

CAMPEONATO

GT SERIES CUP REGULAMENTO DESPORTIVO E TÉCNICO 2024

SEÇÃO I – DAS NORMAS DESPORTIVAS

DAS DISPOSIÇÕES INICIAIS

1 - DO NOME E DA CATEGORIA DO CAMPEONATO

Art. 1 - Este Regulamento é o conjunto das disposições que regem o Campeonato denominado “CAMPEONATO GT SERIES CUP”, que será realizado na temporada 2024 e consiste de provas em autódromos e/ou circuitos de rua fechados.

Parágrafo único: O Campeonato será composto de 6 (seis) a 8 (oito) eventos, com duas corridas em cada evento, podendo ser acrescidos ou até paralisado dependendo de condições climáticas e sanitárias excepcionais e/ou de força maior.

Art. 1.1 - É de competência da Federação de Automobilismo de São Paulo (FASP) supervisionar, técnica e desportivamente, o Campeonato de GT series Cup.

Art. 1.2 - O “Campeonato de GT series Cup” será disputado na forma de quatro categorias, sendo elas: Categoria GT3, Categoria GT3 LIGHT, Categoria GT4, Categoria GT4 LIGHT. As especificações de cada categoria estarão descritas neste regulamento, em especial a partir do Art. 19

2 - DOS REGULAMENTOS E ADENDOS

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

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

Parágrafo único: Os adendos dos regulamentos técnicos entrarão em vigor 30 (trinta) dias após a data da sua publicação, salvo se tratar de segurança, caso em que passarão a vigorar a partir da data da data sua publicação.

Art. 2.2 - Toda e qualquer Regulamentação Particular da Prova deverá ser submetida à FASP para aprovação prévia.

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

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

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

3 - DAS ENTIDADES ENVOLVIDAS

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

4 - DAS INSCRIÇÕES

Art. 4 - As inscrições dos pilotos em qualquer evento do Campeonato deverão ser analisadas pelo PROMOTOR do Campeonato.

Parágrafo único: O PROMOTOR do Campeonato se reserva o direito de recusar a inscrição de qualquer piloto, devendo, para tanto, especificar as razões da negativa à CBA, FASP

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

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

Das Inscrições de Pilotos

Art. 4.3 - Para se inscrever no Campeonato Brasileiro de GT series Cup os pilotos devem possuir Licença “PGC-A” ou “PGC-B” ou “PG” emitida pela CBA no ano em que será disputado o campeonato.

Parágrafo segundo: É permitida a inscrição de até 2 (dois) pilotos por veículo, Contudo, um piloto não poderá pilotar mais do que um veículo na mesma categoria durante a prova.

No caso de dois pilotos, será permitido que no mesmo final de semana que cada piloto dispute uma corrida inteira ou ambos dividam as duas corridas efetuando a troca durante as paradas obrigatórias. O somatório de pontos das duas corridas valerá para ambos os pilotos independente da opção adotada.

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

Art. 4.3.1.1 – Serão considerados **Pilotos Platina (NÃO PERMITIDOS NESTE CAMPEONATO)**

- Pilotos que participam ou tenham participado de categorias nacionais ou internacionais consideradas de nível profissional;

- Pilotos Profissionais que participam ou tenham participado de 3 ou mais provas do campeonato brasileiro de STOCK CAR nos últimos 5 anos, pilotos que tenham participado de categorias internacionais de mesmo nível ou pilotos que tenham sido classificados como do mesmo nível através de votação na comissão regulamentar;

- Pilotos que tenham participado de competições internacionais como: F1, FIA WEC, F-E, F2 ou GP2, F3 (qualquer nacional ou internacional), F4 (qualquer nacional ou internacional), V8 Supercar, Porsche Carrera Cup Internacional ou Porsche Supercup, DTM, Blancpain GT Series, IMSA SCC,

IRL, Road to Indy, Intercontinental GT Challenge, International GT Open, Super GT, Creventic 24H series, Categorias que sejam equivalentes as citadas e pilotos que tenham sido classificados como de mesmo nível após avaliação de performance e votação de categorização na comissão regulamentar;

- Pilotos que tenham participado e tenham sido classificados como Platina nos campeonatos organizados pela Porsche Cup, seja qual o nome adotado, e pilotos que tenham sido classificados como deste nível após avaliação de performance e votação de categorização na comissão regulamentar;

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

- Pilotos que tenham participado de 10 ou mais provas do campeonato brasileiro de Stock Light nos últimos 3 anos que tenham encerrado a temporada entre os cinco primeiros colocados do campeonato e pilotos que tenham sido classificados como de mesmo nível após avaliação de performance e votação de categorização na comissão regulamentar;

- Pilotos que tenham conquistado o Título Nacional de Stock Car nos últimos 10 anos, Pilotos que tenham conquistado títulos internacionais nos últimos 10 anos, Pilotos que tenham conquistado o Título Brasileiro de Stock Light nos últimos 2 anos e pilotos que tenham sido classificados como de mesmo nível.

- Pilotos classificados como de mesmo nível que os acima citados ou assim classificados após avaliação de performance no campeonato GT series Cup Brasil e votação de categorização na comissão regulamentar;

Art. 4.3.1.2 – Serão considerados **Pilotos OURO**:

- Pilotos “**Platina**” com idade igual ou superior a 60 anos

- Pilotos que tenham participado de 12 ou mais corridas do campeonato brasileiro de Stock Light ou similar nas três últimas temporadas e/ou que tenham encerrado a temporada entre os 8 primeiros colocados do referido campeonato nos últimos 5 anos;

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

- Pilotos com participação em campeonatos internacionais e que tenham encerrado a temporada entre os 3 primeiros colocados do campeonato nos últimos 5 anos e que tenham sido classificados como “AM” ou “Gentleman”;

- Pilotos que tenham participado de provas do campeonato Copa Truck nos últimos 5 anos e que tenham encerrado a temporada entre os 8 primeiros colocados do campeonato;

- Pilotos que tenham participado nos últimos 3 anos do campeonato Mercedes Benz CLA 45 AMG Cup, na categoria “Principal” ou no campeonato Mercedes Benz C300 Cup, na categoria “Principal” e que tenham encerrado a temporada entre os 5 (cinco) primeiros colocados do campeonato;

- Pilotos que tenham participado de 8 ou mais corridas do campeonato SPRINT RACE nas duas últimas temporadas e que tenham encerrado a temporada entre os 5 primeiros colocados do campeonato ou que sejam classificados como pilotos PRO no campeonato SPRINT RACE;

- Pilotos que tenham participado das categorias Porsche Carrera Cup Sprint 992, Porsche Carrera Cup Sprint 4.0, Porsche Carrera Cup 4.0 e Porsche GT3 Cup 3.8, Porsche Carrera Cup 4.0 e Porsche

Carrera Cup 3.8, Pilotos classificados como OURO no campeonato Porsche Cup GT series Cup Series ou similar;

- Pilotos classificados como de mesmo nível que os acima citados ou assim classificados após avaliação de performance no campeonato GT series Cup Brasil e votação de categorização na comissão regulamentar;

Art. 4.3.1.3 - Serão considerados **Pilotos PRATA:**

- Pilotos **“Ouro”** com idade igual ou superior a 60 anos

- Pilotos com participação em mais de 5 provas em campeonatos nacionais ou internacionais e que tenham sido classificados como “AM” ou “Gentleman” e tenham idade igual ou superior a 50 anos, ou similar;

- Pilotos que tenham participado das categorias Porsche Carrera Cup Sport 992, Porsche Carrera Cup Trophy 992 e Porsche Carrera Cup Sprint Challenge 4.0, Porsche Carrera Cup Sprint 4.0 Trophy e Porsche Carrera Cup Sprint 3.8 Sport, Porsche Carrera Cup Sport 4.0 e Porsche GT3 Cup Sport 3.8, Porsche GT3 Cup 4.0 e Porsche GT3 Cup 3.8, Porsche GT3 Cup 4.0 e Porsche GT3 Cup 3.8, ou similar;

-Pilotos categorizados como “SUPER” na Copa HB20, ou similar;

- Pilotos que tenham participado da temporada do campeonato Mercedes Benz CLA 45 AMG Cup, na categoria “Master” ou no campeonato Mercedes Benz C300 Cup, na categoria “Master” e que tenham encerrado a temporada entre os 5 (cinco) primeiros colocados do campeonato;

- Pilotos classificados como de mesmo nível que os acima citados ou assim classificados após avaliação de performance no campeonato GT series Cup Brasil e votação de categorização na comissão regulamentar;

- Pilotos que se enquadram na classificação **“Ouro”** mas não tenham participado de nenhuma atividade em competições oficiais CBA ou competições oficiais de outras entidades reconhecidas Internacionais (ex: SRO, Creventic, etc...) nos últimos 6 anos.

