



CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
COMISSÃO NACIONAL DE VELOCIDADE

CAMPEONATO BRASILEIRO DE ENDURANCE
REGULAMENTO DESPORTIVO E TÉCNICO 2020

SUMÁRIO

SEÇÃO I – DAS NORMAS DESPORTIVAS.....	3
ARTIGO 1 – DO NOME E DA CATEGORIA DO CAMPEONATO.....	3
ARTIGO 2 – DOS REGULAMENTOS E ADENDOS.....	3
ARTIGO 3 – DAS ENTIDADES ENVOLVIDAS	4
ARTIGO 4 – DAS INSCRIÇÕES.....	4
4.3 – DAS INSCRIÇÕES DE PILOTOS.....	4
4.4 – DA SUBSTITUIÇÃO DE PILOTOS.....	6
4.5 – DA NUMERAÇÃO DOS CARROS.....	6
4.6 – DAS OBRIGAÇÕES DOS PILOTOS E EQUIPES.....	7
ARTIGO 5 – DAS ESPECIFICAÇÕES DAS PROVAS	7
5.4 – DOS PROCEDIMENTOS DURANTE A PROVA.....	8
5.5 – DAS JANELAS OBRIGATÓRIAS.....	8
5.13 – DO COMBUSTÍVEL E COMBURENTE.....	10
5.14 – DA COMUNICAÇÃO CARRO/BOX.....	10
5.16 – DA PONTUAÇÃO.....	11
5.17 – DO PILOTO CAMPEÃO E VICE-CAMPEÃO.....	11
5.18 – DO CRITÉRIO DE DESEMPATE.....	12
5.19 – DA CLASSIFICAÇÃO	12
ARTIGO 6 – DO BRIEFING.....	12
ARTIGO 7 – DOS TREINOS.....	12
7.1 – DOS TREINOS EXTRA.....	12
7.2 – DOS TREINOS LIVRES.....	13
7.6 – DO TREINO CLASSIFICATÓRIO	13
ARTIGO 8 – DA LARGADA E RELARGADA.....	15
8.2 – DO GRID DE LARGADA.....	15
8.3 – DOS PROCEDIMENTOS DE LARGADA	15
ARTIGO 9 – DO PARQUE FECHADO.....	16
ARTIGO 10 – DA VISTORIA TÉCNICA E/OU ADMINISTRATIVA.....	16



ARTIGO 11 – DA CRONOMETRAGEM.....	17
ARTIGO 12 – DA PREMIAÇÃO.....	18
ARTIGO 13 – DO PÓDIO.....	18
ARTIGO 14 – DAS PENALIZAÇÕES.....	18
ARTIGO 15 – DAS RECLAMAÇÕES E RECURSOS.....	19
ARTIGO 16 – DO DOPING.....	20
ARTIGO 17 – DA SEGURANÇA.....	20
ARTIGO 18 – DAS CÂMERAS DE VÍDEO.....	21
SEÇÃO II – DAS NORMAS TÉCNICAS	22
ARTIGO 19 – DOS VEÍCULOS ADMITIDOS.....	22
19.1 – CATEGORIA FORÇA LIVRE (GERAL)	22
19.2 – CATEGORIA P1.....	23
19.3 – CATEGORIA P2.....	24
19.4 – CATEGORIA P3.....	25
19.5 - CATEGORIA GT3.....	26
19.6 – CATEGORIA GT3 LIGHT.....	26
19.7 – CATEGORIA GT4.....	27
19.8 – CATEGORIA GT4 LIGHT.....	28
ARTIGO 20 – DO SISTEMA ELÉTRICO.....	29
ARTIGO 21 – DOS SISTEMAS DE SEGURANÇA	30
ARTIGO 22 – DO ARMAZENAMENTO E TRANSPORTE DE COMBUSTÍVEL	32
ARTIGO 23 – DAS CONSIDERAÇÕES TÉCNICAS GERAIS	33
ARTIGO 24 – DO SISTEMA DE ABASTECIMENTO	35
ARTIGO 25 – DA OPERAÇÃO DE ABASTECIMENTO	37
ARTIGO 26 – DA APROVAÇÃO E HOMOLOGAÇÃO.....	38



SEÇÃO I – DAS NORMAS DESPORTIVAS

DAS DISPOSIÇÕES INICIAIS

1 - DO NOME E DA CATEGORIA DO CAMPEONATO

Art. 1 - Este Regulamento é o conjunto das disposições que regem o campeonato denominado “**CAMPEONATO BRASILEIRO DE ENDURANCE**”, que será realizado na temporada 2020 e consiste de provas em autódromos e/ou circuitos de rua fechados, as quais estão incluídas no calendário nacional da Confederação Brasileira de Automobilismo - CBA.

