- IV - **Classe:** Grupamento de veículos determinado pela cilindrada do motor ou por outros critérios;
- V - **Evento:** Reunião de concorrentes e oficiais de competição, compreendendo uma ou várias competições, ou tentativas de recorde;
- VI - **Competição, Prova / Bateria ou Manifestação Desportiva:** Toda corrida, tentativa individual, tentativa de recorde, concurso de resistência ou regularidade, rally, concentração turística na qual um automóvel tome parte, com a finalidade de competir. Elas podem ser internacionais, nacionais, interestaduais, estaduais, intermunicipais e municipais, podendo ainda ser reservadas ou fechadas. A competição se inicia no ato da inscrição do piloto, e se encerra na homologação dos documentos da prova (pasta) pela CBA ou FAU, após serem julgadas todas as pendências desportivas, técnicas e jurídicas;

- VII - **Competição Nacional:** Competição em que é permitida somente a participação de concorrentes e pilotos portadores da Cédula Desportiva da CBA, com regulamentação específica, organizada e supervisionada pela CBA;
- VIII - **Competição Interestadual:** Competição em que é permitida somente a participação de concorrentes e pilotos portadores da Cédula Desportiva da CBA, com regulamentação específica, organizada por uma ou mais FAUs e supervisionada pela CBA;
- IX - **Competição Estadual:** Competição em que é permitida somente a participação de concorrentes e pilotos portadores da Cédula Desportiva da CBA, com regulamentação específica, organizada e/ou supervisionada por uma FAU;
- X - **Competição Intermunicipal:** Competição em que é permitida somente a participação de concorrentes e pilotos portadores da Cédula Desportiva da CBA, com regulamentação específica, organizada e/ou supervisionada por uma FAU;
- XI - **Competição Municipal:** Competição em que é permitida somente a participação de concorrentes e pilotos portadores da Cédula Desportiva da CBA, com regulamentação específica, organizada e/ou supervisionada por uma FAU;
- XII - **Competição Reservada:** Competição em que a participação de concorrentes e pilotos, portadores da Cédula Desportiva da CBA ou correspondente de entidade reconhecida pela FIA, é admitida através de convite da própria CBA ou de uma FAU;
- XIII - **Competição Fechada:** Competição em que é admitida a participação de um grupo de concorrentes e pilotos portadores da Cédula Desportiva da CBA, filiados a uma associação desportiva homologada pela CBA ou FAU;
- XIV - **Categoria Escola:** Competição realizada em circuitos, cujos veículos sejam do tipo monoposto, com construção regulamentada especificamente, sem nenhum artifício que provoque efeito aerodinâmico, com pneus do tipo radial, sendo proibida a utilização de pneus do tipo “slick”. Esta definição poderá ser alterada através de adendo do CTDN, tendo em vista tratar-se de uma nova categoria;
- XV - **Rally de Velocidade:** Competição de velocidade livre em estrada, rua ou circuito, que se desenrole sobre trechos previamente determinados e totalmente fechados à circulação normal, e desde que autorizada pelos poderes competentes;
- XVI - **Rally de Regularidade:** Prova realizada em estradas abertas à circulação normal, com trechos de médias impostas, sempre em obediência ao Código Brasileiro de Trânsito, e desde que devidamente autorizada pelos poderes competentes;
- XVII - **Rally Universitário:** Prova realizada em estradas abertas à circulação normal, com trechos de médias impostas, aberta à participação exclusiva de estudantes, e sempre em obediência ao Código Brasileiro de Trânsito, e desde que devidamente autorizada pelos poderes competentes;
- XVIII - **Rally Turístico:** Prova realizada em estradas abertas à circulação normal, com trechos de médias impostas e sempre em obediência ao Código Brasileiro de Trânsito e desde que devidamente autorizada pelos poderes competentes, tendo como objetivo o encontro turístico num ponto determinado previamente;
- XIX - **Trecho:** Distância percorrida, compreendida entre o início e o término do percurso, ou entre a largada e a chegada;
- XX - **Corrida:** Competição realizada em circuito apropriado, na qual a velocidade se constitui no fator determinante para a classificação;
- XXI - **Tentativa:** Competição na qual cada concorrente pode escolher o momento da execução, dentro de um período previamente fixado, e em local determinado pelo regulamento específico;
- XXII - **Percurso:** Trajeto a ser seguido pelo piloto/concorrente;
- XXIII - **Pista:** Percurso a ser utilizado de forma permanente ou temporária, para competições ou recordes;
- XXIV - **Circuitos:** Pistas permanentes, notadamente aquelas que comportem curvas e retas, podendo ser percorridos em grande velocidade. A supervisão dos circuitos será assim efetuada:
- a) A CBA, a seu critério, através da Comissão Nacional de Autódromos, fará vistorias nos autódromos e circuitos de rua, e por intermédio da Comissão Nacional de Kart, nos kartódromos, elaborando laudos das condições atuais dos mesmos, propondo quando necessário, as modificações que julgar conveniente. Essas modificações deverão ser efetuadas por quem de direito, para que esses circuitos, após novamente vistoriados e devidamente homologados, possam sediar competições;
 - b) Essas alterações, representadas pelas obras necessárias, terão prazos de conclusão definidos pela CBA, através de suas comissões de autódromo ou de kart. O não cumprimento desses prazos resultará na interdição do circuito, ficando proibida a realização de quaisquer provas automobilísticas no mesmo, até que as obras estejam devidamente concluídas, e com a consequente expedição, pela autoridade competente, do Alvará de Funcionamento;

c) Circuito de Rua - Fica vetada qualquer competição em circuitos alternativos, quando realizadas em vias públicas, fechadas ao tráfico de veículos ou não, em cidades que possuam um circuito permanente homologado pela CBA;

d) Para circuitos de automóveis serão liberadas licenças específicas, com os seguintes graus:

- 1 - Internacional 1;
- 2 - Internacional 2;
- 3 - Nacional para provas estaduais e regionais;
- 4 - Somente regionais.

e) Para circuitos de kart serão liberadas licenças específicas, com os seguintes graus:

- A - Internacional A;
- B - Internacional B;
- C - Nacional para provas estaduais e regionais;
- D - Somente regionais.

XXV- Prova: Competição integrante de um evento, com várias atividades automobilísticas, ou uma realização isolada, podendo se constituir numa etapa de campeonato ou torneio, ou numa competição isolada;

XXVI - Bateria: Parte de uma determinada prova, com um número de voltas ou tempo previamente regulamentado, podendo também se constituir em uma etapa de um campeonato ou torneio;

XXVII - Recorde: É o resultado máximo obtido nas condições determinadas pelos regulamentos. Um recorde pode ser: mundial, internacional, nacional, interestadual, estadual, intermunicipal ou municipal;

XXVIII - Largada: É o instante exato em que é dada a ordem de partida para um concorrente isolado, ou a vários, partindo juntos de um “grid”;

XXIX - Linha de Largada / Chegada: É a linha de controle inicial e final, com ou sem cronometragem;

XXX - “Grid”: É a ordem oficial de largada dos veículos para uma corrida;

XXXI - “Briefing”: É a reunião oficial do diretor de prova e/ou comissários desportivos com os concorrentes/pilotos/equipes, cuja participação será sempre obrigatória, e destina-se a informá-los quanto aos procedimentos gerais da corrida;

XXXII - Parque Fechado: É o local onde o concorrente/piloto/equipe deve colocar seu veículo, conforme previsto no regulamento particular, e nele deverá ser adotado o seguinte procedimento:

a) No interior do mesmo, o acesso só será permitido para os oficiais de competição destacados para sua supervisão;

b) Serão proibidos no Parque Fechado, quaisquer ajustes, reparos, ou checagens, a não ser em casos especiais, devidamente autorizados pelo comissário técnico;

c) O Parque Fechado será obrigatório em todas as provas em que uma verificação técnica esteja prevista;

d) A não apresentação do veículo no horário previsto no regulamento particular da prova, implicará na aplicação de penalidade(s) no concorrente/piloto nos treinos, baterias, ou provas;

e) Nenhum veículo poderá ser retirado do Parque Fechado sem autorização expressa do Comissário Técnico;

XXXIII - Concorrente: Toda pessoa física ou jurídica participante de uma competição, portadora, obrigatoriamente, da licença de concorrente emitida pela CBA;

XXXIV - Piloto: Pessoa física que conduz um veículo em uma competição, portadora, obrigatoriamente, da Cédula Desportiva da CBA;

XXXV - Equipe: É uma pessoa jurídica que possui em seus quadros um ou mais pilotos e um ou mais veículos regularmente inscritos em uma ou mais modalidades, devendo obrigatoriamente estar registrada e filiada na CBA;

XXXVI - Registro: É o certificado concedido a toda jurídica que tenha intenção de participar ou tomar parte, sob qualquer pretexto, em competições regulamentadas neste código.

XXXVII - Time: É um grupo de pessoas e pilotos que possui em seus quadros um ou mais pilotos e um ou mais veículos regularmente inscritos em uma ou mais modalidades;

XXXVIII - Licença/Filiação: É o certificado concedido anualmente a toda pessoa física ou jurídica (piloto, concorrente, oficial de competição, equipe/time, organizador, circuito, etc.), que tenha intenção de participar ou tomar parte, sob qualquer pretexto, em competições ou tentativas de recorde, regulamentadas neste código. O titular da licença, em se tratando de pessoa física, ou o responsável pela pessoa jurídica portadora da mesma, deve conhecer e acatar na íntegra as determinações deste código;

XXXIX - Exclusão: Punição para o piloto infrator, impedindo que continue participando de uma bateria ou prova;

XL - Desclassificação: Torna sem efeito a classificação obtida pelo piloto infrator, e é decidida sempre após o final da prova;

XLI - Suspensão: Suprime temporariamente do piloto infrator, o direito de tomar parte em qualquer competição realizada no território nacional;

XLII - Desqualificação: Suprime definitivamente do piloto infrator, o direito de tomar parte em qualquer competição;

XLIII - Documentos: Todos os documentos redigidos pelas autoridades de uma prova deverão se constituir em parte integrante da pasta da mesma, e deverão ainda ser mencionados no relatório final dessas autoridades. A preparação dos documentos deverá ser procedida como abaixo descrito:

a) A redação deverá ser em pelo menos duas vias;

b) Deverão conter a assinatura de pelo menos dois comissários desportivos ou diretor de prova, ou comissário técnico, ou outros oficiais dentro suas áreas de atuação;

c) Deverão conter local e data, identificação de etapa e prova, nome e assinatura do emitente e ainda o ciente do destinatário se for o caso;

d) Deverão conter nome(s) e assinatura(s) de testemunha(s), se necessário;

e) As reclamações técnicas e/ou desportivas deverão ser apresentadas em formulários próprios.

O preenchimento deve ser correto e objetivo, de modo a facilitar o exame e o julgamento pelos comissários desportivos, o mais rapidamente possível. Esses formulários deverão estar à disposição dos interessados na Secretaria da Prova;

f) Todos os despachos assinados pelos comissários desportivos e/ou diretor de prova, e/ou comissários técnicos, e/ou outros oficiais deverão conter data e horário da ocorrência do fato;

g) O relatório final dos comissários desportivos configurará o final das atividades de secretaria, parque fechado e pista, e deverá ser muito bem explícito, de maneira que, após a análise e homologação do CTDN, e posterior aprovação da CBA, o evento possa ser definitivamente encerrado;

CAPÍTULO III

COMPETIÇÕES E GENERALIDADES

SEÇÃO I - DAS CONDIÇÕES GERAIS

Art. 8º - Todas as competições e tentativas de recordes nacionais organizadas no Brasil serão regidas pelo presente código.

SEÇÃO II - DA ORGANIZAÇÃO DE COMPETIÇÕES

Art. 9º - Uma competição poderá ser organizada:

I - pela CBA, possuidora do poder esportivo;

II - pelas FAUs;

III - pelas associações desportivas (clubes);

IV Todos os regulamentos particulares, programas e os formulários de inscrição relativos a uma competição deverão conter a seguinte menção: “organizada conforme o Código Desportivo Internacional - CDI e Código Desportivo do Automobilismo - CDA”.

SEÇÃO III - DO RESPEITO AO CÓDIGO

Art. 10 - Todo organizador de uma competição, ou que dela tome parte deverá:

I - Conhecer o estatuto e os regulamentos da CBA, o presente código e os regulamentos nacionais ou estaduais.

II - Submeter-se a eles sem restrições, assim como às decisões das autoridades desportivas, e às consequências que delas possam resultar.

SEÇÃO IV - DA COMPETIÇÃO INTERDITADA

Art. 11 - Toda competição programada que não for organizada em conformidade com as disposições do presente código e dos regulamentos nacionais e/ou estaduais, será interdita pela CBA ou FAU.

SEÇÃO V - DA COMPETIÇÃO ADIADA OU CANCELADA

Art. 12 - Após o início de um evento ou uma competição, o mesmo não poderá ser adiado ou cancelado sem que as cláusulas de adiamento ou cancelamento estejam previstas no regulamento, ou sem que os comissários desportivos tenham decidido por uma das providências, por motivo de força maior ou de falta de segurança.

SEÇÃO VI - DO INÍCIO DO EVENTO

Art. 13 - O evento se iniciará no primeiro horário constante do regulamento particular da prova, que deverá ser aquele determinado para a abertura das inscrições.

Parágrafo único: Fica facultado ao organizador do evento antecipar a abertura das inscrições para até 120 dias em relação à data final do mesmo, ficando a seu critério a data de encerramento das inscrições.

SEÇÃO VII - DO TÉRMINO DO EVENTO

Art. 14 - Nas provas nacionais, o evento terminará com a homologação da pasta pelo CTDN e a aprovação da presidência da CBA. Nas provas de âmbito estadual quando aprovada pelo presidente da FAU.

CAPÍTULO IV

COMPETIÇÕES - DETALHES DE ORGANIZAÇÃO

SEÇÃO I - DO RESPEITO ÀS LEIS E REGULAMENTOS

Art. 15 - Uma competição poderá ser organizada sobre estradas, sobre pistas, ou sobre ambas. Nenhuma permissão para organização será concedida pela CBA ou FAU, sem que o organizador obtenha, se necessário, a aprovação da autoridade administrativa e policial local.

Parágrafo primeiro: As competições organizadas sobre estrada aberta ao tráfego deverão se desenvolver conforme o Código de Trânsito Brasileiro, artigo 67 da lei nº 9503 de 23/09/1997, e as regras em vigor no local da prova. As infrações ao Código de Trânsito Brasileiro ou às regras locais serão passíveis da aplicação de penalizações pelas autoridades competentes.

Parágrafo segundo: As competições organizadas em autódromos serão submetidas a todas as regras deste código, e às do CDI, além de outras normas particulares que regem a conduta dos pilotos de veículos de corrida.

SEÇÃO II - DO REGULAMENTO PARTICULAR DE UMA COMPETIÇÃO

Art. 16 - O regulamento particular deverá ser divulgado com uma antecedência mínima de 30 dias para competições em vias públicas e de no mínimo cinco dias para circuitos permanentes, e nele deverá constar o que se segue:

- I - A designação da prova, informando nome da mesma, do campeonato, torneio ou copa, etapa, etc.
- II - A data e o local da realização.
- III - Nome do promotor do evento.
- IV - Nome da entidade organizadora do evento.
- V - Nome(s) da(s) entidade(s) supervisora(s) do evento.
- VI - Nomes das autoridades desportivas: Presidente da CBA, presidente da FAU e do clube organizador, e outros que se fizerem necessários.
- VII - Nomes das autoridades da prova - Esse item deverá citar nominalmente todos os oficiais de competição designados para o evento, tais como: comissários desportivos e técnicos, diretor de prova, diretor adjunto, etc.
- VIII - Nome da equipe de cronometragem, e do seu responsável.
- IX - Descrição detalhada das competições programadas, especificando classe(s) e categoria(s) dos veículos admitidos, combustível, número de máximo de concorrentes, etc.
- X - Extensão e sentido da pista;
- XI - Informações completas sobre as inscrições, tais como: requisitos, valor(es), local(is), horário(s) e data de abertura e encerramento.
- XII - Informações sobre a segurança.
- XIII - Quadro completo com as datas, horários e locais das atividades.
- XIV - Um lembrete das disposições do presente código, em especial: proteção contra incêndio, sinalização, identificação dos veículos, etc.
- XV - Sistema de largada, chegada e classificação.
- XVI - Premiação.
- XVII - Informações sobre reclamações.
- XVIII - Citação específica de que o evento estará submetido ao CDI, ao CDA e a ao regulamento da competição e ao próprio regulamento particular.
- XIX - O organizador não poderá modificar o regulamento particular após a abertura das inscrições, salvo por decisão do(s) comissário(s) desportivo(s), por razões de força maior ou de segurança.

SEÇÃO III - DAS INSCRIÇÕES

Art. 17 - A ficha de inscrição é um contrato entre o concorrente/piloto e o organizador, e por isso deverá obrigatoriamente conter, além dos dados completos das partes envolvidas, citação sobre a isenção das responsabilidades do organizador e da(s) entidade(s) supervisora(s), relativas a eventuais acidentes, e ainda as assinaturas do concorrente/piloto, do chefe da equipe/time e/ou de seu(s) representante(s) legal(is).

Parágrafo primeiro: Nenhum concorrente/piloto poderá participar de um evento sem estar devidamente inscrito.

Parágrafo segundo: A CBA ou FAU poderá se recusar a aceitar a inscrição de um concorrente/piloto, desde que justifique o motivo.

Parágrafo terceiro: No ato da inscrição, o concorrente/piloto deverá apresentar a Cédula Desportiva da CBA, ou o recibo provisório por ela emitido através da FAU competente, dentro de seu prazo de validade.

CAPÍTULO V

LARGADAS E BATERIAS

SEÇÃO I - DA LARGADA

Art. 18 - A largada é o instante exato em que é dada a ordem de partida para um concorrente isolado, ou a vários partindo juntos de um “grid”, e pode ser:

I - Lançada - os veículos devem estar em movimento no instante em que é dada a ordem para a cronometragem ser iniciada.

II - Parada - os veículos devem estar imóveis no instante em que é dada a ordem de partida.

III - No regulamento de cada categoria deverá constar o tipo e o procedimento da largada.

IV - A critério da direção de prova, e visando única e exclusivamente a segurança, a largada poderá ser dada com a intervenção do safety-car.

SEÇÃO II - DA QUEIMA DE LARGADA

Art. 19 - A queima de largada ocorre quando um piloto, sem ordem do largador, e antes que lhe seja mostrada a sinalização apropriada, avança da posição que lhe foi designada para largar.