Art 4.3.1.4 – Serão Considerados **Pilotos BRONZE:** - Pilotos **“Prata”** com idade superior a 60 anos;

- Pilotos com idade superior a 55 anos e que não se enquadrem nos requisitos de “Piloto Prata” ou nunca tenham sido classificados como “de mesmo nível”.

- Pilotos sem nenhuma participação em corridas de campeonatos de carros tipo formula ou turismo, nacional ou internacional e oficiais CBA ou de qualquer entidade oficial Internacional (ex: SRO, Creventic, etc...);

- Pilotos com participação em menos de 3 provas em campeonatos nacionais ou internacionais e que tenham sido classificados como “AM” ou “Gentleman” e tenham idade igual ou superior a 55 anos, ou similar;

- Pilotos sem nenhuma participação em provas de campeonatos nacionais e internacionais

- Pilotos classificados como de mesmo nível que os acima citados ou assim classificados após avaliação de performance no campeonato GT series Cup Brasil e votação de categorização na comissão regulamentar;

Art 4.3.1.5 - Todos os pilotos que atingirem a idade superior a 60 anos automaticamente descerão uma categoria.

Art 4.3.1.6 – Pilotos enquadrados nos critérios como bronze, abaixo de 60 anos e campeão de sua categoria, subirá uma classificação automaticamente.

Art. 4.3.2 - A relação dos pilotos que compõem a equipe de um veículo deverá ser encaminhada aos Comissários Desportivos em até 2 (duas) horas antes do início dos “Treinos Oficiais Classificatórios”, sob pena de desclassificação de todos os pilotos inscritos naquele veículo. É obrigatório declarar formalmente, antes da primeira sessão oficial do evento, a quantidade de stints de cada piloto para cálculo do handicap, caso contrário assumiremos o pior cenário para o cálculo do score final.

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

Parágrafo segundo: É de responsabilidade tanto das equipes quanto dos pilotos consultarem a Comissão Regulamentar da GT series Cup Brasil e o PROMOTOR quanto à categorização de seus pilotos, baseada na equipe de pilotos formada.

Parágrafo terceiro: A combinação dos pilotos de cada veículo determinará o benefício/penalização na parada dos Pit Stops conforme a tabela abaixo:

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

*No caso de o veículo ser conduzido por somente 1 (um) piloto, valerá a categorização deste piloto na tabela abaixo.

Penalização GT3 e GT4				
Formação *	Peso (kg)	Motor	Tanque (L)	PIT (s)
Ouro / Ouro		0 BoP/RPP	BoP/RPP	28
Ouro / Prata		0 BoP/RPP	BoP/RPP	21
Prata / Prata		0 BoP/RPP	BoP/RPP	14
Prata / Bronze		0 BoP/RPP	BoP/RPP	7
Bronze/Bronze		0 BoP/RPP	BoP/RPP	RPP

Art. 4.3.3 - É de responsabilidade do PROMOTOR e da Comissão Regulamentar da GT series Cup Brasil fazer a entrega de pelo menos 1 (uma) via da “lista de categorização” de todos os pilotos de cada equipe de pilotos para todas as equipes inscritas, no mínimo 1 (uma) hora antes dos “Treinos Oficiais Classificatórios”. Essa lista deve ser protocolada junto aos Comissários Desportivos da etapa, conforme art. 4.3.2.

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

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

Art. 4.3.5 – Se caso quiserem solicitar uma recategorização, o piloto/equipe deverá providenciar um relatório com a média das 10 (dez) melhores voltas de cada stint que o piloto em análise fez, nas últimas 3 (três) etapas do campeonato. Não serão inclusas na análise voltas de treino, classificação, voltas na chuva e voltas atrás do safety car. A revisão será feita pela diretoria técnica da categoria e seguirá os seguintes critérios:

- i. Comparação dos pilotos de mesma classificação e que competem com o mesmo modelo de carro do piloto avaliado;
- ii. Comparação da diferença de tempo entre o piloto avaliado e o piloto de maior classificação pertencente a tripulação de seu próprio carro;
- iii. Comparação com pilotos de classificação inferior dentro da mesma categoria.

Da Substituição de Pilotos

Art. 4.4 - Se por qualquer razão houver troca ou substituição de pilotos, entre o Treino Classificatório e a corrida, o veículo perderá seu lugar obtido no grid e largará na última posição do mesmo,

observando os critérios estabelecidos pelo CDA. Neste caso, somente farão jus a pontuação os pilotos que efetivamente participarem da prova.

Da Numeração dos Carros

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

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

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

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

Art. 4.5.4 - As testeiras de todos os carros GT's pertencem a categoria onde todos os carros usarão a marca do patrocinador Máster da Categoria.

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

Art. 4.5.6 – Todos os pilotos deverão ter seu nome e grupo sanguíneo escritos no macacão.

Das Obrigações dos Pilotos e Equipes

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

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

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

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

Do Peso Mínimo dos Pilotos

Art. 4.10 - Será adotado o parâmetro de "Peso Mínimo de Piloto", fixado em 100 Kg. O peso individual de cada piloto, será aquele aferido em balança oficial da vistoria técnica da etapa em questão, com o Piloto trajando indumentaria completa de pilotagem (Macacão, Calça e Camisa antichamas, meias, sapatilhas, luvas, Hans, capacete, fone auricular). Qualquer outro objeto que não

seja relacionado à indumentária de pilotagem, será descartado da pesagem oficial (ex. celulares, rádio HT e etc.). Todos os Pilotos deverão se apresentar à pesagem durante o horário DEFINIDO NO RPP na programação oficial. Caso algum piloto não se apresente à pesagem no horário acima, seu peso individual será considerado 62 Kg. Em QUALQUER MOMENTO do EVENTO poderá ser solicitado a pesagem imediata de qualquer piloto inscrito com a indumentária obrigatória COMPLETA. A quantidade de Peso que deverá ser adicionado ou subtraído ao “Peso Mínimo do Veículo Drenado e sem Piloto” será igual a diferença da Média dos pesos individuais dos pilotos de um time e o “Peso Mínimo de Piloto”

Exemplo 1:

Piloto 1: Peso Individual – 98 Kg

Piloto 2: Peso Individual – 67 Kg

Média do Time de Pilotos = $(98+67) / 2 = 82,5$ Kg

Diferença entre a Média de Peso do Time de Pilotos e o Peso Mínimo de Piloto = $100 - 82,5 = +17,5$ Kg

Peso Mínimo Final do Veículo Drenado e Sem Piloto: 1300 Kg + 17,5 Kg = 1317,5 Kg

Observação:

Caso o peso do piloto ou a média dos pilotos for acima de 100kg, não haverá redução no peso do veículo.