Parágrafo único: O Campeonato será composto de o mínimo por 6 (seis) e no máximo 8 (oito) eventos, podendo ser acrescidos ou até paralisado dependendo do desenvolvimento da Pandemia pelo novo coronavírus (Covid 19).

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

Art. 1.2 - O “**Campeonato Brasileiro de Endurance**” será disputado na forma de várias categorias, sendo elas: Categoria Força Livre (Geral), Categoria P1, Categoria P2, Categoria P3, Categoria GT3, Categoria GT3 Light, Categoria GT4, Categoria GT4 Light. As especificações de cada categoria estarão no transcorrer deste regulamento, em especial no art. 19 e seguintes.

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/técnico, se houver, 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 na data da publicação.



Art. 2.2 - Toda e qualquer Regulamentação Particular da Prova deverá ser submetida à CBA 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 empregados e agentes, 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, 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 pela CBA.

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.

Art. 4.1 - As inscrições deverão ser feitas até 30 (trinta) minutos antes da primeira atividade de pista. Somente serão aceitas inscrições fora do período aqui estipulado se autorizadas, por escrito, pelos Comissários Desportivos.

Art. 4.2 - O valor da inscrição será de R\$ 4.500,00 (quatro mil e quinhentos reais) por veículo, para cada evento, sendo o treino extra de quinta-feira, no valor de R\$ 1.000,00 (hum mil reais).

Das Inscrições de Pilotos

Art. 4.3 - Para se inscrever no Campeonato Brasileiro de Endurance os pilotos devem possuir



Licença “PGC-A” ou “PGC-B” emitida pela CBA em 2020.

Parágrafo primeiro: Os pilotos de outros países poderão participar apresentando Cédula Desportiva Internacional e autorização da ASN de origem, válida no ano 2020, e pontuarão no campeonato de pilotos e equipes.

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

Art. 4.3.1 - Todos os pilotos inscritos serão analisados e categorizados pela Comissão Regulamentar da Endurance Brasil como Pilotos Profissionais ou Pilotos Amadores “Gentleman Drivers”.

Art. 4.3.1.1 - Serão considerados Pilotos Profissionais:

- I. Pilotos em atividade no Campeonato Brasileiro de Stock Car;
- II. Pilotos que tenham participado do Campeonato Brasileiro de Stock Car, nos últimos 5 (cinco) anos, em pelo menos 6 (seis) provas em um dos anos;
- III. Pilotos em atividade em categorias/campeonatos internacionais;
- IV. Pilotos que assim sejam classificados, em votação realizada pela Comissão Regulamentar da Endurance Brasil, por maioria.

Art. 4.3.1.2 - Serão considerados pilotos Amadores “Gentleman Drivers”;

- I. Todos os demais pilotos que não forem classificados como “Pilotos Profissionais”;
- II. Todos os pilotos que assim sejam classificados em votação, por maioria, realizada pela Comissão Regulamentar da Endurance Brasil.

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.

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

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



Art. 4.3.3 - É de responsabilidade do Promotor e da Comissão Regulamentar da Endurance Brasil fazer a entrega de pelo menos 1 (uma) via da “lista de categorização” de todos os pilotos de cada equipe 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 Confederação Brasileira de Automobilismo - CBA, ou de quem apresentar oficialmente decisões desta, conforme Código Desportivo de Automobilismo em vigor;
- III. Que tem ciência e concorda que a CBA 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.

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 CBA será obrigatória no carro.



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

Art. 4.5.4 - As testeiras de todos os carros GTs 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 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 multa 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;

5 - DAS ESPECIFICAÇÕES DAS PROVAS

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

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



Art. 5.2 - Será de responsabilidade da FAU sede da etapa a determinação dos horários e programação dos eventos.

Art. 5.3 – O campeonato será constituído por provas com duração de 4 (quatro) ou 6 (seis) horas.

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.

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 - Em provas de 4 (quatro) horas serão obrigatórias no mínimo 3 (três) PARADAS DE BOX e 4 (quatro) STINTS. Já em provas de 6 (seis) horas serão obrigatórias no mínimo 5 (cinco) PARADAS DE BOX e 6 (seis) STINTS.