Parágrafo primeiro: Quando se tratar de uma largada em grupo, todo piloto que tiver queimado a largada deverá sofrer penalidade de 20 segundos a ser acrescida ao tempo que ele tiver gasto para terminar a prova. Essa penalização deverá ser comunicada ao chefe da sua equipe/time, e também anunciada pelo serviço de som do local.

Parágrafo segundo: A penalidade de 20 segundos poderá, a critério dos comissários, ser substituída por um “drive through” (passagem obrigatória pelo pit lane, obedecendo à velocidade máxima de box regulamentada para a prova).

Parágrafo terceiro: No caso específico do kart, as punições serão aplicadas de acordo com o Regulamento Nacional de Kart - RNK.

SEÇÃO II - DOS JUÍZES DE LARGADA/CHEGADA

Art. 20 - Um ou vários juízes de largada/chegada poderão ser convocados pelos organizadores de uma competição.

Parágrafo primeiro: Os registros da cronometragem oficial poderão também servir para a apuração de queima de largada. (volta zero)

Parágrafo segundo: Não será admitida reclamação desportiva contra a constatação do(s) juiz(es) de largada/chegada.

SEÇÃO III - DAS BATERIAS

Art. 21 - Uma competição poderá comportar mais de uma bateria. Nesse caso, essas baterias deverão ser definidas pelo organizador, e publicadas no programa do evento. A composição das baterias poderá ser modificada pelos comissários desportivos, se assim se fizer necessário.

CAPÍTULO VI

CONCORRENTES, PILOTOS E EQUIPES

SEÇÃO I - DO REGISTRO E FILIAÇÃO DE CONCORRENTE / PILOTO E EQUIPES

Art. 22 - Toda pessoa que desejar obter qualificação de concorrente/piloto, deverá encaminhar sua solicitação de licença a CBA, por intermédio de sua FAU. Se o piloto for também o concorrente, ele deverá possuir as duas licenças correspondentes.

Parágrafo primeiro: As equipes desportivas automobilísticas, para poderem participar das competições de âmbito estadual, deverão registrar-se e filiar-se na FAU correspondente à jurisdição de suas sedes.

Parágrafo segundo: As equipes desportivas automobilísticas deverão solicitar às suas FAUs de origem o envio devidamente instruído dos seus pedidos de registro junto a CBA, em duas vias, acompanhados das taxas FAU/CBA e dos seguintes documentos:

I - Requerimento para registro de equipe;

II - Estatuto ou Contrato Social em que conste em seus objetivos sociais a finalidade de participação em atividades automobilísticas, devidamente registrado em cartório;

III - Cópia do cartão do CNPJ;

IV - Comprovação do endereço da sede, ou local de funcionamento;

V - Quadro constitutivo;

VI - Insignias e cores;

VII - Cadastro de integrante/piloto de equipe devidamente preenchido e assinado em duas vias e cópia do RG;

VIII - Cópia do regimento interno;

IX - Descrição das modalidades dos veículos.

Parágrafo terceiro: As equipes desportivas automobilísticas devidamente registradas junto a CBA, para poderem participar das competições de âmbito nacional ou internacional, deverão solicitar às suas FAUs de origem, o envio devidamente instruído dos seus pedidos de filiação junto a CBA.

Parágrafo quarto: As equipes notificarão as FAUs, no prazo máximo de dez dias, qualquer modificação em sua direção, regimento interno, admissão ou demissão de integrantes e pilotos do seu quadro.

Parágrafo quinto: As equipes deverão solicitar a renovação anual de suas filiações junto as FAUs / CBA, devendo seu registro estar sempre atualizado.

SEÇÃO II - DA DELIBERAÇÃO DA LICENÇA

Art. 23 - Estão previstos três tipos de licença:

I - Licença de piloto;

II - Licença de concorrente.

III - Licença de equipe.

IV - As condições para a emissão das licenças serão:

a) Para obter sua licença/cédula desportiva, todos os pilotos e concorrentes, independentemente da idade, deverão apresentar, no ato da entrega de seu requerimento, cópia da sua carteira de identidade.

b) A Cédula Desportiva será emitida e encaminhada pela CBA à FAU de origem, em cinco dias úteis após o recebimento da documentação completa e correta.

c) No ato da filiação, o piloto receberá um recibo provisório, válido por um prazo não prorrogável de 30 dias, sendo que neste caso a ficha de inscrição conterá todos os dados fornecidos pelo piloto que, na impossibilidade de verificação, serão considerados como verdadeiros. Verificando-se qualquer informação incorreta prestada pelo requerente, serão tornadas nulas todas e quaisquer

participações para qual o mesmo tiver sido inscrito sob esta condição, ficando desde já fixada a multa de 50 UPs, e a suspensão automática pelo prazo de 27 dias a partir da constatação do fato.

d) O concorrente/piloto deverá solicitar a cédula desportiva de acordo com a modalidade de que participa ou de que participará. Quando o concorrente/piloto participar em mais de uma modalidade, deverá solicitar tantas cédulas quantas forem essas modalidades;

e) Quando uma modalidade possuir mais que uma categoria com cédulas diferenciadas, o piloto/concorrente para essa modalidade, poderá solicitar cédula desportiva referente a apenas uma categoria.

f) Poderá ser emitida pelas FAUs uma licença temporária de piloto, válida única e exclusivamente para um evento, e somente nas categorias básicas das seguintes modalidades: Arrancada, Fora de Estrada e Rally Universitário.

g) O valor da licença temporária será de 25% do valor da cédula desportiva cobrado pela FAU.

h) Não serão atribuídos pontos obtidos na prova, com finalidade de classificação em campeonatos / torneios, aos pilotos portadores de Licença Temporária.

i) Para obter sua licença/cédula desportiva, as equipes deverão apresentar, no ato da entrega de seu requerimento, o registro devidamente atualizado.

SEÇÃO III - DO EXAME MÉDICO

Art. 24 - Para requerer a cédula desportiva, todo piloto deverá apresentar um exame médico contendo dados sobre sua saúde.

SEÇÃO IV - DA RESPONSABILIDADE COMUM DO CONCORRENTE, PILOTO E EQUIPE

Art. 25 - Os signatários da Ficha de Inscrição serão responsáveis pelos atos e omissões de seu piloto, seus mecânicos e quaisquer pessoas ligadas à sua equipe ou time.

SEÇÃO V - DAS MODALIDADES E CATEGORIAS DE PILOTOS

Art. 26 - Ficam estabelecidas as seguintes modalidades e categorias de pilotos:

I - Velocidade:

- a) Piloto Graduado de Competição "SUPER A" - PGC "SUPER A";
- b) Piloto Graduado de Competição "A" - PGC "A";
- c) Piloto Graduado de Competição "B" - PGC "B";
- d) Piloto Novato de Competição - PNC.

II - Arrancada:

- a) Piloto de Arrancada - PAR.

III - Fora de Estrada:

- a) Piloto/Navegador Graduado de Fora de Estrada - PGFE - NGFE;
- b) Piloto/Navegador Novato de Fora de Estrada - PNFE - NNFE.

IV - Kart:

- a) Piloto Mirim de Kart - PMK: De seis anos completos até oito anos;
- b) Piloto Cadete de Kart - PCK: De oito anos completos até onze anos;
- c) Piloto Júnior Menor de Kart - PJMK: De onze anos até treze anos;
- d) Piloto Júnior de Kart - PJK: De treze anos até quatorze anos;
- e) Piloto de Kart - PK: O iniciante com idade mínima de quatorze anos, e que nunca tenha participado de provas de kart;
- f) Piloto Graduado de Kart "B" - PGK "B": Promovido da categoria PJK ou PK, ou ainda diplomado em escola de pilotagem de kart, reconhecida pela CBA e com idade mínima de quatorze anos;
- g) Piloto Graduado de Kart "A" - PGK "A": Promovido da categoria PGK "B".
- h) Piloto Sênior de Kart "B" - PSK "B": Idade mínima de vinte e cinco anos;
- i) Piloto Sênior de Kart "A" - PSK "A": Promovido da categoria PSK "B".
- j) Condições para emissão da cédula desportiva do kart:

1 - O piloto poderá solicitar sua filiação nas categorias PJMK, PJK, PK, PGK "B" e PSK "B", desde que atinja o limite mínimo de idade exigido no ano de sua filiação na categoria.

2 - O piloto que obtiver diploma de escola de pilotagem de kart reconhecida pela CBA, poderá solicitar a cédula de PGK "B", desde que atinja o limite de idade ara a categoria no ano de sua filiação.

V - Rally:

- a) Piloto/Navegador Graduado de Rally - PGR - NGR;
Promovido da categoria - PR - NR
- b) Piloto/Navegador de Rally - PR - NR;
- c) Piloto/Navegador Universitário de Rally - PUR - NUR.

VI - Velocidade na Terra:

- a) Piloto Graduado "A" de Velocidade na Terra - PGVT "A";
Promovido da categoria - PGVT "B";
- b) Piloto Graduado "B" de Velocidade na Terra - PGVT "B";
Promovido da categoria - PNVT;
- b) Piloto Novato de Velocidade na Terra - PNVT;
Idade mínima de dezesseis anos completos;
- c) Piloto Graduado de Mini Fórmula Tubular - PGMFT;
Promovido da categoria - PNMFT;
- d) Piloto Novato de Mini Fórrmula Tubular - PNMFT.
Idade Mínima de Dezesseis anos.
- e) Piloto Júnior de Mini Fórmula Tubular - PJMFT
Idade mínima de doze anos completos até 16 anos incompletos, podendo permanecer na categoria caso complete 16 anos após participar de uma etapa de um campeonato ou torneio.

VII - Teste:

- a) Piloto de Teste - PT;

SEÇÃO VI - DA PARTICIPAÇÃO DE PILOTO / NAVEGADOR

Art. 27 - Pilotos / navegadores filiados a uma FAU poderão participar de campeonatos de outras FAUs, mediante a apresentação da cédula desportiva da CBA.

Parágrafo primeiro: Na modalidade rally, poderão participar das competições, pilotos de ambos os sexos, maiores de 18 anos, portadores de Carteira Nacional de Habilitação e Licença Desportiva expedida pela CBA. Navegadores menores de 18 anos e maiores de 16 anos deverão ser autorizados pelos seus responsáveis legais.

Parágrafo segundo: Na modalidade fora de estrada, poderão participar das competições, pilotos de ambos os sexos, maiores de 18 anos, portadores de Carteira Nacional de Habilitação e Licença Desportiva expedida pela CBA. Navegadores menores de 18 anos e maiores de 16 anos deverão ser autorizados pelos seus responsáveis legais.

SEÇÃO VII - DA ADMISSÃO E PROMOÇÃO DE PILOTOS

Art. 28 - A admissão e promoção dos pilotos em suas respectivas categorias e classes far-se-á obrigatoriamente em conformidade com o critério abaixo descrito, respeitadas as demais exigências deste código.

I - Velocidade: O Critério de admissão e promoção nesta classe será o que se segue:

- a) Pilotos com idade entre 16 anos completos e 18 anos incompletos:
 - 1 - Os Pilotos de kart que tiverem pelo menos dois anos de participação efetiva nas categorias PGK "B" e/ou PGK "A", PSK "B" e/ou PSK "A" poderão requerer a Cédula Desportiva Nacional PGC "B";
 - 2 - Os Pilotos de kart que tiverem pelo menos um ano de participação efetiva em qualquer categoria, e os pilotos que possuírem diploma de curso de pilotagem em escola

de kart reconhecida pela CBA, poderão requerer a Cédula Desportiva Nacional PNC, respeitado o disposto no item 3 abaixo;

3 - A norma descrita no item 2 acima somente entrará em vigor, 30 dias após a homologação de um Campeonato da modalidade “Categoria Escola”.

b) De PNC para PGC “B”:

1 - O piloto que participar de pelo menos cinco provas, e desde que tenha completado 75% do percurso em cada uma delas;

c) De PGC “B” para PGC “A”:

1 - O Piloto que houver se classificado entre os dez primeiros colocados na classificação final da temporada anterior, ou da mesma temporada, em campeonato ou torneio de âmbito nacional;

2 - Os campeões e vice-campeões de campeonatos e torneios realizados pelas FAUs;

3 - Todos os Pilotos brasileiros de comprovadas boas participações em competições reconhecidas pela CBA, de âmbito internacional;

4 - Pilotos classificados entre o 3º e 6º lugares dos campeonatos e torneios das FAUs, desde que tenham tido o número mínimo de 15 participantes.

A promoção destes pilotos ficará a critério da FAU.

d) De PGC “A” para PGC “SUPER A”

1 - Os Pilotos que tenham participado do Campeonato Mundial de Fórmula 1;

2 - Os Pilotos contratados por equipes participantes do Campeonato Mundial de Fórmula 1;

3 - Os Pilotos Brasileiros Campeões Mundiais de Automobilismo (exceto kart);

4 - Os pilotos que tenham em seu “currículo” a comprovação de terem sido classificados em até o terceiro lugar em Campeonato Internacional, reconhecido pela FIA ou ASN filiada à FIA;

5 - Os pilotos classificados até o décimo quinto lugar no Campeonato Brasileiro de Stock Car a partir de 2002;

6 - Os pilotos Campeões e Vice-Campeões do Campeonato Brasileiro da Stock Car Light a partir de 2005, ou categoria similar;

7 - Os pilotos Campeões e Vice-Campeões do Campeonato Brasileiro da Formula Renault até 2006;

8 - Os pilotos Campeões do Campeonato Brasileiro Copa Renault Clio até 2006;

9 - Os pilotos Campeões do Campeonato Brasileiro de Pick-Up Racing até 2006;

10 - Os pilotos que tenham se classificado para o Grid de Largada em no mínimo três etapas do Campeonato Brasileiro de Stock Car 2007.

Parágrafo único: Para a obtenção da cédula PGC “SUPER A”, o piloto, além de preencher um dos requisitos supra citados, deverá apresentar documento comprobatório de que participará na atual temporada, de competição em que esta cédula seja exigida, e também comprovar sua participação como piloto PGC “A” em campeonatos de automobilismo nos últimos 5 anos.

d) Outros:

1 - Aos campeões e vice-campeões nacionais de motociclismo, poderá ser fornecida a cédula Piloto Graduado de Competição “B”.

II - Kart: Serão promovidos à categoria imediatamente superior, desde que respeitados os limites de idade e obedecendo aos seguintes critérios:

a) PCK: Promovido da categoria PMK;

b) PJMK: Promovido da PCK. O piloto PCK poderá, no ano em que completar onze anos, optar por ser promovido para a categoria PJMK;

c) PJK: Promovido da PJMK. No ano em que o piloto PJMK completar treze anos, ele poderá optar por ser promovido para a categoria PJK;

d) PK: Promovido da categoria PJK. O piloto que iniciar no kart na categoria PJK com treze anos completos, poderá, no ano em que completar quatorze anos, optar por ser promovido à categoria PK;

e) PGK “B”: Promovido das categorias PJK ou PK.

a) As promoções dos melhores classificados no CBK - Campeonato Brasileiro de Kart serão assim efetuadas:

1 - Do 1º ao 5º lugares - obrigatórias;

2 - Do 6º ao 10º lugares - a critério da CBA/FAUs;

- b) As promoções relativas aos campeonatos(exceto CBK)/torneios da CBA/FAUs serão efetuadas da seguinte forma:
- 1 - Campeões e vice-campeões - obrigatórias;
 - 2 - Do 3º ao 10º lugares - a critério da CBA/FAUs;
- f) PGK “A”: Promovido da categoria PGK “B”.
- a) As promoções dos melhores classificados no CBK - Campeonato Brasileiro de Kart serão assim efetuadas:
- 1 - Do 1º ao 5º lugares - obrigatórias;
 - 2 - Do 6º ao 10º lugares - a critério da CBA/FAUs;
- b) As promoções relativas aos campeonatos(exceto CBK)/torneios da CBA/FAUs serão efetuadas da seguinte forma:
- 1 - Campeões e vice-campeões - obrigatórias;
 - 2 - Do 3º ao 10º lugares - a critério da CBA/FAUs;
- g) PSK “A”: Promovido da categoria PSK “B”.
- a) As promoções dos melhores classificados no CBK - Campeonato Brasileiro de Kart serão assim efetuadas:
- 1 - Do 1º ao 5º lugares - obrigatórias;
 - 2 - Do 6º ao 10º lugares - a critério da CBA/FAUs;
- b) As promoções relativas aos campeonatos(exceto CBK)/torneios da CBA/FAUs serão efetuadas da seguinte forma:
- 1 - Campeões e vice-campeões - obrigatórias;
 - 2 - Do 3º ao 10º lugares - a critério da CBA/FAUs.
- h) Condições para promoção e emissão da cédula desportiva do kart:
- 1 - O piloto, quando da solicitação da cédula desportiva, deverá optar pela categoria em que irá participar no ano, sendo proibida a troca de categoria no decorrer do mesmo ano, ficando também expressamente proibida a sua participação em qualquer categoria que não seja a da sua cédula desportiva.
 - 2 - O piloto graduado de qualquer modalidade poderá requerer cédula desportiva de piloto graduado de Kart “B” ou “A”, a critério da FAU.

III - **Rally:** Serão promovidos à categoria imediatamente superior, os campeões e os classificados até o 6º lugar nos torneios da CBA, bem como os campeões e vice-campeões dos torneios das FAUs.

IV - **Fora de Estrada e Velocidade na Terra:** Serão promovidos à categoria imediatamente superior, os campeões e os classificados até o 6º lugar nos torneios da CBA, bem como os campeões e vice-campeões dos torneios das FAUs.

V - **Teste:** Serão admitidos como pilotos de testes aqueles indicados pelas montadoras / FAUs para a realização de testes e tentativas de recordes supervisionados pela CBA / FAUs.

VI - **Procedimentos:** A CBA examinará, sempre que solicitada, e tão logo seja possível, os pedidos de promoção e graduação de pilotos. Essas promoções poderão ser autorizadas mesmo durante a temporada, desde que o piloto tenha obtido em sua respectiva classe, as classificações necessárias constantes deste artigo, respeitadas as formalidades do presente código, exceto para o Kart, que tem legislação própria sobre o assunto.

SEÇÃO VIII - DA VALIDADE DA CÉDULA DESPORTIVA

Art. 29 - O piloto Graduado “A” de qualquer modalidade que deixar de renovar sua cédula desportiva automobilística da CBA, por prazo igual ou superior a cinco anos, retornará automaticamente à categoria Graduado “B”.

Parágrafo primeiro: A todo e qualquer piloto de kart que tenha idade suficiente para obtenção da licença internacional, e que possua em seu currículo esportivo, claras condições de representar dignamente o Brasil, será concedido esse documento, correspondente à sua respectiva classe.

Parágrafo segundo: A concessão da licença internacional não implica na obrigatoriedade de mudança da categoria do piloto no Brasil.