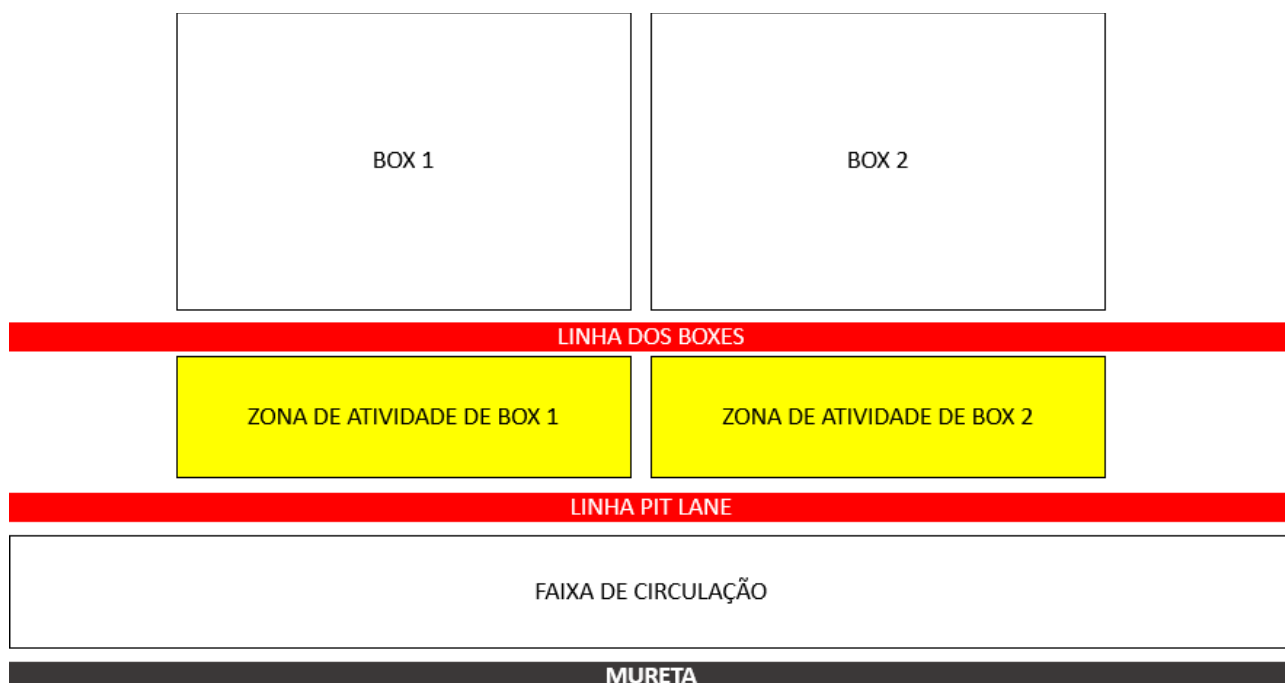
5 - DAS ESPECIFICAÇÕES DAS PROVAS

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

Art. 5.1 - A Prova poderá ser cancelada ou adiada, pela Direção de Prova, por motivos de segurança, independentemente do número de carros participantes.

Art. 5.2 - Será de responsabilidade do PROMOTOR, a determinação dos horários e programação dos eventos.

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



Art. 5.3 – O Campeonato será constituído por 2 (duas) provas, com duração de 1 (uma) hora cada, por etapa .

Dos Procedimentos durante a prova

Art. 5.4 - Durante as provas todos os veículos serão obrigados a cumprir um número mínimo de STINTS e de PARADAS DE BOX obrigatórias estipulado pelo Regulamento Particular de Prova.

Art. 5.4.1 - STINT é o termo técnico que define as subdivisões de tempo da prova, iniciando-se quando o piloto passa pela linha de CRONOMETRAGEM de saída do box e terminando quando o piloto passa pela linha de CRONOMETRAGEM de entrada do box. O primeiro Stint começa com o início da prova, na linha de CRONOMETRAGEM, e o último Stint termina com o término da prova, também na linha de CRONOMETRAGEM.

Art. 5.4.2 – Serão obrigatórias uma parada de 4 minutos obrigatórias entre os minutos 25 e 35 da prova.

Art. 5.4.3 - As “PARADAS DE BOX OBRIGATÓRIAS terão duração mínima de 4 (quatro minutos) e deverão ser efetuadas dentro da JANELA DE BOX ABERTO.

Art. 5.4.4 – Quando o carro for devido entre 2 (pilotos) será obrigatória a troca de pilotos nas paradas de box.

Art. 5.4.5 - Todos os veículos deverão parar DE FRENTE em 45º na sua ÁREA DE ATIVIDADE DE BOX (prevista no Art. 5.2.1) para a realização do procedimento obrigatório. A equipe que não cumprir será penalizado com multa de 1 UP. Caso o veículo entre no box para um procedimento não obrigatório ele poderá parar em paralelo com a linha dos boxes (Art. 5.2.1) desde que não invada a ZONA DE ATIVIDADE DE BOX de outra equipe concorrente.

Das Janelas Obrigatórias

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

Art. 5.5.1 - O momento de aplicação das “JANELAS DE BOX ABERTO” para “PARADA(S) DE BOX OBRIGATÓRIA(S)” e sua duração serão definidos pelos Comissários Desportivos das etapas e divulgado no Regulamento Particular da Prova.

Art. 5.5.2 - Para realizar o procedimento de “PARADA DE BOX OBRIGATÓRIA” será apresentada a placa de janela no PSDP para o líder da prova no momento de sua abertura e todos os concorrentes deverão passar pela placa na pista para fazer sua Parada Obrigatória.

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

I. Paradas que forem realizadas com o tempo até 5 (cinco) segundos a menor do que o determinado pelo regulamento somados a tabela penalização, serão penalizadas com “Drive through”.

II. Paradas que forem realizadas com o tempo menor do que 5 (cinco) segundos do que o determinado pelo regulamento somados a tabela penalização, serão penalizados com uma parada obrigatória no box de 4 (quatro) minutos.

Art. 5.5.4 - Veículos parados na pista que retornarem ao box por seus meios ou pelo resgate oficial durante a janela devem cumprir a parada obrigatória conforme estipulado no regulamento;

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

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

Parágrafo único: A troca de pilotos deverá ser autorizada pelos Comissários Desportivos e somente se fará na área dos boxes, devendo o piloto, dentro de um prazo máximo de 10 (dez) minutos, a contar do fechamento da Janela Obrigatória se apresentar no local designado para a assinatura de sumula. O Piloto deverá assinar a Súmula em local a ser designado pela Organização da prova, sob pena de não ser considerada a substituição como efetiva.

Art. 5.7 - O limite de velocidade na área de boxes é de 50 (cinquenta) km/h, entre os pontos informados no briefing.

Art. 5.8 - Todo carro que entrar na zona de desaceleração dos boxes deverá deter-se obrigatoriamente no seu box. As equipes deverão respeitar a ÁREA DE ATIVIDADE DE BOX (prevista no Art. 5.2.1) do seu respectivo box, e todos os elementos utilizados durante a parada deverão ficar atrás da Linha dos boxes (prevista no Art 5.2.1) até que o carro esteja parado, caso haja uma invasão e/ou prejudicar a equipe vizinha, a equipe será penalizada conforme protocolo FASP.

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

Art. 5.8.1 - Nenhum carro poderá dar marcha à ré nos boxes com propulsão do motor, sob pena de exclusão da prova (deverá ser empurrado manualmente).

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

Art. 5.9 - Somente o piloto, quando em regime de competição e fora da área dos boxes, com auxílio das ferramentas que possua a bordo, poderá realizar eventuais reparos no veículo em caso de quebra e/ou na impossibilidade do mesmo continuar na competição por qualquer motivo. É proibida qualquer ajuda externa ao piloto.

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

Art. 5.10 - Qualquer tipo de abastecimento, a qualquer momento e de espécie, fora da área dos boxes é terminantemente proibido, acarretando na imediata exclusão do piloto/equipe da prova.

Art. 5.11 - As provas não serão paralisadas por causa de chuva, exceto no caso em que o circuito estiver obstruído e/ou apresentar condições impraticáveis de acordo com avaliação e decisão do Diretor de Prova.

Art. 5.12 - O final das provas será definido pela apresentação da bandeira quadriculada no Posto de Sinalização da Direção de Prova (PSDP) ao primeiro colocado na linha de chegada e a todos os

veículos subsequentes. Não serão aceitas quaisquer reclamações de concorrentes, por nenhuma razão, em virtude de eventual acontecimento entre o tempo previsto para a duração da prova e a bandeirada final do concorrente.

Parágrafo único: Somente a CRONOMETRAGEM poderá indicar o vencedor da prova, independente de sinalização por parte da Direção de Prova.