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. O momento de abertura e fechamento dessa janela será determinado e comunicado através do RPP (Regulamento Particular da Prova).

Art. 5.4.4 - Os tempos de pilotagem máximo e mínimo serão determinados de acordo com a quantidade de STINTS da prova, e seguir o determinado abaixo:

- I. Em prova de 06 (seis) horas todos os pilotos "Amadores" ou "Gentleman Drivers" deverão pilotar no mínimo 02 (dois) STINTS da prova.
- II. A somatória dos STINTS pilotados por "Pilotos Profissionais" não poderá exceder a 50% (cinquenta por cento) da quantidade total de STINTS da prova e do respectivo carro.

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

Das Janelas Obrigatórias

Art. 5.5 - As etapas terão no mínimo 03 (três) janelas obrigatórias para a troca de pilotos e reabastecimento. 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 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 OBRIGATÓRIO” 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 janelas serão penalizados conforme segue:

- I. Não cumprir qualquer janela – exclusão da prova;
- II. Cumprir parcialmente o tempo da janela – diminuição de uma volta mais o tempo faltante no cumprimento da volta correspondente a parada obrigatória;
- III. Os veículos que estiverem parados em pista ou box que retornarem a prova após as janelas serem encerradas serão penalizados com acréscimo de 4 (quatro) minutos ao seu tempo de prova ao final da mesma.

Art. 5.5.4 - Veículos parados na pista que retornarem a 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 cumprir a parada obrigatória conforme estipulado no regulamento;

Art. 5.6 – A troca de pilotos só pode ser efetuada durante os procedimentos de 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, imediatamente após deixar o seu veículo, 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 60 (sessenta) 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.

Art. 5.8.1 - Nenhum carro poderá dar marcha-a-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-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 carro até a área de box.

Art. 5.10 - Qualquer tipo de abastecimento de qualquer momento e 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 da chuva, exceto no caso em que o circuito estiver obstruído e/ou apresentar condições impraticáveis de acordo com avaliação e decisão do Diretor de Prova.

Art. 5.12 - 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 e gasolina pódio, comercializados pelo distribuidor homologado pela categoria. Visando a segurança e a logística do campeonato, o mesmo será distribuído em todas as etapas. As vendas serão feitas diretamente na inscrição pela APE. 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 ou similar, para conciliação veículo/box/veículo.



Art. 5.15 – É proibida a telemetria ou qualquer sistema de aquisição de dados em tempo real.

Da Pontuação

Art. 5.16 - Os concorrentes inscritos no Campeonato Brasileiro de Endurance receberão pontuação por categoria para efeito de contagem de pontos para o campeonato. Esta pontuação será crescente da primeira até a última etapa.

	1º	2º	3º	4ª	5º	6º	7º	8º	9º	10º
1ª Etapa	100	80	65	55	50	45	40	35	30	25
2ª Etapa	110	90	75	65	60	55	50	45	40	35
3ª Etapa	120	100	85	75	70	65	60	55	50	45
4ª Etapa	130	110	95	85	80	75	70	65	60	55
5ª Etapa	140	120	105	95	90	85	80	75	70	65
6ª Etapa	150	130	115	105	100	95	90	85	80	75
7ª Etapa	160	140	125	115	110	105	100	95	90	85
8ª Etapa	170	150	135	125	120	115	110	105	100	95

Art. 5.16.1 - Receberão pontuação os pilotos que completarem no mínimo 75% (setenta e cinco por cento) do percurso do vencedor da sua categoria.

Art. 5.16.2 - Será aplicado handicap aos três primeiros colocados de cada categoria, a partir da segunda etapa até a sétima etapa, onde o mesmo estará estabelecido no RPP. No quarto stint irão sofrer uma adição no tempo mínimo da parada obrigatória, que será de 5% do tempo de classificação da etapa de cada categoria.

Art. 5.16.3 - Os pontos obtidos pelo piloto em uma determinada categoria não poderão ser acumulados caso ele troque de categoria.

Art. 5.16.4 - Os pilotos inscritos nas etapas do campeonato somente farão jus à pontuação obtida por seu veículo/equipe se participarem pelo mínimo de 30 (trinta) minutos da prova/etapa em questão pilotando seu veículo.

