

CAMPEONATO ESTADUAL DE DRIFT 2026

REGULAMENTO TÉCNICO E DESPORTIVO

Este regulamento técnico e desportivo geral 2026, feito sob supervisão da Federação de Automobilismo do Estado do Rio de Janeiro - FAERJ e está organizado segundo os preceitos do CDI – Código Desportivo Internacional e CDA – Código Desportivo do Automobilismo 2026.

Todos os COMPETIDORES e equipes devem ler este regulamento antes de preencher o formulário de inscrição para o Campeonato Carioca de Drift 2026.

- A Drift Tour Cup é a autora deste documento e a promotora do Campeonato Carioca de Drift (CCD) e do Campeonato Estadual de Drift (CED).
- Os adendos técnicos entram em vigor 30 (trinta) dias após sua divulgação.
- O Campeonato Estadual de Drift do Rio de Janeiro, que terá denominação comercial de CCD - Campeonato Carioca de Drift, será realizado conforme calendário de datas e locais divulgados antecipadamente através das mídias sociais e site oficial do campeonato. E no site da FAERJ e suas mídias.
- Poderão participar do CCD - Campeonato Carioca de Drift 2026, todos os pilotos filiados e habilitados com carteira de Piloto da Confederação Brasileira de Automobilismo, (CBA) e aprovados pela Comissão do Campeonato Drift Tour Cup e FAERJ.

INDÍCE

- 1- INSCRIÇÕES**
- 2- EQUIPAMENTOS OBRIGATÓRIOS DE HISTÓRIA DO VEÍCULO**
- 3- EQUIPAMENTOS OBRIGATÓRIOS DE PROTEÇÃO DO PILOTO**
- 4- CONDUTA DESPORTIVA**
- 5- ORGANIZAÇÃO DO EVENTO**
- 6- SISTEMA DE PONTUAÇÃO**

1 - INSCRIÇÕES

No ato da inscrição, o piloto deverá apresentar a cédula desportiva da Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA) dentro do ano vigente - 2026. Todos os pilotos, ao assinarem a ficha de inscrição, se comprometem a respeitar o texto deste Regulamento Desportivo, bem como, de todos os dispositivos citados neste regulamento.

Incluso na inscrição pulseiras para: 01 piloto + 01 Spotter + 05 Pulseiras para equipe.

*Para a temporada de 2026, teremos as categorias **PRO**, **LIGHT** e **FEMININA**.*

Atenção: A realização de cada categoria está condicionada a um número mínimo de 8 pilotos inscritos. É permitida a dupla participação, (ex: correr na Feminina e também na Light ou Pro).

A inscrição será feita pelo SITE OFICIAL da CCD - Campeonato Carioca de Drift , onde será obrigatório: Nome completo, CPF, modelo do carro (Característica e potência aproximada) e foto da carteira, cédula desportiva da CBA.

Caso não possua: A filiação poderá ser feita no dia do evento, com pagamento realizado diretamente aos Comissários da FAERJ presentes no local.

Conclusão de inscrição: Após o envio dos dados pediremos uma seleção de fotos em alta resolução, para as artes que serão publicadas.

Briefing Presencial: obrigatória a presença no Briefing de todos os pilotos inscritos na prova, convocados pela direção de prova, através do sistema de som ou conforme horários pré-determinados no cronograma descrito no regulamento particular de prova.

A ausência injustificada do piloto ao Briefing pode acarretar punição de acordo com a decisão dos Comissários Desportivos;

BOX: Para as primeiras 24 inscrições teremos os boxes reservados, logo não deixem para última hora e para os demais, separem a sua tenda para que fique confortável.

OBS: Favor entrar em contato conosco para colocarmos o mesmo no grupo de WhatsApp, onde passaremos informações tais como: Briefing, cronogramas e detalhes gerais.

A temporada 2026 será composta por **04 Etapas**, todas realizadas em formato de **Rodada Dupla**. Funcionará da seguinte forma: cada etapa, teremos uma rodada válida pelo **Campeonato Carioca de Drift** e outra válida pelo **Campeonato Estadual de Drift**.

Ao final da temporada, premiamos o Campeão Carioca, o Campeão Estadual e, através da somatória total de pontos de ambos os campeonatos, consagraremos o grande **Drift King** do ano.

1. EQUIPAMENTOS OBRIGATÓRIOS DE VISTORIA DO VEÍCULO

Itens Obrigatórios: OBS: Os veículos poderão ser “revistoriados” a qualquer momento.

A - Rollcage (gaiola) completa padrão FIA ou SFI.

B – Banco Concha.