Do Combustível e Comburente

Art. 5.13 - O combustível deverá obedecer ao Regulamento Técnico: Somente Etanol, Gasolina Podium e a mistura 50% etanol 50% Gasolina Podium, conforme laudo na entrega dos combustíveis da etapa poderão ser utilizados. Estes combustíveis serão comercializados pelo distribuidor homologado pela Categoria e poderão ser submetidos a coletas e análises a QUALQUER MOMENTO PELO COMISSÁRIO TÉCNICO. Visando a segurança e a logística do Campeonato, o combustível será distribuído em todas as etapas. As vendas serão feitas diretamente no momento da Inscrição pela organização. Desta forma, não será permitido que as equipes tragam seu próprio combustível.

Da Comunicação Carro/Box

Art. 5.14 – Será permitida a instalação e a utilização de equipamento de rádio comunicador ou similar para a comunicação entre veículos / box.

Art. 5.15 – É permitida a utilização de Telemetria de Uma Via. Dados somente poderão ser transmitidos dos veículos para os boxes e nunca dos boxes para os veículos.

Da Pontuação

Art. 5.16 - Os concorrentes inscritos no Campeonato Brasileiro de GT series Cup receberão pontuação por categoria para efeito de contagem de pontos para o Campeonato. Esta pontuação será fixa em todas as etapas.

Pontuação para todas as Categorias, inclusive a Geral

Primeira Prova																				
P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	P11	P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20	
150	130	115	105	100	95	90	85	80	75	70	65	60	55	50	45	40	35	30	25	
Segunda Prova (Grid Invertido no 10 primeiros)																				
P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9	P10	P11	P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18	P19	P20	
130	115	105	100	95	90	85	80	75	70	65	60	55	50	45	40	35	30	25	20	

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

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

Do Piloto Campeão e Vice-Campeão

Art. 5.17 - Serão reconhecidos como Campeões e Vice-Campeões Brasileiros, na GERAL e em suas Categorias, os Pilotos com o maior número de pontos acumulados durante todo o Campeonato com o descarte obrigatório de uma prova (N-1).

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

Do Critério de Desempate
Art. 5.18 – O critério de desempate será estabelecido:

- I. Maior número de vitórias;
- II. Maior número de segundos lugares e assim sucessivamente;
- III. Melhor colocação na última prova do Campeonato.

Da Classificação

Art. 5.19 - A classificação oficial será publicada após o término das provas, pelos Comissários Desportivos. Em caso de apresentação de protestos que alterem o resultado oficial, a divulgação dos novos resultados será realizada pela FASP.

6 - DO BRIEFING

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

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

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

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

7 - DOS TREINOS

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

Dos Treinos Extras

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

Dos Treinos Livres

Art. 7.2 - A formatação dos treinos livres, quando houver, estará prevista no Regulamento Particular da Prova. Art. 7.3 - O Diretor de Prova pode decidir por prolongar o tempo do treino após uma interrupção.

Art. 7.3 - Se um carro apresentar problemas técnicos, durante um treino livre, ele poderá ser removido para os boxes pelo resgate para ser reparado e voltar à pista.

Art. 7.4 - O intervalo entre o término do Treino Livre e o início do Treino Classificatório não poderá ser inferior a 1 (uma) hora.

Do Treino Classificatório

Art. 7.5 – Os Treinos Classificatórios serão formatados em segmentos, com horário previsto na programação oficial.

Art. 7.6. - O PROMOTOR deverá fornecer aos Comissários Desportivos a relação dos pilotos que poderão realizar o Treino Classificatório em cada veículo e a respectiva ordem em que os pilotos deverão efetuar o Treino Classificatório do referente veículo.

Art. 7.6.1 - Durante todo o Treino Classificatório, NÃO será permitida o abastecimento de combustível ou a troca, rodízio, resfriamento ou aquecimento de pneus dos veículos sob pena de perda dos tempos obtidos. Somente o Comissários Técnicos, visando à segurança, poderão determinar a troca, devendo o pneu que apresentou problema ser retido para a avaliação da Comissão Regulamentar Técnica.

Art. 7.6.2 - Se houver troca de motor em algum veículo (devidamente autorizada pelo Comissário Técnico), este veículo perderá seu lugar no grid e largará na última posição, observando os critérios estabelecidos pelo CDA, devendo, ainda, a peça substituída ficar à disposição para vistoria.

Art. 7.6.3 – Durante o Treino Classificatório fica proibida a entrada dos veículos na parte traseira e/ou interior dos boxes, devendo todo o atendimento ser efetuado na frente dos boxes sob pena de perda dos tempos obtidos, independente de outras sanções decididas pelos Comissários Desportivos.

Art.7.6.4 – Durante o Treino Classificatório será permitido somente: o controle e aferição de pressão e aferição de temperatura dos pneus e utilização de sopradores de ar para refrigeração dos radiadores de água e/ou óleo de motor e câmbio e freios.

Art. 7.6.5 - Durante todo o Treino Classificatório todos os carros participantes estarão em regime de parque fechado. Os ajustes e/ou manutenções necessárias deverão ser informadas aos Comissários Técnicos. Aqueles que descumprirem este artigo terão os tempos excluídos, exceto nos casos em que ocorrerem alteração climática decretada pelo Diretor de prova.

Art. 7.6.6 - Em caso de bandeira vermelha durante o Treino Classificatório, os veículos deverão se dirigir ao Pit Lane e caso possua um dano causado pelo incidente causador da bandeira vermelha (exemplo: pneu furado por destroços de uma batida), deverá chamar um Comissário Técnico para autorizar os reparos necessários para o reinício das atividades.

Art. 7.6.7 - Se um carro apresentar problemas técnicos durante o Treino Classificatório e for removido da pista por ajuda externa do resgate oficial da prova será levado diretamente ao “Parque Fechado”.

Art. 7.6.8 – Durante e após o Treino Classificatório somente um integrante da equipe poderá auxiliar o piloto a sair do veículo.

Art. 7.6.9 - Durante os Treinos Livres e Treino Classificatório os Comissários Técnicos poderão efetuar vistorias e análises que julgarem necessárias.

Art. 7.6.10 - As irregularidades técnicas ocorridas durante os Treinos Livres e Treino Classificatório serão punidas com a perda de todos os resultados obtidos, estando o piloto infrator proibido de

continuar participando do Treino Classificatório e penalizado ao pagamento multa de 50 (cinquenta) UP's.

Art. 7.6.11 - Ao encerrar o Treino Classificatório (bandeirada) as equipes dos veículos que estiverem no Pit Lane deverão imediatamente interromper qualquer reparo que estejam efetuando e levar o mesmo para o Parque Fechado em local designado pelos Comissários Técnicos e Comissários Desportivos.

Art. 7.6.12 - Ao encerrar o Treino Classificatório os veículos deverão dirigir-se ao "Parque fechado" sob pena de perder seu lugar no grid e largar na última posição, além de outras sanções conforme o CDA.

Art. 7.6.13 - Alterações que se fizerem necessárias na formatação do Treino Classificatório serão proferidas pelos Comissários Desportivos.

Art. 7.6.14 - Caso o Treino Classificatório não possa ser realizado, prevalecerá o determinado pelo Código Desportivo do Automobilismo

8 - DA LARGADA E RELARGADA

Art. 8 - Largada é o instante exato em que é dada a ordem de partida a um ou mais competidores partindo de um Grid.

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

Art. 8.1.2 - No momento da largada é PROIBIDO QUALQUER PESSOA permanecer na mureta de boxes. Após a passagem do último carro pelo PSDP, será liberado pela direção de prova a permanência na mesma. A equipe que não cumprir será penalizada com multa de 2 UP's.

Do Grid de Largada

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

Art. 8.2.1 - O grid de largada, **para a primeira corrida**, será formado pelo resultado consolidado das duas sessões de treino de Classificação, sendo o resultado final formado pela média entre a melhor volta de cada um dos pilotos do veículo. Em caso de pista molhada será efetuada classificação sem média de dois pilotos, e apenas um piloto irá classificar, conforme Art. 7.6.1.

Parágrafo único: Os carros que por algum motivo não participarem do Treino Classificatório alinharão, após o último carro que tenha se classificado, conforme determina o CDA.

Art. 8.2.2 O grid de largada, **para a segunda corrida**, será formado pela inversão dos 10 (dez) primeiros colocados na primeira corrida, independente da categoria (GT3 ou GT4).