Do Piloto Campeão e Vice-Campeão

Art. 5.17 - Serão reconhecidos como Campeões e Vice-Campeões Brasileiros, 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.



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.

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 CBA.

6 - DO BRIEFING

Art. 6 - O Briefing será realizado pelo Diretor de Prova em horário e local previsto no Regulamento Particular da Prova, sendo exclusivo e de presença obrigatória a todos os pilotos ou por vídeo conferência.

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, sendo vedada a participação de pilotos, mesmo que inscritos, em outros veículos que não os especificamente inscritos para sua participação.

Dos Treinos Extras

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



Dos Treinos Livres

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

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

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

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

Do Treino Classificatório

Art. 7.6 - Os treinos classificatórios serão formatados em segmentos, com horário previsto na programação oficial.

Art. 7.6.1 - Os treinos classificatórios serão realizados em 02 (duas) sessões de 10 (dez) minutos para cada categoria, sendo obrigatório o Piloto Amador "GENTLEMAN DRIVER" realizar a primeira sessão e o Piloto Profissional realizar a segunda sessão classificatória. É OBRIGATÓRIO que os pilotos, em cada uma das sessões, sejam diferentes.

Art. 7.6.2 - O promotor deverá fornecer aos Comissários Desportivos a relação dos pilotos que poderão realizar o treino classificatório em cada veículo.

Art. 7.6.3 - Durante todas as sessões do treino classificatório não será permitida troca, rodízio, resfriamento de pneus sob pena de exclusão, e abastecimento, exceto casos em que o Comissário Técnico, visando à segurança, poderá determinar a troca, devendo o pneu que apresentou problema ser retido para a avaliação da Comissão Regulamentar Técnica da APE.

Art. 7.6.4 - Se houver troca de motor, devidamente autorizada pelo Comissário Técnico, o veículo perderá seu lugar no grid e largará na última posição, observando os critérios estabelecidos pelo CDA, devendo, ainda, a peça substituída ficar a disposição para vistoria.

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



Art. 7.6.6 – Durante o treino classificatório será permitido somente o controle de pressão e temperatura dos pneus, sopradores de ar, reparo e retirada de peças soltas e leitura do sistema de aquisição de dados. É proibido ajustes mecânicos no veículo e abastecimento/reabastecimento, sob pena de exclusão.

Art. 7.6.7 - Durante todo o treino classificatório todos os carros participantes estarão em regime de parque fechado. Os ajustes e/ou manutenções necessárias deverão ser acompanhadas pelos Comissários Técnicos. Aqueles que descumprirem este artigo serão excluídos, exceto nos casos em que ocorrerem alteração climática decretada pelo Diretor de prova.

Art. 7.6.8 - Em caso de bandeira vermelha durante o treino classificatório, os veículos devem se dirigir ao Pit Lane e poderão efetuar os reparos necessários para o reinício das atividades.

Art. 7.6.9 - Se um carro apresentar problemas técnicos durante a Classificação e for removido da pista por ajuda externa do resgate oficial da prova será levado diretamente ao “Parque Fechado”.

Art. 7.6.10 - Após a bandeirada do treino classificatório somente um integrante da equipe poderá auxiliar o piloto a sair do veículo.

Art. 7.6.11 – Durante os treinos livres e treino classificatório os Comissários Técnicos poderão efetuar vistorias e análises que julgarem necessárias.

Art. 7.6.12 - As irregularidades técnicas ocorridas durante os treinos livres e treino classificatório serão punidas com a perda de todos os resultados obtidos, estando o piloto infrator proibido de continuar participando do Treino Classificatório e penalizado ao pagamento multa de 50 (cinquenta) UP's.

Art. 7.6.13 - Ao encerrar o treino classificatório (bandeirada) as equipes dos veículos que estiverem no Pit Lane deverão imediatamente interromper qualquer reparo que estejam efetuando e levar o mesmo para o Parque Fechado.

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

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

Art. 7.6.16 - Caso o treino classificatório não possa ser realizado, prevalecerá o determinado pelo Código Desportivo do Automobilismo.



8 - DA LARGADA E RELARGADA

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

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.

Do Grid de Largada

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

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

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.

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/2020. 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/2020. 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 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 peso mínimo obrigatório em todos os momentos do evento. Caso o peso mínimo fique abaixo do previsto pelo Regulamento Técnico, o piloto em questão será desclassificado, além da penalização de multa de 20 (vinte) UP's.