C - Cintos de segurança de 4 ou 5 pontas, homologados e em bom estado.

D – Extintor de Incêndio, carregado e dentro do prazo de validade.

E – Fitas de Led para Freio, Dianteiro e Traseiro.

F – Adesivo nas Rodas para Frenagem.

F – Bandeja Inferior para Retenção de Óleo para Motor e Câmbio.

G – Ganchos de reboque dianteiro e traseiro, com indicação de localização.

1.1 Estrutural

1. Os veículos devem manter a estrutura original de carroceria de metal e / ou chassis de metal entre as extremidades dos pontos de fixação originais da suspensão traseira e dianteira. Partes não estruturais ou móveis podem ser alteradas e substituídas por materiais de fibra ou outros;

2. Nenhuma parte da carcaça do motor pode cruzar a referência vertical da parede de fogo original para o túnel de transmissão;

3. Gaiolas de proteção parafusadas não são permitidas, todas as gaiolas de proteção devem ser soldadas. Com exceção dos chassis de Alumínio os quais devem ser consultados o comissário para decidir a melhor forma de realizar a fixação e aprovação;

4. Todos os veículos que estiverem equipados com barras de impacto dianteiras e traseiras, deverão estar presas de forma segura;

5. Barras de impacto (Bash-Bars) devem ser arredondados ou tampadas com para-choque para evitar travar ou perfurar outro veículo, analisaremos caso a caso para que não danifique os outros veículos, sob aprovação dos Comissários Técnicos FAERJ;
6. As portas devem usar o mecanismo de trava de fábrica na Coluna;
7. O mecanismo de trava da porta interna e externa deve estar funcional e facilmente acessível para o motorista sair do veículo;
8. As portas com um interior exposto devem ter as bordas afiadas removidas ou cobertas;

1.2 Bancos

1. Apenas Autorizados Bancos Conchas homologados, será feita vistoria para avaliar integridade e fixação segura para uso.
2. Os suportes dos bancos devem ser do tipo listado na lista técnica nº 12 da FIA (lateral, inferior etc.).

1.3 Cinto de Segurança

1. Todos os ocupantes devem utilizar cintos de segurança que estejam em conformidade com estes regulamentos;
2. Todos os cintos de segurança devem possuir uma única fivela de liberação, sendo essa subabdominal e em perfeitas condições de uso;
4. Independentemente da data de fabricação, o cinto de segurança deve ser substituído se as correias estiverem cortadas / desgastadas, se alguma das fivelas estiver dobrada / rachada, se o veículo tiver sofrido um impacto severo ou a pedido do comissário;
5. Todos os sistemas de cinto de segurança devem ser montados de acordo com as instruções do fabricante ou com o Guia SFI de montagem do cinto de segurança;

ATENÇÃO: Qualquer veículo que, após aprovado por um comissário, seja desmontado, modificado ou alterado de alguma forma que possa afetar sua segurança ou pôr em causa sua elegibilidade ou que esteja envolvido em um acidente com consequências semelhantes, deve ser apresentado pelo participante para aprovação do Comissário Técnico faerj, é de responsabilidade do participante notificar o comissário de Prova para aprovação e quaisquer modificações.

1.4 Extintores

1. Obrigatório ao mínimo 01 extintor de 1kg, que deve estar posicionado em lugar de fácil acesso, carregado e dentro da validade.

1.5 Luzes

1. Obrigatório que tenhamos uma luz de freio redundante (ADICIONAL), podendo ser fita de LED interna ou semelhantes. Essa necessidade para quem em casos de colisões traseiras e fique sem as lanternas, não afeta o julgamento.

1.6 Adesivos de Identificação

1. Adesivos da Drift Tour Cup são obrigatórios na parte superior do para-brisa.
2. Adesivo nas portas com Nome e Tipo Sanguíneo do Piloto.
3. Adesivo do Evento com o Número de Inscrição do Piloto.
4. Adesivos FAERJ

1.7 Rodas/Pneus

As rodas deverão ter adesivos nos aros ou pintura no pneu em cor contrastante em uma parte específica de cada uma das rodas (dianteiras e traseiras) durante os treinos oficiais, qualificação e competição;

Limite de Pneu: aro 18 largura de 265 mm. Pneus Remold apenas com Selo do INMETRO.

OBS: Não teremos controle de dureza ou composto, será aceito pneus radiais.