A partir da décima primeira posição de chegada, as posições de largada serão mantidas.

Dos Procedimentos de Largada

Art. 8.3 - O procedimento de largada será de modalidade lançada em fila dupla (lado a lado), conforme disposto no CDA/2024. Ao apagar do farol vermelho, a critério do Diretor de Prova, as ultrapassagens estão autorizadas mesmo antes da linha de largada/chegada.

Art. 8.3.1 - O procedimento de relargada será em fila indiana, conforme especificado no CDA/2024. Ao agitar da bandeira verde ou o farol verde ser aceso no PSDP e sinalizado com bandeira verde nos demais postos de sinalização, a critério do Diretor de Prova, as ultrapassagens estão autorizadas mesmo antes da linha de largada/chegada.

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

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

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

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

9 - DO PARQUE FECHADO

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

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

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

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

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

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

10 - DA VISTORIA TÉCNICA E/OU ADMINISTRATIVA

Art. 10 – As vistorias técnicas serão efetuadas pelo(s) Comissário(s) Técnico(s) da CBA e 1 (um) auxiliar técnico ou grupo auxiliar técnico (formado por 2 ou mais chefes de equipe da respectiva categoria em que se enquadra o veículo a ser vistoriado) designado pelo PROMOTOR.

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

Art. 10.2 - Os carros devem cumprir com o “Peso Mínimo Obrigatório” em todos os momentos do evento. Caso o peso mínimo fique abaixo do previsto pelo Regulamento Técnico, o piloto, o carro e o time de pilotos em questão serão desclassificados, além da penalização de multa de 20 (vinte) UP’s.

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

Exemplo:

Veículo A

“Peso Mínimo do Veículo Drenado e Sem Piloto” – De acordo com Art. 19 - BoP: **1315Kg** “Peso Mínimo de Piloto” – De acordo com Art. 19: **-08Kg (não é descontado do peso do carro)**

Peso Mínimo Obrigatório” = 1315 + (-0) = 1315 Kg

Veículo B

“Peso Mínimo do Veículo Drenado e Sem Piloto” – BoP: **1315Kg**

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

“Peso Mínimo Obrigatório” = 1315 + 05 = 1320 Kg

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

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

Art. 10.5 - A Direção de Prova poderá determinar que qualquer carro envolvido em acidente seja parado e verificado.

Art. 10.6 - Caso seja necessário, os comissários técnicos poderão solicitar alguma análise externa em peças e/ou equipamentos do carro a empresas e/ou institutos determinados pela FASP.

11 - DA CRONOMETRAGEM

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

Parágrafo único: A CRONOMETRAGEM disponibilizará às equipes os sensores para aquisição dos tempos de volta. Contudo, é de responsabilidade da equipe o perfeito funcionamento dos “sensores” da CRONOMETRAGEM. Carros que não registrem o tempo de volta serão informados pela direção de prova e deverão parar imediatamente no box para corrigir o problema. Se a falta do registro dos

tempos de volta ocorrer em provas e/ou Treino Classificatório, fica a critério do Diretor de Prova solicitar que o carro em questão vá para o box para correção do problema.

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

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

Art. 11.2 - Não é permitida a presença de ninguém na área do serviço oficial de CRONOMETRAGEM que não seja a própria equipe e as autoridades de prova.

Art. 11.3 - Independentemente de qualquer circunstância, os pilotos e/ou integrantes das equipes não poderão se dirigir diretamente ao serviço de CRONOMETRAGEM.

Art. 11.4 - Todos os veículos deverão ter a indicação correta do Piloto Condutor através da chave seletora do transponder de cronometragem do veículo. Se houver alguma incompatibilidade com a quantidade dos stints declarados pela equipe ou o veículo sair de box sem o transponder, será obrigatório o piloto entrar no box para o reparo do sistema e/ou verificação visual.

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

12 - DA PREMIAÇÃO

Art. 12 - Serão entregues troféus aos pilotos das cinco equipes que venceram em cada uma das categorias.

13 - DO PÓDIO

Art. 13 – O pódio das provas será formado com os pilotos das cinco equipes que venceram em cada uma das categorias, além das 5 equipes que chegaram em primeiro na Geral;

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

14 - DAS PENALIZAÇÕES

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

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

- I. O piloto será avisado através de bandeira de box (Preta com Círculo Laranja) ou placa e o número do carro, mostrada no PSDP, por 3 (três) voltas;**

- II. O piloto terá 3 (três) voltas após o 1o (primeiro) aviso pela placa ou bandeira para cumprir a penalização que consiste na entrada ao Box e sua parada em local designado na saída de Box. Após o cumprimento de tempo de “Time Penalty”, o piloto poderá prosseguir na prova;**
- III. O piloto NÃO poderá aproveitar a punição para efetuar reparos e/ou abastecimento no seu Box, ou receber qualquer ajuda externa, mesmo que seja de elementos da sua equipe. Caso isso ocorra será aplicado novo “Time Penalty”;**
- IV. Nos casos de impossibilidade do procedimento dos itens acima, a forma de aplicação da penalização será a perda de uma volta. Por exemplo: quando a infração ocorrer nas últimas três voltas.**

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

- I. O piloto será avisado através de bandeira de box (Preta com Círculo Laranja) ou placa e o número do carro, mostrada no PSDP, por 3 voltas;**
- II. O piloto terá 3 (três) voltas após o 1o aviso pela placa ou bandeira para cumprir a penalização que consiste na passagem pela faixa de pit lane na velocidade permitida sem se deter em seu box e voltando a pista novamente;**
- III. O piloto NÃO poderá aproveitar a punição para efetuar reparos e/ou abastecimento no seu Box, ou receber qualquer ajuda externa, mesmo que seja de elementos da sua equipe. Caso isso ocorra será aplicado novo “Drive Through”;**
- IV. Nos casos de impossibilidade do procedimento dos itens acima, a penalização será o acréscimo de 40 (quarenta) segundos ao tempo de prova. Ex.: Quando a infração ocorrer nas últimas três voltas.**

Art. 14.3 - O piloto e equipe punidos com desclassificação perderão o direito a toda e qualquer premiação que lhes couberem pela colocação alcançada ao final das provas.

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

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

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

15 - DAS RECLAMAÇÕES E RECURSOS

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

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

Das Reclamações

Art. 15.1 – As Reclamações deverão ser apresentadas conforme especificado no CDA – Código Desportivo do Automobilismo do ano do campeonato.

Dos Recursos

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

16 - DO DOPING

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

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

17 – DA SEGURANÇA

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

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

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

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

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

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

Art. 17.5 – Eventualmente será medido pelos comissários técnicos o tempo de saída do carro pelo piloto, vestido com todo o seu equipamento, preso ao cinto de segurança e com o volante colocado na posição. O tempo máximo de saída do carro não pode ultrapassar 10 (dez) segundos.

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

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

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

- I. 2 (dois) extintores de incêndio do tipo Pó Químico, com capacidade de 12 (doze) quilos, carregados, com o número do veículo pintado no extintor em cor contrastante com o vermelho de fundo;**

- II. 2 (dois) cobertores de lã ou algodão, de dimensões mínimas de 1,5m por 2,0m e 2 (dois) baldes com água com capacidade de 20 litros cada um.**

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

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

Art. 17.9.1 – Durante QUALQUER atividade de pista prevista na programação oficial da etapa, os convidados dos pilotos com credencias de visitação aos boxes, não poderão cruzar a LINHA DOS BOXES (prevista no Art. 5.2.1), caso isso ocorra a equipe será penalizada com multa de 1 UP.

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

Art. 17.11 – Proibido a utilização de "drones", sem a prévia autorização da empresa PROMOTORA em conjunto com a CBA. Será aplicada ao(s) infrator(es) a penalização de multa de 20 (vinte) UP's, além da perda da credencial.

18 - DAS CÂMERAS DE VÍDEO

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

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

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

Art. 18.2.1 - Após a análise, os comissários desportivos poderão fazer uma cópia das filmagens antes de devolvê-las.

Art. 18.3 - Nos casos em que haja falha e/ou ausência de imagens nos respectivos cartões que impeçam o esclarecimento de incidentes pelos Comissários Desportivos, o piloto e a equipe estarão passíveis de penalizações.