Parágrafo terceiro: O concorrente/piloto portando sua cédula desportiva em vigor, terá acesso aos eventos automobilísticos supervisionados pela CBA e FAUs, desde que o evento não tenha credenciamento próprio.

Parágrafo quarto: A Cédula Desportiva solicitada até 30 de novembro terá sua validade até 31 de dezembro do ano em curso. As Cédulas Desportivas solicitadas durante o mes de dezembro terão sua validade até 31 de dezembro do ano seguinte.

SEÇÃO IX - DOS DIPLOMADOS EM ESCOLAS DE PILOTAGEM

Art. 30 - Para os pilotos diplomados por escolas técnicas de pilotagem reconhecidas pela CBA e supervisionadas pelo CTDN, será expedida a Cédula Desportiva Nacional de Piloto Graduado “B” de Velocidade, exceto para aqueles diplomados por escolas técnicas de pilotagem de kart, respeitada a condição prevista no artigo 28 inciso I, letra “a”, itens 2 e 3 .

Parágrafo primeiro: Para os pilotos de kart diplomados por escolas técnicas de pilotagem específicas para kart reconhecidas pela CBA e supervisionadas pelo CTDN, será expedida a Cédula Desportiva Nacional da categoria Piloto Graduado de Kart “B”, se o piloto tiver idade superior a quatorze anos; se a idade do piloto for inferior a quatorze anos, será expedida a Cédula Desportiva Nacional correspondente à categoria compatível com a sua respectiva idade.

Parágrafo segundo: Para os pilotos diplomados em escolas técnicas de pilotagem de outras modalidades que vierem a ser reconhecidas pela CBA, será expedida a Cédula Desportiva Nacional, de conformidade com regulamentação específica.

CAPÍTULO VII

OFICIAIS DE COMPETIÇÃO

SEÇÃO I - DA RELAÇÃO DOS OFICIAIS DE COMPETIÇÃO

Art. 31 - Serão designados com o nome de oficiais de competição:

- I - Comissários desportivos;
- II - Diretor de prova, podendo ser assistido por adjuntos;
- III - Secretário de prova
- IV - Cronometristas;
- V - Comissários técnicos;
- VI - Vistoriadores;
- VII - Comissários de abastecimento;
- VIII - Comissários de pista;
- IX - Comissários de Box;
- X - Sinalizadores;
- XI - Juízes de largada;
- XII - Juízes de chegada;
- XIII - Controladores de “handcap”;
- XIV - Largadores.

SEÇÃO II - DOS OFICIAIS INDISPENSÁVEIS

Art. 32 - Em um evento, os oficiais deverão compreender pelo menos três comissários desportivos, um diretor de prova, cronometristas, além obrigatoriamente, dos oficiais e equipamentos descritos no Capítulo XI.

Parágrafo primeiro: Os comissários desportivos formarão um colegiado, sob a autoridade de um presidente, que deverá ser o comissário designado pela CBA em provas de âmbito nacional e/ou interestadual, ou o comissário da FAU em campeonatos de âmbito estadual. O presidente desse

colegiado terá sob sua responsabilidade o respeito ao planejamento das provas, assim como sob suas ordens a redação dos relatórios.

Parágrafo segundo: O diretor de prova deverá se manter em contato com o presidente do colegiado durante toda a duração da prova, de modo a conseguir o melhor andamento possível das atividades.

Parágrafo terceiro: Nas provas de âmbito estadual, excetuando-se os campeonatos estaduais, deverão ser designados no mínimo 2 (dois) Comissários Desportivos.

SEÇÃO III - DA NOMEAÇÃO

Art. 33 - Pelo menos um dos comissários desportivos deverá ser nomeado pela CBA, se a prova for de âmbito nacional. Os outros oficiais serão nomeados pelo organizador/FAU, mediante aprovação da CBA.

SEÇÃO IV - DAS FUNÇÕES NÃO PERMITIDAS

Art. 34 - Nenhum oficial poderá, em uma competição, exercer função outra, senão aquela para a qual for designado.

Parágrafo primeiro: Em casos excepcionais, se for estritamente necessário, em face da indisponibilidade de pessoal habilitado, poderá ser admitido acúmulo de no máximo duas funções, exceto para o(s) comissário(s) desportivo(s), comissário(s) técnico(s) e diretor de prova.

Parágrafo segundo: O oficial de competição estará estritamente proibido de competir em todas as competições na qual exercer função oficial.

Parágrafo terceiro: Se um oficial de competição atuar num evento automobilístico em que estiver concorrendo um piloto com quem tenha qualquer grau de parentesco, seja ele esposo(a), companheiro(a), ou em linha direta ascendente ou descendente, ou ainda por afinidade – cunhado(a), estará proibido de emitir informações ou opiniões sobre quaisquer assuntos relacionados a esse piloto, e não poderá ainda se fazer presente na secretaria, no “briefing”, na sala de comissários, na pista ou no parque fechado, durante o período em que o mesmo estiver participando de qualquer atividade num desses locais.

SEÇÃO V - DA REMUNERAÇÃO DOS OFICIAIS

Art. 35 - Os comissários desportivos e comissários técnicos deverão receber uma remuneração simbólica. Os outros oficiais poderão ser remunerados.

SEÇÃO VI - DEVERES DOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS

Art. 36 - De uma maneira geral, os comissários desportivos não terão nenhum tipo de responsabilidade quanto à organização da prova e não deverão exercer nenhuma função executiva relacionada com a mesma.

Parágrafo primeiro: Eles não incorrerão, em razão de uma função, em nenhuma responsabilidade, exceto aquelas impostas pela CBA ou pela FAU a que eles sejam porventura subordinados.

Parágrafo segundo: Eles deverão, tão logo seja possível, após o final da prova, assinar e enviar à CBA e/ou FAU, um relatório fechado, assim como os detalhes sobre reclamações apresentadas ou exclusões/desclassificações, e adicionando suas recomendações quanto a qualquer decisão que possa ser tomada eventualmente a respeito de uma suspensão ou desqualificação.

Parágrafo terceiro: Nos casos que dependam de análises posteriores de componentes, documentos ou validade de homologações, os Comissários Desportivos deverão encaminhar ao CTDN a pasta da prova e se constatado qualquer irregularidade o presidente do CTDN tem total autonomia para a aplicação das penas previstas nos regulamentos e no CDA.

Parágrafo quarto: Em um evento comportando várias competições, poderá haver para cada uma delas, comissários desportivos diferentes.

SEÇÃO VII - DOS PODERES DOS COMISSÁRIOS DESPORTIVOS

Art. 37 - Os comissários desportivos terão autoridade absoluta para fazer respeitar o presente código, os regulamentos nacionais e particulares, assim como a programação do evento. Eles deverão julgar toda reclamação que eventualmente for apresentada durante a realização de uma prova, sob reserva do direito de recurso previsto neste código (ver capítulo X). Em particular eles poderão:

- I - Decidir pelas sanções a serem aplicadas no caso de infração às leis ou aos regulamentos (ver capítulo IV, seção I);
- II - Adicionar excepcionalmente, certas modificações no regulamento particular (ver capítulo IV, seção II);
- III - Modificar a composição ou o número de baterias (ver capítulo V, seção IV);
- IV - Autorizar nova largada em caso de empate;
- V - Autorizar a troca de pilotos;
- VI - Aceitar ou não as retificações propostas pelos juízes de falta (ver capítulo VII, seção XVI);
- VII - Impor punições (ver capítulo VIII, seção III);
- VIII - Decidir exclusões e/ou desclassificações (ver capítulo VIII, seções VI e VII);
- IX - Realizar, se necessário, modificações na classificação (ver capítulo VIII, seção XI);
- X - Impedir de competir qualquer piloto (ou qualquer veículo) que eles considerem, ou que lhes for comunicado pelo diretor de prova ou comissário técnico, como sendo suscetíveis a causar perigo;
- XI - Excluir de uma competição determinada ou por toda a duração do evento, todo concorrente ou piloto que eles considerem, ou que lhes for avisado pelo diretor de prova como não qualificado para tomar parte ou ainda que eles julgarem culpado de conduta incorreta ou manobra fraudulenta, e exigir, caso o piloto se recuse a obedecer à ordem do oficial responsável, que ele se retire da área do percurso;
- XII - Adiar uma competição por razão de força maior, ou por razões de segurança;
- XIII - Adicionar ao programa, no que concerne à posição da linha de largada e de chegada, ou todas as outras questões, as modificações que lhes forem solicitadas pelo diretor de prova para assegurar maior segurança;
- XIV - Designar se necessário, um ou vários suplentes em caso de ausência de um ou mais comissários desportivos nomeados, com o objetivo de assegurar a presença do número de comissários desportivos indispensáveis;
- XV - Tomar a decisão de interromper a prova, aplicável a todos os campeonatos, torneios, troféus e copas da CBA e FAUs.
- XVI - Reunir os relatórios dos cronometristas, dos comissários técnicos, dos vistoriadores, dos comissários de pista e de box, assim como todas as informações oficiais para estabelecer a classificação;
- XVII - Enviar ao CTDN para posterior decisão as pendências técnicas e desportivas que por qualquer motivo não tiverem sido apresentadas e ou julgadas até a emissão final dos relatórios.

SEÇÃO VIII - DOS DEVERES DO DIRETOR DE PROVA

Art. 38 - O diretor de prova deverá se fazer assistir por adjuntos. Em um evento comportando várias provas, poderá haver para cada uma delas, um diretor de prova distinto. O diretor de prova será o responsável pela condução da prova, de acordo com o programa oficial. Em particular, ele deverá:

- I - Assegurar a ordem sobre o local da pista, através da ligação do promotor/organizador com as autoridades civis e militares encarregadas de policiar e especialmente designadas para zelar pela segurança pública;
- II - Assegurar-se de que todos os oficiais estejam nos seus postos e comunicar aos comissários desportivos no caso da ausência de um deles;
- III - Assegurar-se de que todos os oficiais estejam munidos das informações necessárias para o desempenho de suas funções;

- IV - Supervisionar os concorrentes e os seus veículos, e impedir ainda todo concorrente ou piloto suspenso de tomar parte nas provas para as quais não estiverem qualificados;
- V - Assegurar-se de que cada veículo esteja em seu lugar, e que cada concorrente seja portador do número correspondente a sua inscrição;
- VI - Assegurar-se de que o veículo seja conduzido pelo piloto para ele designado, agrupar os demais de acordo com as suas categorias e suas classes;
- VII - Fazer com que os pilotos avancem com seus veículos para a linha de largada, e se posicionem na ordem prescrita, e se estiverem em suas devidas posições, autorizar a largada;
- VIII - Apresentar aos comissários desportivos toda proposição de modificação do programa, faltas, infrações ou reclamações de um concorrente;
- IX - Receber essas reclamações e remetê-las sem retardo aos comissários desportivos que decidirão o caminho a ser tomado;
- X - Preparar, ou fazer com que seja preparado pelo secretário da prova, no que se refere à(s) competição(ões) de que ele estiver encarregado, os elementos do relatório fechado, e submetê-los à aprovação dos comissários desportivos.

SEÇÃO IX - DOS DEVERES DO SECRETÁRIO DE PROVA

Art. 39 - O secretário de prova será o responsável pela organização do material da prova e anotações que com ela se relacionarem. Ele deverá se assegurar de que os diferentes oficiais estejam cientes de suas respectivas funções, e que estejam munidos do equipamento necessário. Ele deverá ainda, se necessário, assessorar o diretor de prova na preparação do relatório fechado de cada competição (ver capítulo VII, seção VIII).

SEÇÃO X - DOS DEVERES DO SERVIÇO DE CRONOMETRAGEM

Art. 40 - O serviço de cronometragem contratado para uma competição deverá obedecer as seguintes normas:

- I - Ter conhecimento do presente código e dos regulamentos da competição, bem como acatar as decisões emanadas das autoridades desportivas definidas neste;
- II - Na abertura da prova, colocar-se à disposição do diretor de prova, que lhes dará, se for preciso, as instruções necessárias;
- III - Autorizar as largadas, sempre que instruídos para esse fim, pelo diretor de prova;
- IV - Usar para a cronometragem, somente os aparelhos aceitos pela CBA ou, em se tratando de recorde, um cronômetro com precisão de 1/1000 segundos, aprovado pela FIA;
- V - Registrar e informar, sob sua própria responsabilidade, o tempo/voltas obtido por cada concorrente para cumprir o percurso válido em treinos, classificações ou provas;
- VI - Preparar e assinar, sob sua própria responsabilidade, seus relatórios acompanhados de todos os documentos necessários, e encaminhá-los ao diretor de prova do evento, ou à CBA em uma tentativa de recorde;
- VII - Enviar sob solicitação, suas folhas originais de cronometragem, seja à CBA, FAU, ou aos comissários desportivos;
- VIII - Informar os tempos ou resultados somente aos comissários desportivos ou ao diretor de prova, salvo no caso de instruções contrárias, recebidas desses mesmos oficiais;

Parágrafo primeiro: O serviço de cronometragem não poderá ceder a terceiros ou utilizar seus equipamentos para prestação de serviços além dos contratados para o evento.

Parágrafo segundo: O descumprimento de quaisquer dos itens acima implicará em penalidade para o serviço de cronometragem e / ou contratante.

SEÇÃO XI - DOS DEVERES DOS COMISSÁRIOS TÉCNICOS

Art. 41 - Os comissários técnicos serão encarregados de todas as verificações concernentes às partes eletromecânicas e de segurança dos veículos. Eles deverão:

- I - Exercer seu controle seja antes, durante e após a prova, ou em momento determinado se for requerido pela CBA / FAU, Comitê Organizador, diretor de prova, ou comissários desportivos;

- II - Empregar os instrumentos de controle aprovados ou aceitos pela CBA / FAU;
- III - Comunicar o resultado de suas operações apenas a CBA / FAU, ao diretor de prova, ou aos comissários desportivos;
- IV - Preparar e assinar, sob sua própria responsabilidade, os seus relatórios, e remetê-los a uma das autoridades acima, que lhes tenha dado a ordem de emití-lo;
- V - Reter, para exames apropriados, pelo tempo que for necessário, as peças e/ou componentes em caso de dúvida nas verificações técnicas;

SEÇÃO XII - DOS DEVERES DOS VISTORIADORES

Art. 42 - Os vistoriadores serão encarregados de todas as verificações concernentes ao peso dos veículos, às dimensões de suas carrocerias, e de seus acessórios, assim como dos documentos relativos aos concorrentes e pilotos (licença, cédula desportiva, segurança, etc.). As funções dos vistoriadores poderão ser confiadas ao comissário técnico. Eles deverão:

- I - Exercer seu controle seja antes, durante e após a prova, ou em momento determinado se for requerido pela CBA / FAU, Comitê Organizador, diretor de prova, ou comissários desportivos;
- II - Empregar os instrumentos de controle aprovados pela CBA / FAU;
- III - Comunicar os resultados de suas operações apenas a CBA / FAU, ao diretor de prova, ou aos comissários desportivos;
- IV - Preparar e assinar sob sua própria responsabilidade, seus relatórios e remetê-los a uma das autoridades acima, que lhes tenha dado a ordem de emití-lo;

SEÇÃO XIII - DOS DEVERES DOS COMISSÁRIOS DE REABASTECIMENTO

Art. 43 - Os comissários de reabastecimento serão encarregados de supervisionar todas as operações de reabastecimento dos veículos durante uma competição, e fazer respeitar as prescrições do regulamento particular.

Parágrafo único: Eles estarão sob as ordens do comissário técnico, a quem deverão avisar imediatamente de toda infração cometida por um concorrente, ou por um membro de seu time/equipe.

SEÇÃO XIV - DOS DEVERES DOS COMISSÁRIOS DE “BOX”

Art. 44 - Os comissários de box poderão também controlar todo o reabastecimento dos veículos durante uma prova, e fazer cumprir as prescrições concernentes ao reabastecimento, mencionadas no regulamento particular. Eles estarão subordinados ao comissário técnico, ao qual deverão relatar imediatamente qualquer transgressão cometida por um competidor ou piloto. Em particular, eles deverão:

- I - Apresentar ao fim de cada competição, um relatório verbal ou escrito ao diretor de prova, em conformidade com as instruções recebidas;
- II - Emitir relatórios durante os treinos e corrida, anotando todos os serviços efetuados pelos mecânicos;
- III - Comunicar imediatamente ao chefe do time/equipe, as irregularidades constatadas no veículo, e encaminhar ao diretor de prova um relatório especificando as mesmas.

SEÇÃO XV - DOS DEVERES DOS COMISSÁRIOS DE PISTA E DOS SINALIZADORES

Art. 45 - Os comissários de pista deverão ocupar, ao longo do percurso, os postos que lhes serão designados pelo diretor de prova. Desde a abertura da prova, cada chefe de posto estará sob suas ordens, e a ele deverá informar imediatamente, pelos meios de que dispuser (telefone, sinais, estafetas, rádios, etc.), todos os incidentes ou acidentes que tiverem ocorrido dentro do trecho que seu posto supervisione. Esses chefes de posto deverão especialmente:

- I - Ser os encarregados pelos sistemas de sinalização (ver Anexo “H” do CDI);

II - Enviar ao diretor de prova, ao final de cada competição, um relatório escrito de todos os acidentes e/ou incidentes que constatem durante as atividades;

III - Informar a uma central de registro, a ordem de passagem dos concorrentes diante do seu posto de supervisão, salvo no caso de ordem contrária do diretor de prova. No caso de circuito fechado, esse trabalho deverá ser efetuado volta a volta.

SEÇÃO XVI - DOS DEVERES DOS JUÍZES DE LARGADA E DE CHEGADA

Art. 46 - Os juízes deverão observar os procedimentos de largada e chegada de uma competição, posicionados em local que lhes proporcione visão privilegiada, de modo a poderem constatar todos os problemas que puderem ocorrer durante as mesmas. Eles deverão ainda, em especial:

I - **Juiz de largada:** Ter em mãos o posicionamento do “grid” de largada, e observar atentamente o instante da ordem de partida, constatando se algum piloto avançou de sua posição antes desse instante. Logo após a largada, ele deverá comunicar aos comissários desportivos suas observações sobre eventuais problemas, para que sejam tomadas as devidas providências.

II - **Juiz de chegada:** Informar aos comissários desportivos, nas competições em que tiverem a função de decidir “sim” ou “não”, se um concorrente tiver tocado ou ultrapassado a linha de chegada, ou toda outra falta de mesma ordem prevista no regulamento da competição.

III - Nenhuma reclamação contra a decisão de um juiz de largada ou de chegada, relativa à questão de que ele estiver encarregado, será admitida.

IV - Se um juiz admitir ter cometido um erro, ele poderá retificar sua decisão, sujeitando a aceitação dessa retificação, à análise dos comissários desportivos.