Proibido: Pneus slick ou semi slick

1.8 Fluídos e combustível

1. Obrigatório o sistema de respiro de Óleo estar ligado a um reservatório para não derramar Óleo na pista;
2. Obrigatório o uso de bandejões na parte inferior do motor, para que mesmo em caso de vazamentos dos mesmos não sujem a pista. A bandeja deverá ser de ferro ou alumínio como prevenção de vazamentos não se espalhem na pista;

3. As linhas de combustível não podem estar passando por dentro do habitáculo do piloto, em exceções terá que ter uma proteção metálica para fazer a separação, para que em caso de vazamentos a mesma não traga riscos para o piloto. E para carros que possuem tanques não originais no porta-malas o ideal é que tenhamos uma separação (parede corta fogo) entre o cockpit do piloto e a área do tanque.

2. EQUIPAMENTOS OBRIGATÓRIOS DE PROTEÇÃO DO PILOTO

Indumentária do piloto:

A - Macacão de Corrida: Os macacões devem ser confeccionados em material resistente, que cobrem efetivamente o corpo, incluindo pescoço, tornozelos e pulsos. Recomenda-se usar macacões de várias camadas; (ANTICHAMA)

B - Luvas e Sapatilhas de Corrida;

C - Capacete com viseira, homologado pela CBA / FIA ou qualquer órgão reconhecido pela FIA como Inmetro e estar em ótimo estado.

3. CONDUTA DESPORTIVA

1. durante sua permanência na área do evento os pilotos e integrantes de sua equipe deverão observar conduta desportiva própria entre si e em relação aos demais participantes, oficiais de competição e público em geral. ofensas, julgamentos, insultos, racismo, preconceitos, terão as devidas penalidades que a equipe Drift Tour Cup achar necessária, com anuência dos comissários desportivos;

2. Proibido antes, durante ou após qualquer atividade oficial ou de treino, o piloto realiza qualquer manobra não compatível com a competição, sob pena de sofrer as penalidades. Serão penalizados os pilotos e suas equipes que transitarem pelos boxes com velocidade superior a 10km/h bem como qualquer outra manobra que possa por em risco a integridade daqueles que ali estão;

3. Qualquer notificação ou informação de autoridades de trânsito sobre desrespeito às leis de trânsito por piloto ou veículo no dia da prova, ou sobre testes de veículo realizados em via pública, implicará na desclassificação do piloto responsável naquela prova, além de outras sanções previstas no cda 2026;

4. Penalidades serão analisadas/aplicadas pelos comissários desportivos da Federação de Automobilismo do Estado do Rio de Janeiro - FAERJ, escalados para o evento.

4. ORGANIZAÇÃO DO EVENTO

Caso ocorra alguma falha da organização, tais como:

- a) Posicionamento invertido do piloto líder e perseguidor.
 - b) Falta de sinalização de queima de largada, toque no cone pelo líder da batalha ou ainda.
 - c) Falta de informação aos juízes, ex: problema câmeras, problema imagens encaminhadas aos juízes etc.
- Qualquer outro erro onde a organização seja responsabilizada, a volta e ou batalha poderá ser refeita e, nesse caso, será desconsiderada.
 - O(s) piloto(s) terão um tempo máximo de 5 minutos, após chegada ao seu box, para se reapresentarem para nova volta ou batalha, sendo permitido troca de todos os pneus e reabastecimento, tanto para qualificação quanto para as batalhas.
 - Caso ocorra algum dano ao veículo durante a volta ou batalha invalidada, além da permissão de troca de pneus e reabastecimento, será permitido um tempo para reparo de até 10 min, seguindo assim as diretrizes de colisão onde o piloto não é culpado.
 - Se o erro por parte da Organização ocorrer na primeira volta de uma batalha, a batalha completa será reiniciada, se ocorrer na segunda volta de uma batalha apenas a segunda volta será refeita.
 - Se o erro acontecer na volta de qualificação, a volta será desconsiderada e o piloto terá tempo máximo de 5 minutos, após chegada ao seu box para refazer sua volta.

5. SISTEMA DE PONTUAÇÃO

Teremos 3 Critérios de Julgamento:

- **Linha - 30 pontos.** Os pontos de linha serão divididos por setores em cada pista. Os pontos de linha terão grande influência da forma que transita entre os pontos demarcados na pista de Zonas Externas e Internas, clip points e áreas de touch-and- go.

- **Ângulo - 30 pontos.** Os pontos de ângulo serão divididos por setores em cada pista. Os pontos de ângulo terão uma grande influência da forma que utilizado nos pontos demarcados na pista de Zonas Externas e Internas, clip points e áreas de touch-and-go. Devendo o ângulo, sempre que possível, ser o principal responsável pela desaceleração dos veículos nas áreas de desaceleração durante o percurso.
- **Estilo - 40 pontos.** Os pontos de estilo são separados em 2 categorias: Fluidez e Comprometimento, sendo avaliados em todo o percurso, desde a linha de partida até a linha de chegada.