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

19 - DOS VEÍCULOS ADMITIDOS

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

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

Categoria (Geral)

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

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

Art. 19.2 até 19.4 Sem validade neste documento.

Art. 19.5 – Na Categoria GT3 serão inscritos os veículos

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

Veículo	RPM																
	4000	4500	4750	5000	5250	5500	5750	6000	6250	6500	6750	7000	7250	7500	7750	7800	8000

MCLAREN 720S	1,706	1,691	1,682	1,672	1,664	1,657	1,640	1,591	1,568	1,547	1,501	1,455	1,455	1,426	1,322	1,320	1,000
MCLAREN	1,655	1,641	1,631	1,622	1,614	1,607	1,590	1,543	1,521	1,501	1,456	1,411	1,412	1,383	1,282	1,280	1,000

Todos os valores estão em referência à pressão barométrica local de 1010mmbar.
Art. 19.5.1 - A estratégia e definição de valores de “PBoost Máximo”, serão definidos e divulgados a cada etapa.

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

Art. 19.5.2 – Todos os veículos que têm utilização de restritor de motor prevista na tabela de “BoP” deverão utilizar os mesmo de acordo com “Desenho FIA” e deve estar localizado na entrada de ar com seu diâmetro interno previsto nas tabelas do Art. 19.5 deste regulamento. Se o motor possuir duas ou mais borboletas, este restritor deverá ser instalado na entrada de um “Airbox” que então alimentará as borboletas do sistema de admissão do motor. O sistema independente de sua construção, deverá ser totalmente estanque. Isto é, todo o ar que alimenta o motor deve passar pelo(s) restritor(s) e o bloqueio do mesmo deve fazer com que o motor pare imediatamente em qualquer rotação. Nenhum elemento contendo fluxo de ar pode entrar ou sair do sistema de admissão sem passar pelo restritor previamente.

Art. 19.5.3 – Os itens descritos abaixo deverão estar de acordo com a “Ficha de Homologação FIA” de seus respectivos carros

- I. Sistema de Admissão de Ar do Motor – Intake;
- II. Sistema de Sobre alimentação do Motor Completo (coletores, turbinas etc.);
- III. Distância Entre Eixos;
- IV. Bitola (distância transversal entre os centros das rodas do mesmo eixo) dianteira e traseira;
- V. Sistema de freios dianteiro e traseiro;
- VI. Tanque de combustível e linha de pressurização e alimentação de combustível do veículo.

Art. 19.5.4 - Para as duas provas de uma hora cada, fica limitada a utilização de dois jogos de Pneus Slicks, no treino classificatório e na corrida, devendo ser lacrados antes do Treino Classificatório no box técnico conforme a programação oficial da etapa.

Art. 19.5.4.1 – Na categoria GT3, é livre a utilização de Pneus PIRELLI ou YOKOHAMA, ambas as marcas nas dimensões de acordo com “Ficha de Homologação FIA” dos respectivos veículos. de modelos (compostos) e dimensões conforme fornecidos pelos fornecedores.

Art. 19.5.5 - Pneus de chuva a quantidade é livre.

Art. 19.5.6 - Nesta categoria os veículos poderão sofrer (**a qualquer momento, inclusive durante os eventos e com validade imediata**), restrições técnicas para equilíbrio de performance (**BOP**). Os veículos que queiram ingressar na categoria devem, previamente, enviar suas Fichas de Homologação para análise da Comissão Regulamentar.

Art. 19.5.7 - Todos os veículos serão pesados, drenados e sem o piloto e a todo momento e todas as sessões deverá atender o parâmetro de “Peso Mínimo Obrigatório” conforme Art. 10.2.

Art. 19.5.8 - Os parâmetros para a Análise de Performance dos Veículos seguirão a ordem e definição abaixo:

- I. Velocidade Máxima em todas as sessões oficiais e na corrida.
- II. Média das 30 melhores voltas de corrida do(s) piloto(s) de menor categorização da tripulação do veículo;
- III. Média das 30 melhores voltas de corrida do piloto de maior categorização da tripulação do veículo;
- IV. Média das 05 (CINCO) voltas mais rápidas do veículo na corrida;
- V. Volta mais rápida do veículo na corrida;
- VI. Volta mais rápida do veículo em treinos oficiais;
- VII. Volta mais rápida do veículo em treino classificatório.

Art. 19.6 – Na Categoria GT4 serão inscritos os veículos:

CATEGORIA GT4		B.O.P			
VEÍCULO	MODELO	Peso Mín. do Veículo Drenado e sem Piloto (Kg)	Tanque V. máx	Restritor	Motor
AUDI	R8 GT4	1510	100	44mm	ECU MAP BoP 2021
BMW	M4 GT4 / M2 GT4 Spec	1460	100	livre	SILVER STICK - ECU BoP 2021
BMW	M2 GT4 Spec	1435	100	-	BLACK STICK

McLAREN	570s GT3	1500	110	-	2019 MAP ECU MAP BoP 2020
MERCEDES- BENZ	AMG GT4	1470	100	-	POWER LEVEL 2 CORRECTION = 1010mbar ECU BoP 2020
FORD	MUSTANG GT4	1495	100	60 mm	ECU MAP BoP 2020
PORSCHE	718 Cayman GT4 CS MR	1320	100	-	ECU MAP BoP 2021
GINETTA	G55 GT4 2019	1120	95	68 mm	Restritor: G55-E0398 DESENHO FIA
VEÍCULOS HOMOLOG FIA	GT4	A DEFINIR EM ADENDO/RPP DE ACORDO COM O VEÍCULO			

Art. 19.6.1 - Para as duas provas de uma hora fica limitada a utilização de dois jogos de Pneus Slicks, no treino classificatório e na corrida, devendo ser lacrados antes do Treino Classificatório no box técnico conforme a programação oficial da etapa. Para os demais formatos de provas a quantidade de pneus será inserida no RPP. Para os treinos extras e livres, a utilização de pneus é livre, desde que obedecendo fornecimento oficial da categoria no que diz respeito à marca, modelo e dimensões.

Art. 19.6.2 – Pneus de chuva a quantidade é livre.

Art. 19.6.3 – Os itens descritos abaixo deverão estar de acordo com a “Ficha de Homologação FIA / SRO” de seus respectivos carros

- I. Sistema de Admissão de Ar do Motor – Intake;
- II. Sistema de Sobre alimentação do Motor Completo (coletores, turbinas etc.);
- III. Distância Entre Eixos;
- IV. Bitola (distância transversal entre as rodas do mesmo eixo) dianteira e traseira;
- V. Sistema de freios dianteiro e traseiro;
- VI. Tanque de combustível e linha de pressurização e alimentação de combustível do veículo.

Art. 19.6.4 - Nesta categoria os veículos poderão sofrer (**a qualquer momento, inclusive durante os eventos e com validade imediata**), restrições técnicas para equilíbrio de performance (**BOP**). Os veículos que queiram ingressar na categoria devem, previamente, enviar suas Fichas de Homologação para análise da Comissão Regulamentar.

Art. 19.6.5 – Todos os veículos serão pesados, drenados e sem o piloto e a todo momento e todas as sessões deverá atender o parâmetro de “Peso Mínimo Obrigatório” conforme Art. 10.2.

Art. 19.6.6 - Os parâmetros para a Análise de Performance dos Veículos seguirão a ordem e definição abaixo:

- I. Velocidade Máxima em todas as sessões oficiais e na corrida.
- II. Média das 30 melhores voltas de corrida do(s) piloto(s) de menor categorização da tripulação do veículo;
- III. Média das 30 melhores voltas de corrida do piloto de maior categorização da tripulação do veículo;
- IV. Média das 05 (CINCO) voltas mais rápidas do veículo na corrida;
- V. Volta mais rápida do veículo na corrida;
- VI. Volta mais rápida do veículo em treinos oficiais;
- VII. Volta mais rápida do veículo em treino classificatório.

Art. 19.6.7 – Na categoria GT4, é livre a utilização de Pneus PIRELLI ou YOKOHAMA, ambas as marcas nas dimensões de acordo com “Ficha de Homologação FIA” dos respectivos veículos. de modelos (compostos) e dimensões conforme fornecidos pelos fornecedores.