V - No encerramento da provas, cada juiz deverá enviar ao diretor de prova, um relatório completo de suas decisões.

VI - A utilização de aparelhos fotográficos, cinematográficos e de cronometragem por sensores, que objetivarem facilitar a decisão dos juízes, será admitida para esse efeito, desde que esses aparelhos estejam sob o controle oficial dos organizadores da competição.

VII - Quando os aparelhos mencionados no parágrafo quarto forem empregados oficialmente, os juízes não poderão fazer seu pronunciamento sem antes ter consultado as indicações das imagens gravadas.

VIII - As imagens de quaisquer outros aparelhos fotográficos ou cinematográficos que não forem aqueles a que se refere o inciso VI, não serão levadas em consideração, em nenhuma hipótese.

SEÇÃO XVII - DOS DEVERES DOS CONTROLADORES DE “HANDCAP”

Art. 47 - Os controladores de “handcap” deverão, após o encerramento das inscrições, preparar os mesmos de acordo com as determinações do regulamento particular. Eles não deverão omitir a indicação de um “handcap”, que deverá ser modificado em razão de uma performance registrada numa prova anterior.

CAPÍTULO VIII

PENALIZAÇÕES

SEÇÃO I - DAS INFRAÇÕES AOS REGULAMENTOS

Art. 48 - São consideradas infrações aos regulamentos, além dos casos neles previstos, os contidos neste código:

I - Todo suborno ou tentativa de suborno feita direta ou indiretamente sobre qualquer pessoa que cumpra função oficial numa competição, ou tenha vínculo com ela. Aquele que aceitar uma oferta de suborno ou se prestar para colaborar com a mesma, será igualmente enquadrado nas penas previstas.

II - Toda manobra que tiver intencionalmente por escopo, inscrever ou fazer inscrever um veículo/piloto não qualificado.

III - Todo procedimento fraudulento ou manobra desleal que venha prejudicar o caráter esportivo das competições, ou os interesses do esporte automobilístico.

IV - Todo e qualquer ato ou atitude de desrespeito para com as autoridades constituídas da competição.

V - Participação de pilotos/concorrentes e equipes filiados à CBA e às FAUs, em provas ou campeonatos não organizados ou supervisionados pelas mesmas.

SEÇÃO II - DAS PENALIZAÇÕES

Art. 49 - Todas as infrações ao presente código, aos seus anexos, e aos regulamentos, cometidas pelos promotores, oficiais, concorrentes, pilotos, equipes ou qualquer pessoa da organização da competição, poderão ser objeto de punições ou sanções.

Parágrafo primeiro: As punições ou sanções poderão ser impostas pelos comissários desportivos da prova, pela CBA ou pelas FAUs, conforme mencionado nas seções e artigos subseqüentes.

Parágrafo segundo: Todos os procedimentos indevidos, palavras e atos do piloto/concorrente ou do chefe de equipe/time, mecânicos, ajudantes, amigos e parentes do piloto concorrente, implicarão em penalidade para o piloto/concorrente responsável e/ou para o infrator.

Parágrafo terceiro: O concorrente/piloto/equipe que efetuar pagamento à CBA, FAU ou ao clube promotor com cheque sem provisão de fundos, de sua emissão ou de terceiros, ou sustar o pagamento do mesmo, terá sua Cédula Desportiva automaticamente suspensa, sem prejuízo de outras sanções.

SEÇÃO III - DA ESCALA DE PENALIDADES

Art. 50 - Poderão ser impostas as seguintes punições:

I - Advertência:

- a) sinalizada;
- b) verbal;
- c) escrita;

II - Multa

III - Penalidade em tempo

IV - Penalidade em volta(s)

V - Exclusão

VI - Proibição de acesso às áreas técnico/desportiva

VII - Desclassificação

VIII - Suspensão

IX - Desqualificação

X - Cada uma das punições acima poderá ser imposta após uma averiguação regular. Em se tratando daquelas previstas nos incisos VI, VII, VIII e IX, as mesmas só poderão ser aplicadas após a convocação do interessado, de modo que ele faça valer o seu direito de defesa.

SEÇÃO IV - DAS MULTAS

Art. 51 - As multas poderão ser impostas aos concorrentes, pilotos, equipes, auxiliares, mecânicos e demais integrantes de um time, que não se enquadrarem no código, nos regulamentos ou nas instruções dos oficiais da prova, sem prejuízo de outras penalizações previstas.

Parágrafo primeiro: As multas não poderão exceder os valores determinados pela CBA no Capítulo XIV seção I artigo 128 deste código, em decisão conjunta dos comissários desportivos da prova.

Parágrafo segundo: Os concorrentes, pilotos e equipes serão responsáveis pelas multas impostas aos elementos de seu time/equipe.

Parágrafo terceiro: A pena de multa poderá ser aplicada em dobro, quando se referir a um reincidente específico.

Parágrafo quarto: A pena de multa poderá ser aplicada nos casos de irregularidade técnica e/ou desportiva.

SEÇÃO V - DO PRAZO PARA PAGAMENTO DAS MULTAS

Art. 52 - As multas deverão ser pagas em até 30 minutos após o piloto/equipe tomar ciência da penalização, sob pena de suspensão da cédula desportiva e ainda do piloto/equipe não poder continuar participando da competição.

Parágrafo único: As multas deverão ser pagas na secretaria da prova, que emitirá um recibo provisório desse pagamento. Posteriormente, a CBA ou FAU emitirá o recibo definitivo de pagamento.

SEÇÃO VI - DA EXCLUSÃO

Art. 53 - A exclusão deverá ser pronunciada pelos comissários desportivos. Ela impedirá o concorrente/piloto/equipe penalizada de tomar parte ou continuar tomando parte de uma ou de várias competições de uma prova. Ela implicará em todos os casos, na perda da taxa de inscrição. A pena será imposta durante o transcurso das competições.

Parágrafo primeiro: A exclusão poderá acarretar ao infrator, multa de acordo com o artigo 128.

Parágrafo segundo: A reincidência acarretará ao infrator, multa em dobro.

Parágrafo terceiro: Essa penalidade será aplicada nos casos de irregularidade técnica e/ou desportiva.

SEÇÃO VII - DA DESCLASSIFICAÇÃO

Art. 54 - A desclassificação deverá ser pronunciada pelos comissários desportivos. Ela punirá o infrator, com a perda da classificação obtida nas provas. A pena será imposta ao final das competições.

Parágrafo primeiro: A desclassificação poderá acarretar ao infrator, multa de acordo com o artigo 128.

Parágrafo segundo: A reincidência acarretará ao infrator, multa em dobro.

Parágrafo terceiro: Essa penalidade será aplicada nos casos de irregularidade técnica e/ou desportiva.

SEÇÃO VIII - DA SUSPENSÃO

Art. 55 - A suspensão deverá ser imposta pela CBA ou pela FAU, em virtude de uma infração técnica ou desportiva.

Parágrafo primeiro: A pena suspenderá temporariamente do concorrente/piloto/equipe punida, o direito de tomar parte, a qualquer título, em toda competição organizada, seja em âmbito estadual ou nacional.

Parágrafo segundo: A emissão de cheque sem provimento de fundos, ou sustar o pagamento do mesmo, também é passível de pena de suspensão para o concorrente/piloto/equipe responsável, mesmo que essa emissão seja de terceiros.

Parágrafo terceiro: Se a CBA decidir que a penalidade deve ser aplicável internacionalmente também, ela deverá notificar a secretaria da FIA, para as providências necessárias.

Parágrafo quarto: A pena de suspensão não poderá ser superior a seis meses, e a suspensão por provas não poderá implicar no impedimento da participação de todas as provas válidas por um campeonato.

SEÇÃO IX - DA DESQUALIFICAÇÃO

Art. 56 - A desqualificação implicará definitivamente na perda do direito do concorrente/piloto/equipe sentenciado, de tomar parte, a qualquer título, de toda competição organizada, seja em âmbito estadual ou nacional.

Parágrafo único: Ela só poderá ser imposta pela CBA, em decorrência de uma infração desportiva, e será sempre em âmbito internacional.

SEÇÃO X - DA PERDA DE PRÊMIOS

Art. 57 - Todo concorrente/piloto/equipe que for excluído, desclassificado, suspenso ou desqualificado por ocasião de uma competição, perderá o direito ao recebimento do prêmio previsto no regulamento particular.

SEÇÃO XI - DAS MODIFICAÇÕES DA CLASSIFICAÇÃO E DOS PRÊMIOS

Art. 58 - No caso previsto no Capítulo VIII, seção VII, os comissários desportivos deverão indicar as modificações resultantes da pena de desclassificação aplicada. Eles decidirão se o concorrente/piloto/equipe classificado imediatamente após o concorrente/piloto/equipe desclassificado poderá tomar o seu lugar.

SEÇÃO XII - DA PUBLICAÇÃO DAS PENALIDADES

Art. 59 - A CBA/FAU tem o direito de publicar ou fazer publicar as penalidades, indicando os nomes dos concorrentes/pilotos/equipes e os números dos veículos que forem objetos das mesmas. As equipes/pessoas citadas nas publicações não poderão, sob pena de desqualificação, se prevalecer dessas publicações para acionar os poderes judiciários contra a CBA, contra a FAU ou contra qualquer pessoa que tenha mandado fazer as referidas publicações.

Parágrafo único: Os concorrentes/pilotos/equipes deverão ser informados por escrito das penalidades a eles impostas pelos comissários desportivos, dando ciência no documento recebido.

SEÇÃO XIII - DA REVISÃO DA PENA

Art. 60 - A CBA/FAU, tem o direito de revisar a pena de suspensão que resta a ser cumprida, ou reconsiderar a desqualificação, nas condições que ela própria determinar.

SEÇÃO XIV - DAS PENALIZAÇÕES EM TEMPO

Art. 61 - A penalidade em tempo poderá ser :

I - “Drive through” - Passagem obrigatória pelo “pit lane”, respeitando a velocidade máxima permitida no box, regulamentada para a prova;

II - “Stop and go” - Deverá ser cumprida na saída do box. O piloto deverá parar, e retornar à pista, sob a orientação do comissário;

III - “Time penalty” - Deverá ser de no mínimo de cinco segundos, e será cumprida na saída de box, sob a orientação do comissário.

IV - Forma de aplicação e comunicação das punições em tempo:

a) Sempre que não houver a possibilidade da penalidade ser aplicada durante a prova, serão acrescidos 20 segundos ao tempo final do piloto registrado pela cronometragem.

b) A penalidade registrada no resultado publicado pela cronometragem, desde que devidamente assinada pelos comissários desportivos e pelo diretor de prova, será considerada também como notificação oficial ao interessado.

c) A notificação da penalidade à equipe/time será efetuada através de qualquer das formas previstas pelas regulamentações desportivas, devendo ainda especificar o nome do piloto, o número do veículo, a data, o horário e a confirmação da penalidade;

d) A equipe/time terá papel fundamental no cumprimento desse tipo de penalidade, pois é muito importante que a mesma a informe ao seu piloto, através de sinalização própria;

e) A direção de prova, a seu critério, poderá punir em tempo a participação do piloto nos treinos livres, classificatórios e “warm-up”. Essas penalidades poderão ser cumpridas numa atividade subsequente àquela em que tiverem sido aplicadas, ou até mesmo em um evento subsequente, desde que faça parte da mesma competição.

CAPÍTULO IX

DOS RECURSOS E RECLAMAÇÕES

SEÇÃO I - DO DIREITO DE RECURSO E RECLAMAÇÃO

Art. 62 - As reclamações técnicas e desportivas somente poderão ser impetradas por concorrentes/pilotos/equipes da mesma prova e da mesma categoria, devendo ser apresentadas por escrito e acompanhadas da respectiva caução.

SEÇÃO II - DOS RECURSOS E DA COMISSÃO DISCIPLINAR

Art. 63 - Contra todas as penalidades aplicadas nos concorrentes/pilotos/equipes caberá recurso dirigido aos comissários desportivos. O recurso deverá ser apresentado por escrito junto à secretaria da prova, nos mesmos prazos fixados para as reclamações, e acompanhado dos valores constantes do regulamento da prova ou campeonato, ou na ausência deste, dos valores idênticos aos fixados para as reclamações, exceto as penalidades para as quais não couberem recursos, conforme previsto neste código.

Art. 64 - Nos eventos nacionais ou estaduais em que houver necessidade de decisão imediata sobre recursos contra decisões dos Comissários Desportivos, poderá ser formada uma Comissão Disciplinar, nomeada através de portaria específica da STJD/TJD, conforme o caso. Essa comissão terá finalidade única e exclusiva de julgar e dar parecer conclusivo a esses eventuais recursos.

Parágrafo Primeiro: Os recursos à Comissão Disciplinar deverão ser acompanhados da taxa correspondente, conforme o regimento de custas da STJD/TJD.

Parágrafo Segundo: Os recursos contra as decisões da Comissão Disciplinar deverão ser encaminhados ao STJD/TJD da CBA/FAU, na forma constante deste código.

SEÇÃO III - DA APRESENTAÇÃO DA RECLAMAÇÃO

Art. 65 - Toda reclamação deverá ser feita por escrito em formulário apropriado, obtido junto à secretaria da prova, e acompanhada de uma caução, conforme determinado na seção IX deste capítulo. A caução depositada será devolvida se a reclamação for considerada procedente pelos comissários desportivos ou, ainda, por decisão da CBA ou FAU.

SEÇÃO IV - DO ENDEREÇAMENTO DA RECLAMAÇÃO

Art. 66 - A reclamação relacionada a uma competição deverá ser dirigida ao diretor de prova ou ao seu adjunto, que a encaminhará aos comissários desportivos, acompanhada das informações que forem julgadas necessárias. Na ausência do diretor de prova ou do adjunto, a reclamação poderá ser entregue diretamente aos comissários desportivos ou à secretaria de prova, quando as competições forem realizadas em circuitos permanentes (autódromos e kartódromos).

SEÇÃO V - DOS PRAZOS PARA RECLAMAÇÃO

Art. 67 - A reclamação contra a inscrição de concorrente/piloto/equipe deverá ser apresentada até 30 minutos antes do início da prova.

Art. 68 - A reclamação contra um “handcap” e contra a composição das baterias deverá ser apresentada no mais tardar até uma hora antes da largada da prova.

Art. 69 - A reclamação contra um erro cometido durante a competição, concernente a um possível desacordo com o regulamento desportivo ou técnico que orientar uma determinada competição ou, ainda, contra a classificação no final da corrida, deverá ser apresentada, sob pena de perda do direito, em não mais que 30 minutos após a publicação do resultado.

SEÇÃO VI - DO ATENDIMENTO DA RECLAMAÇÃO

Art. 70 - Toda reclamação será obrigatoriamente recepcionada pelos comissários desportivos, como sendo urgente, de maneira que o reclamante obtenha a decisão no menor tempo possível.

SEÇÃO VII - DA RECLAMAÇÃO NÃO ADMITIDA

Art. 71 - Será inadmissível toda e qualquer espécie de reclamação contra informes dos juízes de largada e de chegada.

SEÇÃO VIII - DA DECISÃO

Art. 72 - Todos os interessados deverão obrigatoriamente se submeter às decisões dos comissários desportivos, salvo no caso de algum recurso previsto no presente código.

SEÇÃO IX - DAS RECLAMAÇÕES PROCEDENTES E IMPROCEDENTES

Art. 73 - As reclamações técnicas e desportivas deverão ser acompanhadas de uma caução estipulada pela CBA, conforme valores e destinação abaixo:

I - Desportivas

- a) R\$ 500,00 (Quinhentos reais) para cada reclamação apresentada;
- b) Quando julgada procedente: o valor depositado será devolvido ao reclamante;
- c) Quando julgada improcedente: o valor depositado ficará definitivamente em poder da CBA e/ou FAU;

II - Técnicas:

- a) R\$ 1.000,00 (Hum mil reais) para a CBA ou FAU, por reclamação apresentada;
- b) R\$ 500,00 (quinhentos reais) por item reclamado;
- c) Quando julgada procedente: o valor depositado pelo reclamante, e referente às letra “a” e “b”, serão devolvidos ao mesmo; neste caso o reclamado será multado em R\$ 1.000,00 (Hum mil reais), independentemente de outras sanções previstas neste código, inclusive novas multas;
- d) Quando julgada improcedente: o valor depositado pelo reclamante, e referente à letra “b”, será entregue ao concorrente contra quem tiver sido impetrada a reclamação;

III - As condições para a análise e julgamento das reclamações serão:

- a) Em se tratando de uma reclamação técnica, o veículo do piloto reclamante deverá ser vistoriado nos mesmos itens solicitados em sua reclamação contra seu concorrente.
- b) No caso da necessidade de exames técnicos especializados, o reclamante deverá pagar pela realização dos mesmos.
- c) O Comissário Técnico poderá se valer de quaisquer métodos para exame de peças ou partes, podendo até mesmo inutilizá-las se isso se fizer necessário. A CBA ou FAU devolverá o equipamento vistoriado no estado em que se encontrar após sofrer a vistoria.

d) As reclamações que tiverem caráter desportivo durante uma competição válida para os Campeonatos Brasileiros de velocidade em Pista estarão isentas do pagamento de caução, exceto nas provas de kart.

CAPÍTULO X

DOS RECURSOS

SEÇÃO I - DA JURISDIÇÃO

Art. 74 - O Superior Tribunal de Justiça Desportiva - STJD da CBA e a Comissão Disciplinar do STJD serão constituídos nos termos da lei vigente. O STJD estará encarregado de julgar em última instância, as questões relativas ao automobilismo em geral, que venham a surgir em âmbito nacional, ou concernentes a uma competição em particular.

SEÇÃO II - DO DIREITO DE RECURSO

Art. 75 - Todo concorrente/piloto/equipe terá o direito de recorrer junto à CBA ou à FAU, das penalidades impostas pelos comissários desportivos de uma prova. O recorrente deverá, sob pena de perda do direito, notificar os comissários desportivos da prova, da sua intenção de recorrer, por escrito, e dentro do prazo de uma hora, contado a partir do momento em que receber a notificação oficial.

Parágrafo único: No caso do recurso ser apresentado à CBA, por um de seus filiados, a decisão da entidade será definitiva.

SEÇÃO III - DA FORMA DE RECURSO

Art. 76 - Todo recurso apresentado à CBA/FAU deverá ser apresentado por escrito pelo seu autor ou representante legal, e acompanhado de uma taxa a ser estipulada pela própria CBA/FAU. Essa taxa será exigida no instante em que o interessado notificar os comissários desportivos de sua intenção de recorrer, e não será devolvida, mesmo que o autor venha a desistir do recurso.