ATENÇÃO:

1. As Áreas subjetivas da pontuação é da decisão de um juiz e não são protestáveis;
2. A Decisão dos Juízes é incontestável, sendo negado qualquer tipo de protesto.

6.1 CRITÉRIOS DE JULGAMENTO EM BATALHA

- **OBJETIVOS DO PILOTO LÍDER:**

- Executar uma volta que permita que o piloto perseguidor mantenha proximidade.

- **DEDUÇÕES DO PILOTO LÍDER:**

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

- **OBJETIVOS DO PILOTO PERSEGUIDOR:**

- Iniciar no mesmo local do piloto líder.
- Manter a maior proximidade possível pelo maior tempo possível com o piloto líder
- Manter o mesmo ou mais ângulo do que o piloto líder.
- Imitar as transições e linhas do piloto líder ao longo da volta.
- Manter o Drift até passar a linha de chegada.

- **DEDUÇÕES DO PILOTO PERSEGUIDOR:**

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

5.2 FORMATO DE ELIMINAÇÃO NAS BATALHAS

- As batalhas são disputas de eliminação única, que consistem em duas voltas por batalha, com o vencedor avançando na chave, sendo:

Volta 01 - O Piloto A estando na posição de líder, com o Piloto B na posição de perseguidor

Volta 02: O Piloto B estando na posição de líder, com o Piloto A na posição de perseguidor.

- Os Juízes assistirão a Volta 1 e a Volta 2. Eles também compararam as duas voltas de Líder e de Perseguidor e determinarão qual piloto foi o melhor piloto no geral;
- O resultado das batalhas serão consequência da análise de três juízes que deverão declarar seus votos sendo: 1. Piloto A vence; 2. Piloto B vence; 3. Mais Uma Vez (não foi possível determinar um vencedor e os pilotos deverão realizar mais uma batalha);
- As chamadas mais uma vez (OMT) não são só destinadas a batalhas mal executadas. Os juízes se reservam o direito de fazer um julgamento em batalhas que contenham uma variedade múltipla de erros e / ou deduções e declarar um vencedor;
- Se um veículo estiver quebrado ou incapaz de movimentar até a linha de largada, o veículo restante deve fazer uma volta única e completa para poder seguir em frente na competição.
- Aos pilotos finalizarem as voltas, mesmo após passarem a linha de chegada, eles devem prosseguir com o carro sob controle a todo momento.

5.3 CLASSIFICATÓRIAS E FORMATO DE ELIMINAÇÃO NAS BATALHAS

Qualify → Serão duas voltas de até 100 pts, ambas saindo parado na largada e valerá para a classificação a melhor das 2 voltas.

- O alinhamento dos pilotos será feito em pista;
- P1 da Qualify ganhará 5 pontos na Classificação Geral da temporada;
- Vencedores da etapa → P1/P2 serão definidos pela batalha final, P3/P4 serão os mais bem qualificados da Semifinal. É o P5 o mais bem qualificado do Top8.
- Classificação Geral → Somatória das Pontuações das etapas e o desempate será considerado pela qualify.

5.4 VOLTAS INCOMPLETAS NAS BATALHAS

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

Os seguintes erros consistem uma volta INCOMPLETA nas batalhas:

- Rodar;
- Drift contrário, realizar o drift com o ângulo oposto ao necessário naquele ponto do percurso;
- Capô, porta-malas, portas ou qualquer outra parte móvel do veículo abrindo durante uma volta;
- Colisão considerada antidesportiva ou excessiva;
- Passar o piloto líder de forma ilegal - resulta em um INCOMPLETO para o piloto perseguidor;
- Ser ultrapassado de forma legal resulta em um INCOMPLETO para o piloto líder.
- Perseguidor intencionalmente não perseguir com proximidade o líder, chamamos isso de perseguição inativa.
- Sequência de vários erros que podem ser considerados como liderança NÃO PERSEGUÍVEL. A aplicação desta regra de volta não perseguível serve para os casos em que o líder comete diversos erros que podem induzir a um erro do perseguidor. Se os juízes considerarem que um erro do líder ocasionou um erro do perseguidor eles podem atribuir o erro do perseguidor ao líder.
- Não manter controle após a linha de chegada. Ex.: Rodar depois da linha de chegada ou terminar a volta sem demonstrar o controle do veículo.