Art. 19.6.8 - Todos os veículos que têm utilização de restritor de motor prevista na tabela de “BoP” deverão utilizar os mesmo de acordo com “Desenho FIA” e deve estar localizado na entrada de ar com seu diâmetro interno previsto nas tabelas do Art. 19.6 deste regulamento. Se o motor possuir duas ou mais borboletas, este restritor deverá ser instalado na entrada de um “Airbox” que então alimentará as borboletas do sistema de admissão do motor. O sistema independente de sua construção, deverá ser totalmente estanque. Isto é, todo o ar que alimenta o motor deve passar pelo(s) restritor(s) e o bloqueio do mesmo deve fazer com que o motor pare imediatamente em qualquer rotação. Nenhum elemento contendo fluxo de ar pode entrar ou sair do sistema de admissão sem passar pelo restritor previamente.

20 - DO SISTEMA ELÉTRICO

Do Equipamento de iluminação dianteira:

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

Art. 20.1.2 - Durante a prova, deverão funcionar, no mínimo, dois focos.

Art. 20.1.3 - Os suportes de faróis nunca poderão se projetar à frente deles.

Dos Equipamento de iluminação traseira:

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

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

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

Dos Outros equipamentos de iluminação:

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

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

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

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

Aquisição de dados:

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

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

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

Art. 20.9 – Será obrigatória a instalação de um sistema de Aquisição de Dados Padrão em todos os veículos de todas as Categorias. Este sistema deverá estar ligado, conforme instruções do fornecedor, à Rede CAN dos veículos e será utilizado pela Comissão Técnica da Categoria com a finalidade de coletar informações padronizadas para facilitar a análise dos dados, comparações de performance e elaboração de BOPs. Serão coletados dados dos seguintes canais: 1. RPM

2. Velocidade (GPS)
3. PBoost (Pressão Absoluta do Sistema de Sobre alimentação)
4. Pressão Atmosférica
5. Temperatura Ambiente
6. Consumo de Combustível
O Sistema de Aquisição de Dados padrão, homologado pela APE de acordo com as especificações da Comissão Técnica da Categoria.

O corpo Técnica da Categoria poderá exigir a qualquer momento da temporada o envio dos dados do sistema de aquisição do veículo.

21 - DOS SISTEMAS DE SEGURANÇA

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

Do Recuperador de Óleo:

Art. 21.1 - É obrigatória a instalação de um Recuperador de Óleo com uma capacidade de no mínimo 1 (um) litro ou substituído por sistema já produzidos de fábrica. O Recuperador deve ser feito de material resistente a altas temperaturas. Este reservatório estará instalado dentro do cofre do motor e conectado, através de uma mangueira, a tampa de válvulas do motor. Todos os respiros do motor deverão ser dirigidos para este recuperador de óleo.

Das Travas de Segurança:

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

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

Dos Espelhos retrovisores:

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

- I. **Turismo:** É obrigatória a utilização de espelhos retrovisores internos e externos. É obrigatório o uso de espelhos retrovisores externos, em ambos os lados dos veículos. Seus modelo e procedência são livres. É permitido o uso de retrovisores com câmara;

Do Gancho de reboque:

Art. 21.4 – O gancho de reboque deverá estar firmemente preso ao chassi do veículo, tanto na traseira como na dianteira. Quando rígidos, deverão ser instalados de maneira que não ultrapassem o perímetro da carroceria. Os ganchos de reboque deverão ser pintados com cores contrastantes às do veículo.

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

Do Extintor:

Art. 21.5 – É obrigatório no veículo um extintor de pó químico de pelo menos 4 (quatro) kg de capacidade ou o kit de extintor elétrico especial de competição. Todos os modelos de extintor deverão possuir canalização metálica com 10 mm de diâmetro e direcionada ao piloto, motor e tanque de combustível.

Art. 21.5.1 - O acionamento, quando não for elétrico, deverá ser realizado através de um acionador remoto para o piloto e um acionador do lado externo do veículo para que, em caso de acidente, o

sinalizador possa fazer o disparo do extintor. O mecanismo de disparo deverá ser sinalizado por uma letra "E" vermelha, localizada num disco "branco", com diâmetro de 7,0 (sete) cm no mínimo.

Art. 21.5.2 - Além do extintor obrigatório com canalização, é permitida a instalação de mais um extintor removível extra fixado com presilhas de desengate rápido.

Art. 21.5.3 - Cada carro inscrito deverá ter, além do extintor obrigatório do carro, 2 (dois) extintores em seu Box com capacidade de 12 (doze) quilos de Pó Químico e com o número do carro pintado no mesmo.

Da Chave geral:

Art. 21.6 - É obrigatória a instalação de uma chave geral do sistema elétrico ao alcance do piloto, desde seu banco, com cinto de segurança afivelado, e também de outra do lado externo do veículo indicado por um triângulo azul e um sinal específico vermelho (raio). Ao ser desligada em qualquer das posições aqui determinadas, a chave geral deverá de imediato cortar o sistema elétrico do veículo, interrompendo seu funcionamento total.

Do Para-brisas:

Art. 21.7 - Para veículos de turismo uso de para-brisa poderá ser de policarbonato ou de vidro laminado.

Do Limpador de para-brisas:

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

Dos Cintos de Segurança:

Art. 21.9 - Obrigatório a utilização de cintos de segurança de pelo menos 5 pontos e homologados pela CBA, FIA e/ou SFI, e com sua data de validade válida.

Das Proteções:

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

- a) Proteção contra escape de ácidos e gases de bateria;
- b) Proteção contra gases de escapamento e calor, caso haja necessidade do(s) tubo(s) de escapamento passar pelo habitáculo;
- c) Proteção contra fogo, gases, fluído e combustível entre o motor e o habitáculo do piloto;
- d) Isolamento metálico entre o habitáculo e o tanque de combustível;
- e) Acumulador de óleo; quando utilizado no habitáculo, deverão estar com isolamento metálico eficiente assim como as mangueiras do sistema.

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

Art. 21.11.1 - Maiores detalhes sobre arco de segurança: FIA Anexo “J” 253 - Artigo 8o.

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

22 - DO ARMAZENAMENTO E TRANSPORTE DE COMBUSTÍVEL

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

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

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

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

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

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

23 - DAS CONSIDERAÇÕES TÉCNICAS GERAIS

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

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

Art. 23.2 - Serão admitidos carros sem capota desde que estejam rigorosamente de acordo com todos os itens de segurança: Santo Antônio de 6 (seis) pontos constantes no ANEXO “J” da F.I.A.

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

- I. Solicitar autorização aos comissários técnicos

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

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

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

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

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

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

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

Parágrafo único: É proibido colocar e retirar lastro durante a classificação e corrida.

Art. 23.9 - Tubo de escape para Veículos Turismo (GT3 e GT4): Preferencialmente deverão seguir a montagem e trajeto original do veículo. Em caso de adaptação, devem observar os seguintes itens:

- I. O tubo de escapamento deverá situar-se a uma altura máxima de 45 cm e mínima de 10 cm em relação ao solo de modo que nenhuma parte toque no solo quando um ou mais pneus estiverem vazios, com o piloto e seu equipamento a bordo;

- II. O tubo pode dirigir-se para a lateral do veículo, numa posição que deverá estar limitada à frente por um plano transversal que passe ao meio da distância entre eixos para trás e não deverá de modo algum formar saliência em relação ao perímetro da carroceria e poderá ficar até 100,0 mm para dentro da mesma. É permitido o trabalho do assoalho e caixa lateral para acomodação do tubo de escape. Permitida passagem do tubo por dentro do habitáculo com proteção eficiente para calor e gases;

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

Art. 23.10 - A critério dos comissários técnicos os veículos terão seus pesos verificados no final da classificação e da corrida com tanques drenados e em ordem de marcha sem piloto.

Art. 23.10.1 - O equipamento oficial de pesagem da prova (balança) é o único cujas medições serão consideradas válidas e os resultados obtidos são inapeláveis.