SEÇÃO IV - DO PRAZO PARA RECURSO

Art. 77 - O prazo para apresentação de recurso perante a CBA ou FAU, expirará após três dias corridos, contados da data da notificação da decisão dos comissários desportivos da prova.

CAPÍTULO XI

ANEXO “H” DO CÓDIGO DESPORTIVO INTERNACIONAL

SEÇÃO I - DA SUPERVISÃO DA PISTA E SERVIÇOS DE INTERVENÇÃO

Art. 78 - A supervisão da pista será destinada a garantir as condições de segurança durante o desenrolar de toda a prova, e será responsável ainda pelo serviço de intervenção, e pelo fornecimento do pessoal e material especializado necessário para esse fim.

Parágrafo único: Todas essas operações deverão estar sob o controle final do diretor de prova, durante todo o evento.

SEÇÃO II - DA ORGANIZAÇÃO GERAL

Art. 79 - É recomendado que o diretor de prova designe um diretor adjunto para organizar e dirigir a supervisão da pista e os serviços de intervenção. Para cada prova, um plano conjunto será estabelecido conforme as prescrições existentes, para controlar as operações. Esse plano consistirá de:

- I - Um posto de controle de corrida.
- II - Tantos postos de supervisão quantos forem necessários.
- III - Serviços médicos e de combate a incêndio, com os veículos necessários.
- IV - Medidas de segurança destinadas à proteção dos concorrentes, oficiais e público em geral.

SEÇÃO III - DA SUPERVISÃO DA PISTA

Art. 80 - A supervisão da pista compreenderá três áreas distintas:

- I - A observação.
- II - A sinalização.
- III - A intervenção.

SEÇÃO IV - DO POSTO DE DIREÇÃO DE PROVA (PSDP)

Art. 81 - O posto de controle de corrida será o centro de supervisão e de direção da prova, e deverá fornecer ao diretor de prova e adjunto, todas as facilidades e condições adequadas para o cumprimento de suas funções.

SEÇÃO V - DO EQUIPAMENTO NO POSTO DE DIREÇÃO DE PROVA (PSDP)

Art. 82 - O posto de direção de prova deverá ser equipado com os itens abaixo:

- I - Rádio para comunicação com os veículos e postos de supervisão na pista.
- II - Rádio comunicador ligado com os oficiais de competição que estiverem na pista.
- III - Microfone ligado ao sistema de som, para comunicação com os boxes.
- IV - Televisor e um gravador de vídeo.
- V - Conjunto de bandeiras de sinalização.
- VI - Placa de sinalização para os pilotos, com uma quantidade de números suficiente para identificá-los quando for necessário apresentar-lhes uma sinalização específica.

SEÇÃO VI - DA OPERAÇÃO

Art. 83 - Antes da largada da prova ou da reabertura do circuito, será dever do diretor de prova ou do seu adjunto, realizar o fechamento da pista, para se assegurar de que todo o sistema de supervisão esteja em pleno funcionamento.

SEÇÃO VII - DOS POSTOS DE OBSERVAÇÃO / SINALIZAÇÃO

Art. 84 - Eles deverão assegurar a supervisão da pista e sua área próxima. Esses postos, localizados ao lado da pista, deverão prever uma área suficiente para que os oficiais possam se abrigar com seu equipamento de trabalho, e se proteger dos veículos de competição.

Parágrafo primeiro: O número e a localização dos postos serão determinados em função das características de cada circuito.

Parágrafo segundo: A distância entre dois postos não deverá exceder a 500 metros, e a visão entre eles deverá ser completa.

SEÇÃO VIII - DOS EQUIPAMENTOS NOS POSTOS DE OBSERVAÇÃO / SINALIZAÇÃO NA PISTA

Art. 85 - Cada posto deverá ser equipado com:

I - Rádio transmissor / receptor, para ser utilizado sempre que necessário;

II - Telefone celular móvel (aconselhável);

III - Um jogo de bandeiras de sinalização, composto das seguintes quantidades e cores:

- a) Uma verde;
- b) Uma branca;
- c) Uma amarela com listras vermelhas;
- d) Uma azul;
- e) Duas amarelas;
- f) Uma vermelha.

IV - Um recipiente contendo aproximadamente 15 quilos de produto em pó, destinado a absorver eventuais poças de óleo.

V - Uma vassoura dura.

VI - Extintores de incêndio portáteis contendo seis ou oito quilos de P.Q.S. (pó químico seco) cada um.

VII - Cobertores.

SEÇÃO IX - DAS FUNÇÕES DOS OFICIAIS DOS POSTOS DE SINALIZAÇÃO

Art. 86 - O oficial responsável pelo posto de sinalização deverá orientar os demais oficiais que com ele estejam atuando, para:

I - Advertir os pilotos por meio de sinalização, de todos os perigos ou dificuldades que eles não possam prever.

II - Informar a direção de prova, de todo incidente que venha a ocorrer nos limites de intervenção de seu posto, e propor a ação adequada de serviços de urgência, se necessário.

III - Assegurar-se de que a corrida se desenvolva de uma maneira correta do ponto de vista desportivo, e relatar à direção de prova todo comportamento perigoso ou antidesportivo.

IV - Manter seu setor da pista limpo e livre de obstáculos, principalmente no que se refere a eventuais poças de óleo.

SEÇÃO X - DA SINALIZAÇÃO

Art. 87 - No que concerne à supervisão da pista, o diretor de prova ou seu adjunto, e os oficiais dos postos de sinalização deverão contar em grande parte com o uso de bandeiras para garantir a segurança dos pilotos, e fazer com que o regulamento seja respeitado.

SEÇÃO XI - DAS DIMENSÕES DAS BANDEIRAS

Art. 88 - As bandeiras deverão possuir as seguintes dimensões:

I - Vermelha: 100 x 80cm;

II - Preta com círculo laranja: 100 x 80cm, devendo o disco medir 40cm de diâmetro;

III - Demais cores: 80 x 60

SEÇÃO XII - DOS SINAIS POR BANDEIRAS UTILIZADAS PELO DIRETOR DE PROVA, OU PELO SEU ADJUNTO

Art. 89 - As bandeiras deverão ser utilizadas sempre que necessário, em conformidade com as normas e procedimentos abaixo:

I - **Bandeira de largada:** Deverá ser quadriculada, nas cores da bandeira nacional. Deverá ser acionada num movimento brusco, de cima para baixo, autorizando a largada dos veículos.

II - **Bandeira de chegada:** Deverá ser quadriculada, nas cores branca e preta. Ela indicará o final da prova, e deverá ser apresentada sempre agitada, até que o último veículo cruze a linha de chegada.

III - **Bandeira vermelha:** Deverá ser apresentada imóvel. Ela indicará que todos os pilotos devem parar de competir, diminuir a velocidade e se dirigir ao local previsto no regulamento particular ou “briefing”, ou àquele indicado pelos comissários. Ao mesmo tempo, todos os postos de observação deverão apresentar também essa bandeira, exceto quando se tratar de provas de kart. Ela poderá ser utilizada para o fechamento da pista. Enquanto ela estiver sendo mostrada, serão proibidas as ultrapassagens, e essa infração será punida pelos comissários desportivos com as penalidades previstas neste código.

IV - **Bandeira preta e branca:** Dividida em diagonal, formando um triângulo na cor branca e outro na cor preta, deverá ser apresentada imóvel, acompanhada do número, correspondente ao número do veículo do piloto infrator. Ela indicará que o piloto está sendo advertido em razão de conduta antidesportiva, e deverá ser mostrada apenas uma vez.

V - **Bandeira preta:** Deverá ser apresentada imóvel, acompanhada do número correspondente ao número do veículo do piloto infrator. Ela indicará que o piloto está sendo excluído da competição, e deverá se dirigir ao “box” na volta seguinte.

VI - **Bandeira preta com círculo laranja:** Deverá ser apresentada imóvel, acompanhada do número correspondente ao número de identificação do veículo. Ela informará ao piloto que seu veículo tem problemas, e que ele deve parar imediatamente, no seu box ou no parque de manutenção, quando se tratar de prova de kart. A bandeira e a placa devem ser mostradas também para o “box”, de modo que o time/equipe do piloto possa tomar as devidas providências.

VII - A decisão de apresentar as bandeiras vermelha, preta e branca e preta previstas nos incisos III, IV, V e VI, será tomada pelo diretor de prova, em conjunto com os comissários desportivos. Todavia, dependendo da urgência, a decisão poderá ser tomada apenas pelo diretor de prova.

SEÇÃO XIII - DAS BANDEIRAS UTILIZADAS NOS POSTOS DE OBSERVAÇÃO/SINALIZAÇÃO

Art. 90 - As bandeiras utilizadas pelos comissários de pista poderão ser apresentadas imóveis ou agitadas. A apresentação de uma bandeira “agitada” reforçará e acentuará o seu significado.

I - **Bandeira amarela:** Indica sinal de perigo. O motivo dessa sinalização poderá ser temporário ou definitivo. Qualquer que for o caráter de uma situação de perigo, ele será indicado por essa bandeira. A sua apresentação de forma agitada indicará que a tal situação existe no setor imediatamente seguinte ao posto em que estiver sendo mostrada. A fim de sinalizar para os pilotos um novo perigo que vier a se apresentar no mesmo setor, e sobre o qual eles não estiverem cientes, ela deverá ser apresentada agitada durante duas voltas. Em seguida, deverá ser mostrada imóvel durante outras duas voltas, após o que será retirada, mesmo que o obstáculo não possa ser removido.

Quando necessário, os pilotos deverão ser instruídos com as mãos ou com bandeiras, de modo que se mantenham no lado da pista que não estiver obstruído. Se a obstrução for muito séria, mas não o suficiente para justificar a parada total da prova, um mesmo posto deverá empregar duas bandeiras amarelas para sinalizar o perigo. Da mesma forma, essas serão apresentadas se a pista estiver completamente obstruída, até o momento em que o diretor de prova tiver as condições adequadas para a interrupção da prova.

A fim de permitir aos pilotos procederem com tempo suficiente para a frenagem necessária, decorrente da existência de um obstáculo no setor onde a bandeira amarela estiver sendo apresentada, o posto anterior deverá apresentar um sinal de pré-aviso, sob a forma de uma bandeira amarela imóvel. O sinal de pré-aviso anterior às duas bandeiras amarelas agitadas será dado através de duas bandeiras amarelas imóveis. No caso de haver destroços de um acidente que tiver ocorrido entre o posto anterior e o seu posto, o sinalizador deste deverá apresentar igualmente a bandeira amarela. Se seu setor estiver completamente desobstruído e desimpedido, o posto posterior àquele em que a

pista estiver obstruída deverá apresentar a bandeira verde. Os pilotos deverão, imediatamente após terem passado por uma bandeira amarela, apresentada imóvel ou agitada, manter suas respectivas posições, e não fazer manobras de ultrapassagem, senão depois de terem transposto uma bandeira verde.

II - **Bandeira amarela com listras vermelhas:** Significa falta de aderência. Ela indicará aos pilotos que a aderência na pista deteriorou-se subitamente na zona posterior à bandeira. A utilização mais freqüente dessa bandeira destinar-se-á a sinalizar situações em que óleo lubrificante tiver sido derramado na pista. Entretanto, ela poderá ser igualmente usada para informar aos pilotos da existência de uma poça de água grande o suficiente para provocar “aquaplaning”, ou após uma chuva localizada apenas num setor do circuito, que os pilotos estarão para passar de um piso seco para um piso molhado.

Nesse último caso, a apresentação da bandeira será acompanhada de uma mão elevada para o céu. Nessa situação, a bandeira deverá ser apresentada por no mínimo quatro voltas, ou até o momento em que a pista estiver seca. No setor posterior a essa bandeira, não será necessário apresentar a bandeira verde.

Enquanto ela estiver sendo mostrada, serão proibidas as ultrapassagens, e essa infração será punida pelos comissários desportivos, com as penalidades previstas neste código.

III - **Bandeira vermelha:** Indica que a corrida ou treino foi interrompido. Essa bandeira deverá ser apresentada em todos os postos de sinalização, desde que o diretor de prova venha a se decidir pela interrupção. Ela indicará que todos os pilotos devem parar de competir, diminuir a velocidade e se dirigir ao local previsto no regulamento particular ou “briefing”, ou àquele indicado pelos comissários. Enquanto ela estiver sendo mostrada, serão proibidas as ultrapassagens, e essa infração será punida pelos comissários desportivos, com as penalidades previstas neste código.

IV - **Bandeira verde:** Significa fim de alerta. Ela deverá ser utilizada nas seguintes situações:

- a) Logo após o final da zona de perigo, assinalada pela bandeira amarela;
- b) Circunstancialmente, ela poderá também indicar a partida para a volta de aquecimento ou início de uma sessão de treino, por ordem do diretor de prova.

V - **Bandeira branca:** Indica a presença de um veículo lento e/ou veículo de serviço na pista. Através dela, os pilotos deverão ser informados de que estão a ponto de ultrapassar um veículo que estiver se deslocando a uma velocidade muito inferior àquela de seus veículos de competição.

Ela deverá ser apresentada, quer quando um veículo de serviço entrar na pista, quer quando um veículo de competição se deslocar em velocidade reduzida. Ela deverá ser mostrada desde o momento em que o veículo lento passar pelo posto de sinalização, até o momento em que ele alcançar o posto seguinte. Depois disso, deverá ser apresentada imóvel durante o tempo em que o veículo percorrer o setor do posto posterior, e deverá ser retirada assim que o veículo transpuser este último.

O responsável pela entrada de um veículo de serviço na pista deverá se assegurar de que o posto anterior ao local em que ocorreu essa entrada, tenha sido devidamente avisado da situação. Se um veículo parar na pista, mesmo sendo de serviço, as bandeiras brancas deverão ser substituídas imediatamente pelas bandeiras amarelas.

VI - **Bandeira azul:** Indica ao piloto que ele será ultrapassado por um ou por vários veículos mais rápidos. Quando apresentada imóvel, indicará que um veículo mais rápido se aproxima, e ele deverá estar atento para a iminente ultrapassagem. Quando apresentada agitada, um veículo mais rápido está a ponto de proceder a ultrapassagem, e o piloto para quem a bandeira azul tiver sido mostrada, deverá dar passagem imediatamente, sob pena de ser punido pelos comissários desportivos. Não será necessária a sua apresentação, quando:

- a) No decorrer da primeira volta da prova, quando os veículos ainda estiverem agrupados;
- b) Dois ou mais veículos de possibilidades muito semelhantes estiverem muito próximos, disputando posição por várias voltas;
- c) Um veículo manifestar para outro o fato de que ele será ultrapassado (seja se afastando para a lateral da pista, seja fazendo gesto com a mão dessa sua intenção, ou seja, por qualquer outro meio);
- d) A bandeira amarela estiver presente (proibição de ultrapassagens).
- e) Será imperiosa a apresentação da bandeira quando:
 - 1 - Ocorrer a obstrução caracterizada da ultrapassagem;
 - 2 - Os veículos mais lentos estiverem a ponto de serem ultrapassados pelos veículos dos líderes da corrida;
 - 3 - Um veículo rápido, após uma largada ruim ou parada nos “boxes”, alcançar os concorrentes mais lentos. Estando seca a pista, essa bandeira deverá ser usada com moderação. Em contra partida, quando a pista estiver molhada, e os pilotos, sobretudo os de veículos do tipo monoposto tiverem dificuldades de visualizar os veículos que

estiverem seguindo através da nuvem de água levantada, a bandeira azul constituir-se-á na sinalização preventiva por excelência.

VII - **Outras sinalizações:** Um extintor portátil poderá ser apresentado a um piloto, a fim de informá-lo que seu veículo está em chamas.

SEÇÃO XIV - DA SINALIZAÇÃO LUMINOSA

Art. 91 - No caso da sinalização por bandeira ser complementada por sinalização luminosa, esta deverá estar em conformidade com as seguintes condições:

I - Os sinais luminosos substituirão as bandeiras amarelas e verdes, e eventualmente a bandeira vermelha.

II - A instalação deverá apresentar três focos agrupados, sendo dois amarelos e um verde.

III - Os dois focos amarelos deverão ser espaçados de tal maneira que a apresentação dos mesmos seja facilmente reconhecida.

IV - Um foco vermelho montado separadamente poderá ser previsto. Ele deverá ser acionado unicamente pelo diretor de prova, simultaneamente com os focos vermelhos de todos os outros postos.

V - O sistema de alimentação elétrica deverá ser apoiado por um outro sistema de emergência, que possa ser acionado sem que a prova seja interrompida.

VI - Os focos deverão ser intermitentes e, de preferência, independentes. Eles poderão ser intermitentes ou fixos, mas a combinação desses dois princípios de funcionamento será proibida.

VII - O significado das luzes será o que se segue:

- a) Um foco só amarelo - mesmo significado de uma bandeira amarela agitada;
- b) Dois focos amarelos (intermitentes ou em fases alternadas) - mesmo significado de duas bandeiras amarelas agitadas;
- c) Foco verde - mesmo significado da bandeira verde;
- d) Foco vermelho - mesmo significado da bandeira vermelha. Ele não poderá ser utilizado sem o controle e comando do diretor de prova.

VIII - Os organizadores de provas noturnas deverão pelo menos assegurar a existência de focos amarelos controlados por cada posto. Apenas nesse caso será permitido utilizar uma só uma luz amarela para indicar uma deterioração grave na superfície da pista, desde que acompanhado de um painel amarelo com listras vermelhas apresentado simultaneamente.

SEÇÃO XV - DAS LUZES DE PARTIDA

Art. 92 - No caso em que forem instaladas luzes para a ordem de largada, essa instalação deverá respeitar as seguintes condições:

I - Significado:

- a) vermelha acesa - ficar prestes a largar;
- b) vermelha apagada - largada autorizada;
- c) amarela intermitente - largada não autorizada (kart).

II - O tempo entre o acionamento do sinal vermelho e o seu desligamento será a critério do Diretor de Prova ou do Largador oficial;

III - Localização: Todos os focos de luzes para a sinalização de partida de uma corrida deverão estar situados em um local proeminente, de modo que possam ser vistos claramente por todos os pilotos postados em seus veículos no "grid" de largada, sentados na posição correta de pilotar;

IV - Especificações: Os focos deverão ser grandes e intensos. O circuito das chaves comutadoras deverá permitir as combinações abaixo:

- a) Somente o foco vermelho ligado;
- b) Todos os focos desligados;
- c) Foco vermelho ligado com os focos amarelos intermitentes ligados (kart).

SEÇÃO XVI - DAS PLACAS DE LARGADA

Art. 93 - As placas utilizadas para o procedimento de largada serão as que se seguem, com os seus respectivos significados:

I - **10 min.:** Início da contagem regressiva para a largada;

II - **5 min.:** Até a apresentação desta placa, serão permitidos qualquer reparo e troca de pneus, exceto o reabastecimento (óleo, fluidos e líquidos). Caso algum veículo esteja recebendo reparos, deverá ser retirado imediatamente do grid e largará dos boxes. O “grid” estará fechado;

III - **3 min.:** Somente veículos, pilotos, mecânicos e oficiais de competição poderão permanecer no “grid”.