5.5 ULTRAPASSAGENS

Ultrapassar é permitido nas batalhas. Ela não é necessária, mas legalmente para o piloto perseguidor desde que todas as Três condições a seguir sejam atendidas:

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

- O Piloto perseguidor só pode ultrapassar sem que ofereça quaisquer riscos de colisão;
- O Piloto perseguidor se torna o piloto líder depois que o piloto perseguidor ultrapassa completamente o piloto líder. Após a conclusão de uma ultrapassagem legal executada corretamente; O Piloto perseguidor se tornará o piloto líder e deve concluir a volta de acordo com os critérios de julgamento. Uma vez concluída a volta, o piloto que foi ultrapassado recebe um INCOMPLETO nessa volta.

5.6 CONTATOS E COLISÕES NAS BATALHAS

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

- Colisões propositalis, tais como:

Ex: o líder desacelera propositalmente fazendo com que o perseguidor ou alinhe ou atinja o mesmo.

Ex: o Perseguidor atinge o líder propositalmente.

ATENÇÃO: Ambas atitudes ocasionarão na desclassificação do piloto na etapa, por ato antidesportivo e estará a critério dos jurados.

- Em alguns casos, os danos sofridos nos veículos podem levar tempo para serem reparados. Somente o piloto que não for considerado culpado pode solicitar até 10 minutos para consertar seu veículo;
- Se um veículo não puder ser reparado após uma colisão e o piloto deste veículo não for considerado culpado durante o incidente, o Comissário Técnico verifica se o veículo pode ser reparado no tempo de 10 minutos, caso o veículo não seja reparável a tempo o piloto que não teve culpa ser considerado vencedor da batalha. O piloto receberá os pontos para vencer essa batalha. No entanto, como o piloto vencedor não conseguiu terminar duas voltas da batalha, ele não continua na competição;
- Se o caso acima ocorrer na batalha final, o Comissário Técnico poderá decidir a melhor forma de proceder no sentido de concluir a competição. Exemplo: permitir um tempo adicional além dos 20 minutos para reparos. Caso o veículo passe a ter vazamentos, infelizmente não poder mais competir;

- No cenário acima, se o resultado resultar em um piloto com um furo no pneu ou um dano na roda, o comissário Técnico pode solicitar que ambos os pilotos troquem os seus.

5.7 DANOS NOS PNEUS DURANTE BATALHA

- No caso de um pneu aparecendo o arame de amarração, não será permitida a largada do piloto;
- O piloto não pode alinhar para a primeira volta com um pneu muito desgastado e os pneus precisam resistir às duas voltas, não sendo permitido troca de pneus entre as voltas da mesma batalha, para garantir que um piloto não receba vantagem sobre o outro.

5.8 TEMPO DE 10 MINUTOS

- Para manter a segurança na competição, as equipes podem solicitar um tempo de 10 minutos para fazer os reparos necessários durante os treinos qualificatórios e Batalhas. O Tempo de 10 Minutos não deve ser usado para fins estratégicos, somente o piloto pode solicitar o Tempo de 10 Minutos e somente o Comissário Técnico pode conceder o Tempo de 10 Minutos.
- As trocas de pneus não serão permitidas durante o Tempo de 10 Minutos, a menos que ocorra uma quebra ou danos na roda / pneu.
- O Tempo de 10 Minutos pode ser pedido pelo Comissário Técnico caso julgue necessário qualquer tipo de reparo no veículo.
- O piloto pode usar apenas um (1) Tempo de 10 Minutos durante a rodada de competição. O Tempo de 10 Minutos pode ser usado durante Qualificatórias ou Batalhas. Solicitações de tempo limite de competição adicionais e simultâneas não são permitidas, a menos que citadas em outras seções destas regras.
- Os competidores que não fizerem os reparos necessários nos prazos estipulados serão desqualificados da batalha e perderão para o piloto adversário.

5.9 VAZAMENTOS

- Em caso de vazamentos, se o piloto estiver em batalha, o mesmo deve usar os 10 minutos e solucionar o problema. Entretanto, se o vistoriador sinalizar o vazamento o piloto deve resolver antes de entrar na pista, ou acarretará na sua desclassificação.

ATENÇÃO: Tudo que for desportivo e que não estiver claramente explícito neste REGULAMENTO, e necessitar de interpretação, terá nos Comissários Desportivos a primeira instância e legitimidade para interpretação, avaliação e decisão do mais simples ao mais complexo tema que for objeto de dúvida, conforme tange o artigo 83 DO CDA 2026 que determina as funções dos Comissários Desportivos.

Rio de Janeiro, 10 de fevereiro de 2026.

Conselho Técnico Desportivo

Presidente – FAERJ