Art. 23.11 – Caso fique evidente um vazamento de óleo que esteja prejudicando a aderência da pista e/ou a visibilidade de outros concorrentes, a direção de prova irá chamar o veículo para o box e a equipe deverá consertar/estancar o vazamento. O não comprimento do chamado ou a impossibilidade de conserto resultará em exclusão do veículo.

24 - DO SISTEMA DE ABASTECIMENTO

Dos Objetivo dos sistemas

Art. 24 – Os sistemas de abastecimentos têm como objetivos:

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

Dos sistemas permitidos:

Art. 24.1 – São permitidos os seguintes sistemas de abastecimentos:

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

Das Características do sistema com torre:

Art. 24.2 - Reservatório de abastecimento de combustível:

- I. Deverão ser instalados dentro dos boxes de cada equipe;
- II. A capacidade máxima de combustível armazenado deve ser de 200 (duzentos) litros;
- III. O material usado na construção do reservatório deverá atender as seguintes exigências: ser resistente à ação corrosiva do combustível utilizado e não ser inflamável, de preferência em aço ou semelhante;
- IV. Possuir um “respiro” na parte superior com o máximo de 2,5 (duas e meia) polegadas de diâmetro. A abertura do respiro deve ser protegida com uma tampa tipo “chapéu”;
- V. O reservatório não poderá ter nenhuma inclinação em relação ao solo;
- VI. É proibido o uso de pressurização no reservatório de combustível, devendo, portanto, o abastecimento ocorrer por gravidade;
- VII. A altura máxima do reservatório em relação ao solo é de 2 (dois) metros, medida do piso até a parte mais alta do reservatório, excluindo-se o chapéu do respiro;
- VIII. Na torre de abastecimento deverá estar afixado ou pintado o número do veículo que dela se utiliza. Se uma equipe for constituída por 2 (dois) ou mais veículos poderá utilizar a mesma torre de abastecimento, desde que esta esteja identificada com os números dos veículos que dela se utilizam. Constatada irregularidade na torre, os veículos que estejam se utilizando da referida torre serão punidos.

Art. 24.3 - Torre de fixação do reservatório:

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

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

- I. Composto de mangueira, bomba e flange;
- II. O abastecimento deverá ser feito por meio de uma bomba “MANUAL” com uma mangueira de no máximo 19 (dezenove) milímetros ou 3/4 (três quartos) de polegadas de diâmetro interno e flange ligada na face oposta à saída da mangueira de abastecimento do veículo;

- III. Apenas será permitido o uso de bombas com acionamento elétrico, se o sistema possuir homologação ATEX ou FIA FT3 e aprovado pelo corpo técnico da categoria.

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

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

Do Local de instalação

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

Da Inspeção do sistema

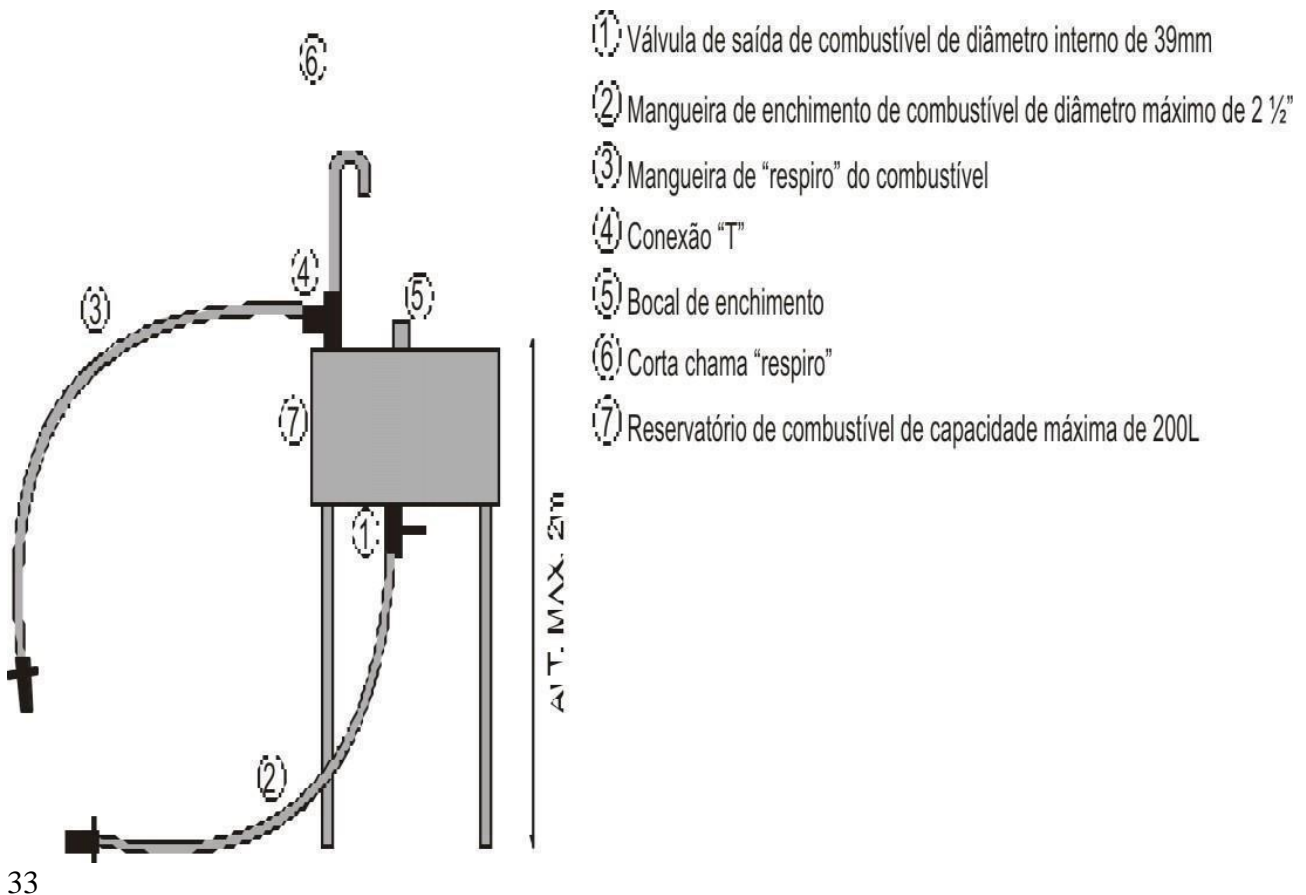
Art. 24.7 - O sistema de abastecimento, no que concerne a sua construção, instalação e operacionalidade, será vistoriado pela autoridade responsável, antes e durante a prova, podendo no caso de irregularidade constatada, excluir a equipe da competição.

DESENHO DA TORRE DE ABASTECIMENTO

25 – DA OPERAÇÃO DE ABASTECIMENTO

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

Art. 25.1 - Os responsáveis pelo abastecimento deverão obrigatoriamente se utilizar, durante a operação, vestimenta completa, macacão, luvas, sapatilhas, balaclava e capacete, previamente aprovados pela vistoria técnica e HOMOLOGADOS pela CBA, FIA e/ou SFI, e dentro do prazo de validade identificável e estabelecido pelo fabricante.



Os demais integrantes da equipe que adentrarem a ZONA DE ATIVIDADE DE BOX (prevista no Art. 5.2.1) deverão estar trajados com pelo menos um macacão camada nomex não necessariamente homologado, mas inspecionado pela diretoria técnica. A equipe que não cumprir será penalizada conforme protocolo CBA.

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

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

Art. 25.4 - Qualquer quantidade de combustível derramada pela equipe seja antes, durante ou após a operação será passível de penalização "Time Penalty" de 20 segundos para o veículo envolvido. A equipe responsável pelo ocorrido deverá imediatamente remover do local, através de produtos e materiais de limpeza (vassoura, rodos, etc.), todo o combustível derramado.

Art. 25.4.1 - É obrigatório o uso de um cobertor molhado abaixo ou ao redor do bocal de abastecimento nos momentos da colocação e remoção do engate.

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

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

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

Art. 25.7 - Estas regras devem ser seguidas rigorosamente em todos os abastecimentos realizados durante a prova, estando o veículo fora ou dentro do box.

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

26 - DA APROVAÇÃO E HOMOLOGAÇÃO

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

Data de publicação: 10/02/2024, São Paulo, São Paulo.