IV - **1 min.:** Até a apresentação desta placa será permitido o uso de energia externa para o acionamento dos motores dos veículos. Poderão permanecer no “grid”, somente os veículos e os pilotos.

V - **30 seg.:** Na retirada desta placa será apresentada a bandeira verde para a volta de apresentação.

VI - **Desligar os motores:** Todos os pilotos deverão desligar os motores de seus veículos.

VII - **Largada atrasada:** Todos os pilotos deverão desligar os motores de seus veículos.

VIII - **5 seg.:** Na retirada desta placa será aceso o sinal vermelho.

SEÇÃO XVII - DO “SAFETY-CAR”

Art. 94 - O “safety-car” deverá ser acionado exclusivamente para a neutralização da corrida, em conformidade com os procedimentos e condições que se seguem:

I - A decisão de acionamento do “safety-car” será exclusiva do diretor de prova. Ele será utilizado em face de recomendação de um dos chefes dos postos de sinalização, devido a uma obstrução parcial da pista ou da existência de perigo tal que necessite de resgate, não suficientemente protegido pela bandeira amarela.

II - O veículo deverá portar a inscrição SAFETY-CAR em caracteres de dimensões similares àquelas dos números dos veículos de corrida, na traseira e nas laterais. Ele deverá possuir luzes giratórias sobre o teto, e deverá ainda ser conduzido por um piloto de velocidade, experiente, e acompanhado de um observador capaz de reconhecer todos os veículos participantes da corrida, que deverá estar em contato permanente com o diretor de prova através do rádio.

III - Só poderá haver um único veículo “safety-car” no circuito.

IV - O “safety-car”, com as luzes giratórias ligadas, deverá ingressar na pista imediatamente, qualquer que seja o ponto em que o veículo líder da prova se encontrar.

V - Por ordem do diretor de prova, todos os postos de sinalização deverão apresentar a bandeira amarela imóvel, que deverá ser mantida até o final da intervenção do “safety-car”.

VI - Todos os veículos de competição deverão se posicionar em fila indiana após o “safety-car”, rodando na sua velocidade. Qualquer ultrapassagem será proibida, a menos que um veículo seja sinalizado e autorizado pelo “safety-car” para tal procedimento.

VII - Quando o diretor de prova lhe der a ordem, o observador a bordo do “safety-car” autorizará a ultrapassagem de todos os veículos que se encontrarem entre o líder da prova e o “safety-car”. Esses veículos continuarão a rodar em velocidade reduzida, sem se ultrapassarem, até que alcancem a fila de veículos que estiver atrás do “safety-car”.

VIII - A cada vez que o “safety-car” passar à frente de um posto de sinalização, a bandeira amarela será agitada continuamente, enquanto ele e a fila de veículos que o seguem estiverem percorrendo o setor compreendido entre esse e o posto seguinte.

IX - Durante o tempo em que o “safety-car” estiver em operação, os veículos de competição poderão parar nos seus “boxes”, mas não deverão retornar à pista enquanto o “safety-car” e a fila de veículos estiverem passando diante da saída de “box”. A partir do momento em que o “safety-car”, acompanhado da fila indiana estiver passando pela pista, diante da entrada dos boxes, a saída dos mesmos será fechada e permanecerá fechada até a passagem do último veículo da fila, quando deverá ser reaberta.

X - O “safety-car” deverá ser utilizado até que o líder seja o primeiro veículo atrás dele e os demais estejam alinhados na pista, formando um comboio.

XI - Quando o diretor de prova decidir pelo fim da intervenção do “safety-car”, este deverá ter suas luzes giratórias apagadas, e retornar aos boxes. Isso significará o sinal para a retirada das bandeiras amarelas dos postos de sinalização, desde que o último veículo da fila indiana tenha transposto cada um deles. Quando o “safety-car” for retirado do circuito, uma bandeira verde deverá ser colocada sobre a linha de largada, e acesa a luz verde. As ultrapassagens continuarão formalmente proibidas até

o momento em que os veículos passarem pela bandeira verde ou pela luz verde na linha de partida. A bandeira verde será retirada na volta seguinte.

XII - Cada volta coberta durante a intervenção do “safety-car” será computada para a corrida.

CAPÍTULO XII

ANEXO “L” DO CÓDIGO DESPORTIVO INTERNACIONAL

SEÇÃO I - DA ULTRAPASSAGEM

Art. 95 - Para o procedimento da manobra de ultrapassagem, o piloto deverá observar o que se segue:

I - Durante a corrida, um veículo que estiver na pista poderá usar toda a largura da mesma. Contudo, tão logo ele seja alcançado em linha reta, por um veículo temporária ou constantemente mais rápido, o piloto deverá dar passagem àquele mais rápido, ficando em qualquer lado da pista, de modo que a ultrapassagem seja feita pelo outro lado.

II - Se o piloto de um veículo alcançado não estiver aparentemente fazendo uso dos espelhos retrovisores do veículo, o sinalizador deverá adverti-lo, apresentando-lhe a bandeira azul agitada, de modo a preveni-lo da intenção do outro competidor, de ultrapassá-lo. O piloto que não observar a bandeira azul poderá ser penalizado pelos comissários desportivos. A inobservância reincidente ou sistemática poderá levar o transgressor a ser excluído pelos comissários desportivos.

III - As curvas, bem como as zonas de entrada e saída das mesmas, poderão ser “negociadas” pelos pilotos da maneira que desejarem, desde que respeitadas os limites da pista. As ultrapassagens, de acordo com as possibilidades do momento, poderão ser feitas pela direita ou pela esquerda. Entretanto, manobras destinadas a bloquear outros pilotos, tais como mudança de direção antecipada, direcionamento do veículo para o lado interior ou exterior das curvas, ou qualquer outra mudança anormal de direção, serão estritamente proibidas. O piloto infrator deverá ser penalizado de acordo com a incidência e importância das transgressões, podendo ser multado ou até mesmo excluído pelos comissários desportivos.

IV - Qualquer manobra obstrutiva levada a efeito por um ou por vários pilotos, tendo ou não interesses comuns, será proibida. Não será permitido a vários veículos rodar constantemente lado a lado ou andar em formação, a não ser que nenhum de seus pilotos tente fazer a ultrapassagem. Em caso contrário, a bandeira azul deverá ser mostrada a esses pilotos.

V - A penalidade imposta aos pilotos que ignorarem a bandeira azul será igualmente aplicada naqueles que obstruírem uma parte da pista, e será mais severa no caso de obstrução sistemática, podendo ser, desde a multa, até a exclusão. A mesma penalidade deverá ser aplicada nos pilotos que passarem de um lado para o outro da pista, tentando impedir que o concorrente o ultrapasse.

VI - A repetição de faltas graves, ou a evidência da falta de domínio do veículo (tal como sair da pista), poderá resultar na exclusão dos pilotos que porventura venham a cometê-las.

VII - Somente a pista deverá ser utilizada pelos pilotos durante o decorrer da prova.

VIII - A não utilização do circuito total, mencionado no regulamento particular, para encurtar caminho, qualquer que seja o motivo, (anel externo, por exemplo) implicará em penalidade a ser aplicada pelos comissários desportivos.

SEÇÃO II - DA PARADA DE UM VEÍCULO DURANTE A CORRIDA

Art. 96 - Os procedimentos de parada de um veículo durante a corrida deverão obedecer às normas que se seguem:

I - O piloto de qualquer veículo que estiver deixando a pista, deve sinalizar sua intenção levantando o braço. Ele será responsável pela garantia de que a sua manobra será levada a efeito de maneira segura, e o mais próximo possível do ponto de saída.

II - No caso de um piloto se achar obrigado a parar seu veículo involuntariamente, ou por qualquer outro motivo, ele deverá ser deslocado para fora da pista o mais rapidamente possível, para que sua presença não constitua risco, e nem prejudique o desenrolar normal da prova. Se o piloto estiver impossibilitado de deslocar seu veículo de uma posição que represente perigo para os demais concorrentes, será dever dos comissários de pista ou outros oficiais, auxiliá-lo, prestando-lhe a devida assistência. Nesse caso, se o piloto conseguir colocar seu veículo em marcha, sem auxílio externo, e retornar à corrida sem cometer qualquer falta, e sem tirar vantagem de sua saída da pista, ele não poderá ser excluído.

III - Todos os reparos do veículo na pista deverão ser efetuados exclusivamente pelo piloto, com as ferramentas e peças transportadas em seu veículo.

IV - Qualquer tipo de reabastecimento na pista será proibido, sob pena de exclusão sumária.

V - Com exceção do piloto e, em casos excepcionais, dos oficiais de competição, nenhuma pessoa estará autorizada a tocar em um veículo parado, sob pena de exclusão do piloto que o estiver conduzindo.

VI - Será proibido empurrar um veículo ao longo da pista, ou para cruzar a linha de chegada, sob pena de exclusão, exceto nas competições de kart.

SEÇÃO III - DA ENTRADA NOS “BOXES”

Art. 97 - Deverá ser observado pelo piloto quando estiver entrando nos boxes:

I - A zona de “desaceleração” fará parte da pista.

II - No decorrer dos treinos e da corrida, o acesso aos boxes somente será autorizado, se efetuado pela zona de “desaceleração”. Toda infração a esta regra implicará na exclusão sumária do piloto.

III - Todo concorrente que tiver a intenção de deixar a pista ou de retornar ao seu box, deverá manifesta-la a tempo de assegurar-se de que poderá fazê-lo sem riscos para si ou para seus concorrentes.

IV - Exceto em caso de força maior, julgado somente pelos comissários desportivos, cruzar em qualquer direção a linha divisória da zona de “desaceleração” e a pista, será terminantemente proibido.

SEÇÃO IV - DA INDUMENTÁRIA

Art. 98 - Durante todo o evento, os pilotos deverão estar equipados com macacão, luvas, balaclava, sapatilhas e capacete, todos homologados pela CBA/FIA.

Parágrafo único: No macacão e capacete, deverão estar escritos o nome do piloto, seu grupo sanguíneo e o respectivo fator Rh.

SEÇÃO V - DO VEÍCULO

Art. 99 - No veículo deverão estar escritos o(s) nome(s), grupo(s) sanguíneo(s) e respectivo(s) fator(es) Rh do(s) piloto(s), bem como adesivos com a logomarca da CBA ou FAU, dependendo da competição. Esses adesivos serão fornecidos pelo organizador da competição e terão sua localização determinada pelo regulamento particular.

CAPÍTULO XIII

REGULAMENTAÇÕES GERAIS

SEÇÃO I - DAS REGULAMENTAÇÕES GERAIS

Art. 100 - Para ter o direito de participar dos campeonatos nacionais, interestaduais, estaduais, intermunicipais e municipais organizados e/ou supervisionados pela CBA ou FAU, todos os concorrentes/pilotos/equipes deverão estar filiados na CBA conforme o artigo 22.

SEÇÃO II - DO NÚMERO DE VEÍCULOS ADMITIDOS

Art. 101 - O número máximo de veículos admitidos em cada autódromo/kartódromo será determinado pelo regulamento particular de cada modalidade, obedecidas as normas da FIA.

Parágrafo primeiro: Para as provas de kart, será aplicado o seguinte critério:

I - Máximo de 36 karts para pistas com 1000 a 1500 metros;

II - Máximo de 60 karts para pistas com mais de 1500 metros;

III - Para corridas de longa duração, 06 (seis) karts para cada 100 metros de comprimento de pista.

Parágrafo segundo: Nos treinos livres serão admitidos até 20% (vinte por cento) de veículos acima da capacidade da pista.

SEÇÃO III - DA LARGADA

Art. 102 - A posição de largada dos veículos será determinada pela tomada dos tempos em provas de classificação.

Parágrafo único: Se, no caso da divisão do conjunto de veículos inscritos em grupos distintos para a tomada de tempo, houver mudança climática, isto é, tempo seco para um grupo e tempo chuvoso para o outro grupo, a posição de largada será definida através de colunas verticais. Isso significa que um grupo será colocado nas posições ímpares, e o outro nas posições pares do “grid” de largada.

Art. 103 - Poderá ser estabelecido no regulamento particular, um tempo mínimo para que os veículos estejam habilitados a participar do “grid” de largada.

SEÇÃO IV - DA CHEGADA

Art. 104 - A bandeira quadriculada branca e preta, apresentada agitada, significará para o primeiro carro, o final da corrida. Entretanto, será válida como classificação oficial, única e exclusivamente aquela registrada e declarada pela cronometragem.

SEÇÃO V - DA CLASSIFICAÇÃO FINAL

Art. 105 - O piloto que completar 75% (setenta e cinco por cento) do número de voltas ou do tempo previsto numa prova estará classificado, independentemente da bandeira de chegada.

SEÇÃO VI - DA INTERRUPÇÃO DE UMA CORRIDA

Art. 106 - Caso seja necessária a interrupção de uma corrida, em face de obstrução do circuito após um acidente, ou na hipótese das condições climáticas prejudicarem o andamento da mesma, ou ainda em razão de quaisquer outros motivos, para que o seu prosseguimento se torne possível, deverá ser adotado o seguinte procedimento:

I - Uma bandeira vermelha deverá ser mostrada no PSDP.

II - Simultaneamente, a mesma bandeira deverá ser apresentada em todos os postos de sinalização.

III - A decisão de interromper a corrida poderá ser tomada apenas pelo diretor de prova, exceto quando se tratar de corridas de kart.

Art. 107 - Quando a bandeira vermelha for apresentada conforme o procedimento descrito no art. 105, todos os veículos deverão imediatamente, ter suas velocidades reduzidas, e serem levados para o “grid” de largada, ou ao local indicado pelos comissários, ficando bem claro que:

I - Ninguém poderá tocar nos veículos, sob pena de exclusão sumária dos mesmos.

II - A classificação da corrida será a da volta precedente à daquela em que a bandeira vermelha tiver sido mostrada.

III - Os veículos de socorro ou de serviço poderão estar circulando pela pista.

IV - Os pilotos que forem para os “boxes”, deverão largar dos mesmos, caso pretendam continuar na corrida.

V - Os pilotos que forem para o “grid”, e cujos veículos necessitarem de reparos mais específicos, poderão ser empurrados para os “boxes”, para a execução dos respectivos trabalhos, e de lá deverão largar para continuação da corrida, desde que autorizados pelos comissários desportivos.

Art. 108 - Após a interrupção de uma corrida, estarão previstas as hipóteses seguintes:

I - Se menos de duas voltas tiverem sido completadas.

II - Se mais de duas voltas e menos de 75% da distância prevista para a corrida tiverem sido completados.

III - Se mais de 75% da distância prevista para a corrida tiverem sido completados.

Art. 109 - Se a interrupção ocorrer conforme a situação prevista no inciso I do art. 108, a primeira largada será considerada nula, e não terá sido válida. Todos os pilotos que dela tiverem tomado parte serão admitidos no novo “grid” de largada, que não será alterado em relação ao “grid” original.

Parágrafo primeiro: Os pilotos deverão estar utilizando os mesmos veículos com que tiverem participado da primeira largada, desde que consigam, por seus próprios meios, levá-los ao “grid” de largada. Esses veículos deverão ser vistoriados pelos comissários técnicos, que decidirão se eles estarão em condições de competir.

Parágrafo segundo: Se algum veículo não reunir condições para participar da nova largada, sua posição no “grid” ficará vaga.

Parágrafo terceiro: Não serão admitidos veículos reserva.

Parágrafo quarto: A corrida que se seguir à nova largada terá, se necessário, voltas descontadas do total a ser completado, ou o tempo descontado do total, a critério dos comissários desportivos.

Art. 110 - Se a interrupção ocorrer conforme a situação prevista no inciso II do Art. 108, a corrida deverá ser considerada como tendo duas partes (soma de tempos ou voltas):

I - A classificação final da primeira parte deverá ser aquela da última volta que tiver precedido a interrupção da corrida.

II - A distância da corrida que se seguir à nova largada será aquela necessária para se atingir toda a distância ou tempo previstos.

III - Voltas ou tempo poderão ser descontados do total previsto para a prova.

IV - Somente os veículos que tiverem tomado parte da primeira largada serão admitidos no novo “grid”, sob a condição de que não tenham oficialmente abandonado a corrida até no momento de sua interrupção, e que tenham conseguido se dirigir ao local determinado pelos comissários, ou entrar nos boxes por seus próprios meios, e utilizando o circuito oficial.

V - Esses veículos deverão ainda ter sido vistoriados pelos comissários técnicos, e julgados aptos a participar da segunda parte da corrida.

VI - Nenhum veículo reserva ou substituto será admitido. Os veículos que tiverem se dirigido ao “grid” poderão ser levados aos boxes, desde que empurrados, e com a autorização dos comissários desportivos. Eles deverão largar dos boxes para a segunda parte da corrida.

Art. 111 - Se a interrupção ocorrer conforme a situação prevista no inciso III do Art. 108, a corrida será considerada como completada, e não haverá nova largada. A classificação final será aquela verificada no final da volta que tiver precedido a interrupção da corrida.

Art. 112 - A atribuição dos pontos para os pilotos nos casos de interrupção da corrida, deverá obedecer ao critério abaixo:

I - Se tiver ocorrido o caso previsto no inciso I do Art. 108, e não for possível uma nova largada, nenhum ponto será atribuído para o campeonato.

II - Se tiver ocorrido o caso previsto no inciso II do Art. 108, e não for possível uma nova largada, metade dos pontos será atribuída para o campeonato.

III - Se tiver ocorrido o caso previsto no inciso III do Art. 108, a totalidade dos pontos será atribuída para o campeonato.

SEÇÃO VII - DA CLASSIFICAÇÃO AO FIM DE UMA CORRIDA

Art. 113 - Para todas as corridas de velocidade em circuito serão classificados apenas os veículos que percorrem no mínimo 75% da distância percorrida pelo vencedor. Sempre que o número resultante não for inteiro, o arredondamento deverá ser feito para o número inteiro anterior.

Parágrafo único: O tempo máximo admitido para a última volta de uma corrida é de quatro vezes o melhor tempo obtido durante as sessões classificatórias cronometradas.

SEÇÃO VIII - DO TEMPO MÁXIMO DE PILOTAGEM

Art. 114 - O tempo máximo de pilotagem sem troca de piloto, será de três horas e meia para provas com menos de doze horas de duração, e de quatro horas para provas com doze ou mais horas de duração.

Parágrafo primeiro: O tempo mínimo para descanso deverá ser de uma hora.

Parágrafo segundo: Se o organizador julgar conveniente, poderá acrescentar ao regulamento particular, a condição de que, embora podendo ser realizada com tempo inferior a três horas e meia, haverá necessidade de troca de pilotos.

SEÇÃO IX - DA ATRIBUIÇÃO DE PONTOS EM CAMPEONATOS

Art. 115 - Os pontos deverão ser atribuídos conforme regulamentação desportiva específica de cada categoria.

Parágrafo primeiro: Na hipótese do regulamento de uma competição prever a atribuição de ponto(s) extra(s) por “pole-position”, e o piloto a quem tiver sido atribuído esse(s) ponto(s) for excluído ou desclassificado do treino classificatório, o(s) ponto(s) será(ão) atribuído(s) ao piloto imediatamente classificado após o mesmo.

Parágrafo segundo: No caso do regulamento de uma competição prever a atribuição de ponto(s) por “pole-position”, por melhor volta, ou ainda por maior número de voltas na liderança, e os pilotos a quem tiverem sido atribuídos esses ponto(s), forem excluídos ou desclassificados de uma corrida, não haverá a atribuição desse(s) ponto(s) a nenhum piloto ao final dessa prova.

SEÇÃO X - DO DESCARTE

Art. 116 - O critério para descarte de participação em provas será o que se segue:

- | | |
|--|-------------------------|
| I - Para até seis provas organizadas: | um descarte (n-1); |
| II - Para sete, oito e nove provas organizadas: | dois descartes (n-2); |
| III - Para dez provas organizadas: | três descartes (n-3); |
| IV - Para onze e doze provas: | quatro descartes (n-4); |
| V - Para mais de doze provas organizadas: | cinco descartes (n-5); |
| VI - Condições para a aplicação do critério de descarte: | |

a) Pilotos excluídos, desclassificados, ou que estiverem cumprindo suspensão, não poderão ter esses resultados considerados como descarte.

b) Para o kart, se a desclassificação tiver sido motivada por falta de peso, o resultado da prova em que a penalidade tiver sido aplicada poderá ser descartado.

c) Os regulamentos de categorias que não previrem descartes serão enquadrados nos incisos I a V deste artigo.

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

SEÇÃO XI - DO NÚMERO DE VEÍCULOS NO “GRID” DE LARGADA

Art. 117 - As provas e/ou baterias de campeonatos ou torneios deverão ter no mínimo, em condições de largar, um “grid” mínimo de seis veículos, para que possa ser atribuída a pontuação para o campeonato ou torneio, exceto para o kart.

SEÇÃO XII - DA IDENTIFICAÇÃO DOS VEÍCULOS

Art. 118 - A identificação dos veículos deverá ser apresentada conforme especificado a seguir:

I - Todos os veículos de competição deverão ter um número que os identifique. A posse do número é do piloto. Portanto, cada piloto tem o seu número de competição.

II - Os números deverão ser de cor contrastante com a do fundo do veículo, exceto para o kart, cuja regulamentação específica deverá ser obedecida.

III - Tabela de dimensões segundo para cada modalidade:

TIPO DO VEÍCULO	ALTURA MÍNIMA	LARGURA MÍNIMA DO TRAÇO
Monoposto	220mm	40mm
Turismo	260mm	45mm
Kart	150mm	20mm

SEÇÃO XIII - DA VIGÊNCIA DOS ADENDOS AOS REGULAMENTOS

Art. 119 - Os adendos aos regulamentos desportivos e/ou de segurança deverão entrar em vigor na data de sua emissão e publicação.

Art. 120 - Os adendos aos regulamentos técnicos de quaisquer campeonatos ou torneios deverão entrar em vigor trinta dias após a data de sua publicação.

SEÇÃO XIV - DAS IRREGULARIDADES TÉCNICAS

Art. 121 - No caso de serem constatadas irregularidades técnicas em um ou mais veículos após os treinos classificatórios, deverá ser adotado o seguinte procedimento:

I - Toda e qualquer irregularidade técnica constatada deverá ser comunicada ao infrator, pelas vias normais previstas neste código.

II - Se a irregularidade técnica demandar exame especializado, a peça / componente / combustível / e outros, serão lacrados e examinados após a corrida. Nesse caso, o piloto não perderá sua posição no “grid” de largada, em se tratando de treino classificatório, ou na chegada, se o fato ocorrer após uma corrida. Se, após os exames especializados for comprovada a irregularidade, o piloto será desclassificado da prova.

III - Se, durante a corrida o piloto/equipe optar pela não utilização da peça / componente / combustível e /ou de outros itens lacrados, mesmo assim ele deverá ser igualmente desclassificado, na hipótese da comprovação da irregularidade técnica em seu veículo.

IV - Todos os pilotos/equipe enquadrados nos incisos II e III deste artigo deverão receber documento elaborado pelos comissários desportivos, relativo à determinação de que sejam retidos os componentes / peças / combustível e /ou outros itens, no qual deverão dar o respectivo ciente.

V - Qualquer exame ou vistoria técnica procedida em um veículo, não tornará válida qualquer irregularidade existente no mesmo, que porventura vier a ser constatada até o final da competição.

VI - Nos campeonatos/torneios/copas onde o regulamento ou procedimento técnico seja passível de lacração de componentes, estes lacres deverão permanecer em perfeito estado, sendo responsabilidade do piloto/equipe a conservação dos mesmos dentro de suas funções.

O rompimento, falta ou violação do mesmo, por se só já caracterizará uma irregularidade técnica.

Caso um componente lacrado venha a ser vistoriado e ser constatada irregularidade técnica, o piloto/equipe será punido com a perda de todos os resultados obtidos no evento.

Caso um evento seja realizado em mais de uma prova e o laque tenha sido efetuado no início da primeira prova e no momento em que for realizada a vistoria e constatada alguma irregularidade a penalidade será aplicada, desde o primeiro resultado obtido.

O acima exposto não se aplicará quando o resultado da prova já tiver sido homologado pelo CTDN/CBA ou FAUs.

SEÇÃO XV - DA FORMAÇÃO DO “GRID”

Art. 122 - O “grid” de largada deverá ser formado conforme o critério que se segue:

I - A formação dos conjuntos piloto/veículo, iniciada pelo “pole-position”, obedecendo a sequência dos melhores tempos de todos os conjuntos que não tiverem tido qualquer irregularidade durante a tomada de tempo.

II - Logo após os conjuntos pilotos /veículos mencionados no inciso I serão alinhados os conjuntos pilotos / veículos que tiverem se apresentado para a tomada de tempo, mas que tiverem sido punidos em razão de alguma irregularidade.

III - Finalmente, obedecida a sequência definida nos incisos I e II, serão alinhados os conjuntos pilotos / veículos que não tiverem se apresentado para a tomada de tempo. Eles serão posicionados conforme sorteio a ser previamente realizado.

IV - A critério da direção de prova o grid poderá ser reagrupado, ocupando as posições de largada dos veículos que efetivamente não participarão da prova.

V - Durante a(s) volta(s) de alinhamento para o “grid” de largada, os veículos não poderão cruzar a linha de largada/chegada.

SEÇÃO XVI - DA PESAGEM DOS VEÍCULOS

Art. 123 - A balança oficial do evento deverá estar à disposição de todos os concorrentes durante o desenrolar das atividades, no local indicado para a vistoria técnica.

Parágrafo único: Os veículos que durante as vitórias técnicas apresentarem problemas de falta de peso terão no máximo mais duas oportunidades seguidas, para comprovarem estar no peso mínimo regulamentado para sua categoria.

SEÇÃO XVII - DO USO DOS “BOXES” DURANTE O TREINO CLASSIFICATÓRIO

Art. 124 - Durante os treinos classificatórios será terminantemente proibido o ingresso dos veículos nas garagens dos boxes, e / ou na área posterior dos mesmos, sob pena de exclusão ou desclassificação, independentemente da condição climática, salvo regulamentação específica da categoria.

SEÇÃO XVIII - DA PROPAGANDA

Art. 125 - Será obrigatório o uso da logomarca da CBA, no podium, nos veículos, nos materiais de divulgação e impressos utilizados nos campeonatos/torneios de âmbito nacional e das FAUs nos de âmbito estadual.

Parágrafo primeiro: Serão de responsabilidade dos promotores o cumprimento e fiscalização do determinado no disposto acima.

Parágrafo segundo: O não cumprimento acarretará ao promotor pena de advertência escrita acrescida de multa no valor de 100 UPs.

Art. 126 - Será proibida qualquer divulgação envolvendo racismo, religião e política.

Art. 127 - As placas de propaganda deverão ser fixadas nos autódromos e / ou kartódromos, com utilização de tirantes adequados, destinados a garantir a segurança dos pilotos e do público. A fixação deverá ser supervisionada pelo diretor de prova.

CAPÍTULO XIV

PENALIZAÇÕES EM MULTA

SEÇÃO I - DOS VALORES DAS MULTAS

Art. 128 - As penalidades em multas deverão ser aplicadas de conformidade com o critério estabelecido pela CBA para definir seus respectivos valores. Cada UP, (unidade padrão), tem o valor básico de R\$ 200,00 (Duzentos reais). Essas multas deverão ser aplicadas nos pilotos, concorrentes, equipes, organizadores, promotores, oficiais de competição e FAUs infratores, conforme o caso. Cada infração cometida corresponderá a uma multa específica, cuja quantidade de UPs se encontra na tabela a seguir:

Nº	INFRAÇÃO	QUTDE. DE "UPS"
1	Pilotar sem capacete, sem macacão devidamente atado, sem luvas, sem sapatilhas, e sem balaclava no caso de monoposto, em qualquer atividade de pista	03 a 10 (para cada infração, além de outras sanções)
2	Dar ou aceitar "carona" em qualquer atividade de pista (penalidade para ambos os envolvidos)	10 a 20 (para cada infração, além de outras sanções)
3	Prestar informações erradas para obter benefício próprio, exceto o definido no artigo 23 item IV letra "c"	03 a 50 (além de outras sanções)
4	Praticar atitudes antidesportivas contra outros pilotos, concorrentes, oficiais de competição e autoridades desportivas.	05 a 50 (além de outras sanções)
5	Não comparecer, quando comunicado oficialmente a reuniões ("briefing")	03 a 05 (além de outras sanções)
6	Ingerir bebidas alcoólicas durante o evento, nas áreas técnicas e desportivas do autódromo, kartódromo ou circuito de rua	20 (além de outras sanções)
7	Apresentar irregularidade técnica em seu veículo	05 a 50 (além de outras sanções)
8	Não permitir vistoria técnica em seu veículo-além da exclusão / desclassificação	50 (além de outras sanções)
9	<i>Utilizar o circuito não oficial,</i> • Em treinos livres: • Em treinos cronometrados ou prova (além de outras sanções)	03 a 20 03 a 20
10	<i>Não obedecer à sinalização por bandeira:</i> • Amarela (agitada ou parada) • Vermelha • Quadriculada branca e preta (PSDP) • Azul • Preta (PSDP) • Preta com círculo laranja (PSDP)	10 50 10 (por volta a mais) 03 a 10 30 a 50 10 a 30 (além de outras sanções)

11	Não comparecer ao Parque Fechado no horário determinado	03 a 20 (além de outras sanções)
12	Receber auxílio externo	03 a 10 (além de outras sanções)
13	<i>Atrasar no comparecimento e / ou montagem do esquema de,</i> <ul style="list-style-type: none"> • Bombeiro / dia: • Médico / dia: • Segurança: • Sinalização / equipamentos: • Ambulância / dia: • Resgate: • Cronometragem 	10 a 20 10 a 20 10 a 20 10 a 20 10 a 20 10 a 20 10 a 20
14	Conduzir o veículo na contramão, ou dar ré com o veículo engrenado na área de Box	10 (além de outras sanções)
15	Propaganda: <ul style="list-style-type: none"> •Fixação de placas sem os tirantes adequados e sem a supervisão do diretor de prova. •Não utilização das logomarcas da CBA/FAUs nos eventos. •Utilização de propaganda não permitida. 	03 a 20 (para cada placa) 100 10 a 50 (para cada)
16	Não comparecer ou comparecer indevidamente trajado à solenidade de entrega de prêmios (podium).	10 a 50

CAPÍTULO XV

RECOMENDAÇÕES GERAIS

SEÇÃO I - DA DOCUMENTAÇÃO / LEITURA DOS REGULAMENTOS

Art. 129 - Os concorrentes/pilotos/equipes deverão:

I - Manter sempre atualizada sua Cédula desportiva da CBA.

II - Assinar a ficha de inscrição nos eventos, atualizando sempre os dados constantes da mesma.

III - Conhecer este código, o regulamento desportivo e técnico da modalidade em que competirá. A CBA/FAUs estará sempre à disposição dos pilotos para esclarecer suas dúvidas em relação aos regulamentos.

IV - Conhecer o regulamento particular da prova, identificando os oficiais da mesma, que serão os responsáveis pela sua condução. O regulamento particular traz informações muito importantes sobre a prova, tais como promotor, organizador, circuito, autoridades, horários, parque fechado, e outras.

V - Ter ciência de que toda e qualquer reclamação desportiva ou técnica, deverá ser redigida em formulário próprio, que estará à sua disposição na secretaria da prova. As reclamações deverão ser entregues ao diretor de prova ou aos comissários desportivos, acompanhadas das respectivas cauções, conforme previsto no artigo 72 deste código.

VI - Manter a indumentária, compreendida pelo capacete, macacão, luvas, sapatilhas, balaclava, e roupa de baixo sempre bem conservada, sem rasgos, sem remendos, e nunca esgarçadas, sempre dentro do prazo de validade da homologação. Da sua eficácia depende, na maioria das vezes, o conforto e a segurança do piloto quando conduzindo seu veículo.

VII - Verificar periodicamente o vencimento da homologação do capacete, macacão e cinto de segurança.

VIII - Manter o(s) extintor(es) de incêndio do veículo sempre carregado(s) e prontos para serem utilizados.

IX - Revisar o estado de conservação do “Santo Antonio” do veículo, se possível, entre uma e outra prova.

X - Jamais ingerir bebidas alcoólicas, antes e durante os eventos!

XI - Respeitar os outros pilotos e concorrentes, para ser também respeitado.

XII - Conhecer, saber o que significam, e respeitar as bandeiras de sinalização! Delas dependerá em muito a segurança do piloto e de seus concorrentes no circuito.

XIII - Sempre que houver necessidade de parar o veículo na pista, procurar deixá-lo em local seguro para si e para os outros concorrentes. Lembrar de deixar também no local, o volante do veículo.

XIV - Utilizar somente o circuito oficial descrito no regulamento particular da prova.

XV - Utilizar a indumentária completa no momento de receber sua premiação. O organizador não fará a entrega do prêmio a pilotos cujo macacão estiver aberto, cuja sapatilha estiver desamarrada, etc.,

CAPÍTULO XV

TERMOS TÉCNICOS

SEÇÃO I - DAS DEFINIÇÕES GERAIS

Art. 130 - Estes são os termos técnicos adotados oficialmente pela CBA na supervisão das provas automobilísticas realizadas no território nacional:

ADIÇÃO DE MATERIAL: Será considerado como adição de material, todo e qualquer material que, por meio de qualquer processo, for adicionado a qualquer componente, peça ou sistema, regulamentada originalmente pelo fabricante dos mesmos.

AJUSTE: É todo processo mecânico ou não mecânico, que promova a compatibilização entre dois ou mais componentes entre si. O conceito de combinação de componentes mecânicos também é válido para efeito de regulamentação.

APLAINAMENTO: É qualquer processo mecânico de retirada ou adição de material, que torna uma superfície plana.

ARRUELA: É um componente mecânico auxiliar para fixação e travamento dos componentes, peças ou sistemas, através de parafusos, porcas e outros meios de fixação, que objetiva ainda evitar o desgaste das superfícies unidas. A arruela poderá ser adquirida no mercado, ou fabricada especialmente para o uso específico de fixação, normatizado por qualquer tópico dos regulamentos das categorias.

AUXÍLIO EXTERNO: Qualquer ação de ajuda a um concorrente ou a uma dupla de concorrentes no caso do rally, efetuada por qualquer outra pessoa, com ou sem a utilização de algum equipamento, seja para empurrar ou para rebocar o veículo, para reparar qualquer uma de suas partes, para trocar ou inflar pneus, ou ainda para fazer com que seu motor funcione, fora do(s) local(is) previsto(s) no regulamento particular da competição.

BALANCEAMENTO: Será considerado como processo de balanceamento de qualquer componente, peça ou sistema, o equilíbrio em relação ao baricentro ou o centro de massas, ou o centro de movimentos da peça, componente ou sistema. De acordo com o regulamento da categoria, o balanceamento poderá ser efetuado por processos de retirada ou adição de material, sem que isso resulte em modificações no projeto original do fabricante.

CALÇO: É considerado como calço, todo e qualquer material, peça ou componente montado entre dois ou mais componentes, que tenha por objetivo a modificação de alturas, o aumento de resistência, o

ajuste de planicidade, ou o ajuste de montagem. A colocação de qualquer calço que não esteja previsto pelo fabricante original, somente poderá ser efetuada se houver deliberação explícita no regulamento da categoria.

CILINDRADA: É o deslocamento total dos pistões dentro dos cilindros. Deverá ser medida em função do diâmetro do cilindro, curso do pistão e o número dos cilindros do motor ($PI \times \text{raio ao quadrado} \times \text{curso do pistão} \times \text{número de cilindros}$) Em qualquer cálculo de cilindrada, o valor do número PI será 3,1416.

COMBURENTE: É o elemento físico-químico que entra em combustão com o combustível. Nos regulamentos de todas as categorias regidas pela CBA, o comburente será sempre o ar ambiente do local onde se desenvolver a prova, exceto naquelas em que o regulamento específico permita a utilização de outro elemento.

COMBUSTÍVEL: É o elemento físico-químico aprovado pelo regulamento da categoria que, em mistura com o comburente, provoca os fenômenos termodinâmicos dentro dos cilindros do motor do veículo, proporcionando movimentos e potência ao motor.

COMPARTIMENTO: É a definição de todo o volume existente entre certas medidas e limites regulamentados pelo fabricante original do veículo. Esses volumes poderão ser considerados diferentemente dos originais, caso o regulamento da categoria assim o delibere.

COMPONENTE: Parte elementar de um sistema.

COMPONENTE IMPORTADO: É todo componente, peça ou sistema originário de fabricantes estrangeiros. Caso o componente, peça ou sistema seja originário de fabricantes estrangeiros, e tenha sido montado em linha de produção normal de série dos fabricantes nacionais de veículos, e estiver sendo distribuído pela rede de concessionários da marca, ele será considerado nacional.

CUPILHA: É um componente mecânico auxiliar para travamento de parafusos, porcas, etc. A cupilha poderá ser adquirida no mercado, ou fabricada a critério do preparador do veículo.

CURSO DO PISTÃO: É a distância percorrida pelo pistão dentro do cilindro do motor, desde o seu ponto morto superior, até o seu ponto morto inferior.

DIÂMETRO DO CILINDRO: É a medida máxima entre as bordas internas de um cilindro do motor. A medida do diâmetro do cilindro deverá ser efetuada na superfície de atrito dos anéis.

DIMENSÕES: São definidas como as medidas máximas e mínimas de qualquer componente, peça ou sistema, declaradas pelo fabricante original das mesmas.

DISTÂNCIA ENTRE EIXOS: É a medida entre os eixos, tomada a partir dos centros dos mesmos, estando esses eixos num plano paralelo entre si.

DUPLICAÇÃO: É o processo de repetição de dois ou mais componentes, peças ou sistemas em um conjunto mecânico, ou não.

EFEITO AERODINÂMICO: É qualquer fenômeno físico provocado no veículo pela ação do ar em contato com o mesmo. O regulamento da categoria poderá liberar peças e componentes com fins específicos de provocar certos efeitos aerodinâmicos.

ENCAMISAMENTO: É o processo de adição de material num cilindro, para recuperação do mesmo, fazendo com que ele possua novamente suas medidas “standards”.

ENCRUAMENTO: É o processo mecânico a quente ou a frio, que modifica a estrutura das partículas do material a ser encruado. O encruamento aumenta a dureza do material básico, incrementando suas tensões superficiais e internas.

ENGATE RÁPIDO: É qualquer sistema de união de componentes, peças ou sistemas, diferente do original, que permita a rápida montagem ou desmontagem dos mesmos.

EQUALIZAÇÃO: É o processo mecânico ou não, que torna iguais duas peças, componentes ou sistemas. Poderá ser complementado pela definição de ajuste.

EQUILÍBRIO: É qualquer processo mecânico ou não, que torna qualquer componente, peça ou sistema, compensado em relação às suas massas ou aos seus movimentos e aos seus objetivos.

ESTANQUE: É todo o volume completamente vedado em relação a outro volume. Poderá ser considerado também estanque qualquer vedação entre fluidos compressíveis e incompressíveis.

FLANGE: É um componente mecânico fabricado com material aprovado no regulamento da categoria, que tem como objetivo principal, a união entre duas ou mais peças, componentes ou sistemas.

GEOMETRIA DE DIREÇÃO: É considerada como os ângulos e planos formados em relação aos pontos de fixação dos componentes e peças em movimento máximo e mínimo, do sistema de direção do veículo no seu projeto original.

HABITÁCULO: É o volume interno do veículo ocupado pelo piloto. Para efeito de regulamentação, será considerado habitáculo, o volume ocupado originalmente pelos motoristas e passageiros do veículo, como disponível no mercado e homologado pela CBA.

HOMOLOGAÇÃO: É a autorização fornecida pela FIA/CBA, para o uso e/ou participação em competições. A homologação poderá ser concedida para veículos, equipes, peças, componentes e sistemas em geral. Veículos, peças, componentes e sistemas em geral não poderão sofrer, em nenhuma hipótese, qualquer “trabalho” ou “retrabalho”, nem quaisquer tipos de ajuste para o assentamento ou o encaixe em outras peças, componentes e sistemas em geral.

INDUMENTÁRIA: É todo equipamento mínimo de segurança pessoal do piloto, e compreende o macacão, as luvas, o capacete, a balaclava, a sapatilha, etc.

INTERCAMBIÁVEL: É todo sistema, componente ou peça que possa ser montado ou substituído no veículo, sem qualquer tipo de modificação, tanto nos aspectos mecânicos, quanto nas geometrias e projetos originais.

ITEM: Parte ou elemento de um conjunto ou de um sistema integrante do veículo.

JUNTA: É qualquer componente ou peça que sirva exclusivamente para eliminar prováveis vazamentos de qualquer fluido entre duas ou mais peças. Para efeito de regulamentação, os retentores serão considerados como juntas.

LACRAÇÃO: É o selamento de um componente, peça ou sistema do veículo de competição, efetuado por autoridade da prova em questão. O selamento poderá ser efetuado de várias maneiras, conforme determinado pelo regulamento da categoria e pelas autoridades da prova.

LASTRO: É um peso extra, colocado no veículo de competição, com o objetivo de que o mesmo atinja o peso mínimo exigido pelo regulamento da categoria. O lastro deverá ser composto de um único bloco metálico, sólido, rigidamente fixado no assoalho do veículo, através de parafusos, porcas, contra-porcas e arruelas, devidamente aprovado e lacrado pelo comissário técnico da prova.

LIGA LEVE: É considerada como liga leve, o resultado da fusão de dois ou mais materiais não ferrosos, na fabricação de determinado componente ou peça.

LIVRE: É considerada livre, qualquer modificação promovida em um componente, peça ou sistema, diferente das características originais de fábrica, desde que autorizada pelo regulamento específico.

LIVRE ESCOLHA: É a liberação de escolha para uso em competição, de qualquer componente, peça ou sistema encontrado no mercado brasileiro, desde que de fabricação nacional.

MARCA: É a origem da peça, componente ou sistema de um determinado fabricante, detentor da marca registrada do produto.

MATERIAL: É a matéria-prima básica para a fabricação ou manufatura de qualquer componente ou peça.

MODIFICAÇÃO: É toda mudança provocada numa peça, componente ou sistema, em qualquer uma de suas características originais de fabricação.

MONTAGEM ORIGINAL: Considera-se montagem original, aquela efetuada de qualquer conjunto de peças ou componentes que compreendam um sistema característico original homologado pela CBA.

PARAFUSO: É o elemento mecânico de fixação de dois ou mais componentes de um conjunto de peças, através do sistema de rosca. De acordo com a regulamentação, os parafusos poderão ser adquiridos no mercado, ou fabricados conforme a utilização específica, e deverão ser aprovados pelas autoridades técnicas da prova.

PEÇA: Cada uma das partes ou elementos de um conjunto ou de um mecanismo.

PEÇAS DA CARROCERIA: São todas aquelas que conferem forma ao veículo, e que estejam em contato direto com os efeitos aerodinâmicos.

PEÇAS ELÉTRICAS: São todas as peças de um sistema, que geram energia elétrica, que a armazenam, que a conduzem, e que a transformam em energia mecânica, em luz e em som.

PEÇAS MECÂNICAS: São todas as peças do propulsor e da sua transmissão, mais aquelas que mantêm o veículo equilibrado em relação ao solo, além das demais que permitem a sua dirigibilidade e a sua desaceleração.

PERFIL: É considerado perfil, toda superfície que for parte integrante da forma e contorno do veículo, peça, componente ou conjunto.

PESO: é o produto da massa de um corpo pela ação da força de gravidade. Todas as peças e componentes dos veículos de competição deverão seguir como base, os pesos homologados pela CBA.

PESO DO VEÍCULO: É o peso total do veículo, estando nele incluídos todos os componentes, peças e sistemas em condição de corrida, todos os seus líquidos em seus níveis máximos, e o reservatório de combustível completamente vazio, sem o piloto, e sem a indumentária mínima exigida. De acordo com o regulamento da categoria, e a critério da direção da prova, os veículos poderão ser pesados de maneira diferente.

PONTOS DE ANCORAGEM: São todos os pontos de apoio dos componentes, peças e conjuntos do veículo. Exemplo: *coxins, suportes diversos, etc.*

PONTOS DE FIXAÇÃO: São pontos específicos utilizados para fixação de um ou mais componentes e peças ou conjunto, que integram um mesmo sistema. Exemplo: *pontos de fixação de componentes do sistema de suspensão.*

PORCA: É o elemento mecânico utilizado para fixação de componentes, peças e conjuntos em geral, através do sistema de rosca. De acordo com o regulamento específico de uma categoria, as porcas poderão ser adquiridas no mercado, ou fabricadas para uso específico, devendo, entretanto ser aprovadas pelas autoridades técnicas das provas.

POSIÇÃO ORIGINAL: É a posição de montagem das peças, conjuntos e componentes, de acordo com o projeto original do veículo.

PREPARAÇÃO: É a transformação de um veículo e seus componentes de utilização normal, num veículo de competição, obedecendo às normas de segurança.

RASPAGEM: É o processo mecânico de retirada de outro material diferente do material original do componente ou peça. Não será aceito para efeito de regulamentação, qualquer modificação nas dimensões mínimas ou máximas originais do componente ou peça. Entretanto, o processo em questão poderá deixar marcas características nas superfícies em que houver a raspagem.

REBITE: É um cilindro de metal, com cabeça, utilizado para unir permanentemente duas chapas ou peças de metal. Depois de introduzido num orifício que atravesse as chapas ou peças, sua extremidade oposta à cabeça recebe impacto manual ou mecânico que resulta na formação de outra cabeça, impedindo-o de sair, ou desprender-se do orifício.

REDUÇÃO: É o processo que diminui as dimensões originais de uma peça, componente, ou sistema, com ou sem retirada de material. Será considerado como redução, o encruamento de material por forjamento a quente ou a frio.

REFORÇO: É considerado reforço, todo e qualquer material adicionado a uma peça, componente ou conjunto, que tenha por objetivo apenas o aumento de resistência mecânica dos mesmos.

RELAÇÃO: É uma grandeza que depende de duas outras ou mais, combinadas entre si. Exemplo: *relação de transmissão.*

REMOVER: Diz respeito a retirar novamente, mover peças, componentes ou conjuntos de um local para outro.

RETÍFICA: É a usinagem de acabamento, com retirada de material. Será considerada retífica, o trabalho de usinagem efetuado por meio de maquinário automático especializado, ou manualmente.

RETIRAR: Entende-se como retirar, qualquer ação de eliminação de peças, conjuntos ou componentes, das montagens originais do fabricante, ou homologadas pela CBA.

RETRABALHO: Considera-se **retrabalho**, o **trabalho** efetuado uma ou mais vezes na mesma peça, componente, item ou sistema.

SISTEMA ORIGINAL: É todo conjunto de peças que funcionam com um objetivo claro e com uma estrutura organizada, conforme projeto original do veículo. Exemplo: *sistema de freios, sistema de refrigeração, etc.*

SOLDA: Considera-se solda, toda adição do mesmo material ou de outro diferente, efetuada por processo a quente, por arco voltaico (solda elétrica), ou por fusão resultante da queima de combinação de gases (oxi-acetileno). Outra solda que também será considerada para efeito de regulamentação, é aquela aplicada por brazagem a arco voltaico, assistida por gás inerte TIG. Solda branca, ou solda por baixo aquecimento, que tenha adição de material de baixa fusão (estanho), será aceita também como tal. As soldas especiais que adicionem material por aspersão, ou por meio químico, também serão consideradas, para efeito de regulamentação, como solda de adição de material.

STICKER: É todo tipo de adesivo ou de pintura de advertência ou publicidade que esteja aplicado em qualquer parte do veículo.

TAXA DE COMPRESSÃO: É o volume deslocado pelo pistão dentro do cilindro, resultante da ação do seu movimento desde o ponto morto inferior até o ponto morto superior, comprimido dentro do espaço ocupado pela câmara de combustão.

TIPO: É um determinado modelo de conjunto, peça ou sistema que detenha certas características exclusivas.

TOLERÂNCIA: É a medida excedente ou faltante em uma dimensão padrão declarada pelo fabricante do componente ou peça. Qualquer tolerância será considerada se, e somente quando houver menção expressa nos respectivos itens do regulamento da categoria.

TRABALHO: É considerado **trabalho**, qualquer processo que seja efetuado sobre o componente, peça, sistema ou item, que modifique ou não as suas características originais, desde que permitido em regulamento.

USINAGEM: É o processo mecânico de retirada de material de um componente, peça ou item de um conjunto. A usinagem **sempre modifica** o componente, peça ou item, nas suas dimensões originais regulamentadas.

CAPÍTULO XVI

REGIMENTO DE CUSTAS E TAXAS

SEÇÃO I - DAS COMPETIÇÕES

Art. 131 - Os valores a serem pagos à CBA para a realização de competições serão:

I - Provas Nacionais:

- a) Homologação de categoria - R\$ 360.000,00 (Trezentos e sessenta mil reais);
- b) Inclusão no calendário - R\$ 160.000,00 (Cento e sessenta mil reais);
- c) Provas no exterior - R\$ 70.000,00 (Setenta mil reais);
- d) Alteração de calendário homologado (local e/ou data) - R\$ 20.000,00 (Vinte mil reais);
- e) Bilheteria - Venda de ingressos - 10% da arrecadação bruta.

II - Provas Internacionais:

- a) Inclusão no calendário
 - 1 - Campeonato Mundial - US\$ 80.000,00 (Oitenta mil dólares norte-americanos), convertidos em reais pelo câmbio do dia da inclusão;
 - 2 - Extra Campeonato Mundial - US\$ 50.000,00 (Cinquenta mil dólares norte-americanos), convertidos em reais pelo câmbio do dia da inclusão;
 - 3 - Campeonatos Sul-americanos - R\$ 60.000,00 (Sessenta mil reais)
 - 4 - Bilheteria - Venda de ingressos - 10% da arrecadação bruta.

SEÇÃO II - DAS FEDERAÇÕES

Art. 132 - Os valores a serem pagos à CBA para a filiação de federações automobilísticas serão:

I - Vistoria prévia para filiação - R\$ 10.000,00 (dez mil reais);

II - Filiação provisória - R\$ 20.000,00 (Vinte mil reais).

SEÇÃO III - DOS PILOTOS

Art. 133 - Os valores a serem pagos à CBA para a emissão da Cédula Desportiva Nacional - CDN e/ou da Carteira Internacional, serão:

I - Cédula Desportiva Nacional - CDN:

- a) Arrancada, Fora de Estrada, Rallye e Velocidade na Terra e Kart - R\$ 140,00 (Cento e quarenta reais)
Os pilotos das categorias PJMK,PJK,PK,PSK "B",PSK "Ä",PGK "B" E PGK "A", que participarem do CAMPEONATO BRASILEIRO DE KART e/ou COPA BRASIL DE KART, deverão no ato de sua inscrição nestas provas complementarem o valor de R\$ 130,00, perfazendo-se um total de R\$ 270,00;

- b) Rallye Universitário: Piloto/navegador - Isento;
- c) Piloto PCG "SUPER A" - R\$ 500,00 (quinhentos reais);
- d) Demais categorias - R\$ 270,00 (Duzentos e setenta reais);
- e) 2ª via por extravio - R\$ 50,00 (Cinquenta reais)

II - Ficha de Cadastro de Piloto - FCP

- a) Devolvidas com a apresentação do recibo - Isenta
- b) Devolvidas sem a apresentação do recibo - R\$ 140,00 (cento e quarenta reais)
- c) Não devolvidas - R\$ 140,00 (cento e quarenta reais)

III - Documentação Internacional - DI:

- a) Carteira Internacional emitida somente para portadores da Cédula Desportiva Nacional em vigor - R\$ 500,00 (Quinhentos reais);
- b) Taxa de Urgência - R\$ 200,00 (Duzentos reais);

SEÇÃO IV - DAS EQUIPES

Art. 134 - Os valores a serem pagos à CBA para registro e filiação de equipes serão:

- I - Registro - Independente o número de pilotos -
 - a) Velocidade e Pista - R\$ 10.000,00 (dez mil reais)
 - b) Rally e Fora de estrada - R\$ 6.000,00 (seis mil reais)
- II - Filiação - Equipes com até três pilotos - R\$ 2.500,00 (Dois mil e quinhentos reais);
- III - Filiação - Equipes com mais de três pilotos - R\$ 3.500,00 (Três mil e quinhentos reais).

SEÇÃO V - DAS HOMOLOGAÇÕES CBA

Art. 135 - Os Valores a serem pagos à CBA serão os mesmos praticados pela FIA, convertidos em reais pelo câmbio da data do pedido de homologação.

SEÇÃO VI - CIRCUITO DE RUA

Art. 136 - Os valores a serem pagos à CBA para cada prova em circuito de rua serão:

- I - Vistoria Prévia - R\$ 30.000,00 (trinta mil reais);
- II - Homologação e Alvará de competição - R\$ 120.000,00 (cem e vinte mil reais).

SEÇÃO VII - DAS TAXAS

Art. 137 - Todos os valores constantes dos artigos 131 a 136 são exclusivamente relativos às taxas, não estando incluída nenhuma outra despesa, que deverá ser de responsabilidade única e exclusiva do requerente.

SEÇÃO VIII - DA UNIDADE PADRÃO CBA

Art. 138 - O Valor da Unidade Padrão CBA é de R\$ 200,00 (duzentos reais).

SEÇÃO IX - DAS CUSTAS DO SUPERIOR TRIBUNAL DE JUSTIÇA DESPORTIVA

Art. 139 - Por decisão do Superior Tribunal de Justiça Desportiva, os valores a serem pagos referentes a custas e emolumentos para o ano de 2009 serão:

I - Recursos:

- a) Mandado de Garantia - R\$ 1.929,95 (Hum mil e novecentos e vinte e nove reais, noventa e cinco centavos);
- b) Recurso à Comissão Disciplinar - R\$ 1.929,95 (Hum mil e novecentos e vinte e nove reais, noventa e cinco centavos);
- c) Recurso ao STJD - R\$ 2.894,92 - (Dois mil, oitocentos e noventa e quatro reais, noventa e dois centavos);
- d) Embargos e outros - R\$ 1.929,95 (Hum mil e novecentos e vinte e nove reais, noventa e cinco centavos).

II - Diversos:

- a) Envio de documentos via fax (por página) - R\$ 6,60 (Seis reais, sessenta centavos);
- b) Fotocópias, autenticadas ou não (por página) - R\$ 1,65 (Hum real, sessenta e cinco centavos);
- c) Despesas Postais: Valores das taxas referentes ao envio mais R\$ 319,00 (Trezentos e dezenove reais) de despesas administrativas;
- d) Cópia do COMPACT DISC (sessões de julgamento) - R\$ 146,30 (Cento e quarenta e seis reais, trinta centavos).

SEÇÃO X - DA CORREÇÃO DOS PREÇOS

Art. 140 - Os valores acima poderão ser corrigidos pela Diretoria da CBA ou pelo STJD, dependendo do caso, se tal providência se fizer necessária.

O presente código foi elaborado pela CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO. Fica expressamente proibida a utilização total ou parcial das normas técnicas e desportivas e/ou nomenclaturas e referências nele contidas, em competições que não tenham a supervisão da CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO - CBA ou de suas filiadas.(artigo 2º - paragrafo único)

Rio de Janeiro, 18 de dezembro 2008.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
PRESIDENTE

CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
PRESIDENTE