Art. 10.3 – 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), 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 CBA.

11 - DA CRONOMETRAGEM

Art. 11 - Todos os carros participantes deverão estar equipados com sensores para aquisição dos tempos para a cronometragem, devidamente instalados conforme descrito no regulamento técnico da categoria.

Parágrafo único: A cronometragem disponibilizará às equipes os sensores para aquisição dos tempos. 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 sensores são de propriedade da CRONOMETRAGEM, sendo obrigatória a sua devolução, em qualquer situação ao final da Tomada de Tempo, da prova, ou quando solicitado pela organização da prova.

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.

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

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:

- 1) 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;
- 2) 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;
- 3) 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”;

- 4) 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:

- 1) 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;
- 2) 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;
- 3) 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”;
- 4) 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 2020.

Dos Recursos

Art. 15.2 - Os Recursos deverão ser interpostos como descrito no CDA – Código Desportivo do Automobilismo 2020.

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.

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. 17.10 – 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 "drone", 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.

SEÇÃO II – DAS NORMAS TÉCNICAS

19 - DOS VEÍCULOS ADMITIDOS

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

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

Categoria Força Livre (Geral)

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

Art. 19.1.1 – Qualquer veículo poderá sofrer restrições técnicas para equilíbrio de performance. Os veículos que queiram ingressar na categoria devem previamente enviar seu projeto para análise da Comissão Regulamentar. Todos os GT3s e GT4s de fábrica devem enviar suas fichas de homologação.



Categoria P1

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

	Peso(kg)	Tanque (l)
Protótipo FIA LMP 3 – Borboleta única 90mm	940	100
Sport Protótipos - aspirados acima 6001 cm³ até 7007 cm³ – Borboleta única 90mm	940	100
Sport Protótipos – aspirados acima de 5001cm³ até 6000cm³ - Borboleta única 90mm	920	100
Sport Protótipos – aspirados 3801cm³ até 5000cm³ - Borboleta única 90mm	880	100
Sport Protótipos – até 3800 cm³	800	100
Sport Protótipos – sobrealimentado acima de 2401cm³ até 4200cm³	940	100
Sport Protótipos – sobrealimentado acima de 2001cm³ até 2400cm³ Multi valvulas	880	100
Sport Protótipos – sobrealimentado até 1800cm³ multi valvulas	800	100

Art. 19.2.1 - É proibida a utilização dos seguintes motores nesta categoria P1:

- I. Judd Power: HK V8 LMP2, JUDD KV (ZYTEC) V8 F3000, JUDD DB3.0, JUDD DB3.4, JUDD DB4.0, JUDD GV 4.0, JUDD GV 4.2, JUDD GV 5.0, JUDD GV 5.5;
- II. Zytec;
- III. Acura HPD AR35TT;
- IV. Gibson Technology: GK428 LM P2, GL458 LMP1;
- V. AER: SR20, P03, P07, P14, P25, P32, P41, P57, P60B, P63, P65, P91, P91B e P91P;
- VI. Macachrome V634P1 LMP1;
- VII. Toyota - TS050 Hybrid LMP1;
- VIII. Motores sobrealimentados acima de 4200 cm³;
- IX. Motores provenientes do Campeonato Alemão DTM – Deutsche Tourenwagen Masters;
- X. Motores Ford Ecoboost V6 – Ford Performance;
- XI. Motores com sistema de sobre alimentação composta (turbinas ligadas em série);
- XII. Motores com sistema de injeção direta de combustível;
- XIII. Motores provenientes dos Campeonatos de F1 ou F-Indy.

Art. 19.2.2 – É proibido a utilização de freios de carbono;

Art. 19.2.3 - Para as corridas de 4 (quatro) horas, fica limitada a utilização de 10 (dez) pneus Slicks NOVOS mais 02 (dois) pneus Slicks USADOS, devendo ser lacrados antes do treino classificatório. Para a(s) prova(s) de 6 (seis) horas a quantidade de pneus será inserida no RPP.

Art. 19.2.4 - Pneus de chuva quantidade livre.

Art. 19.2.5 - Permitido somente a utilização de rodas Aro 18.



Art. 19.2.6 – Todo o protótipo aberto deverá ter um HALO, que será fornecido pela Metalmoro seguindo os padrões de segurança.

Categoria P2

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

	Peso(kg)	Tanque (l)
Sport Protótipos - aspirados acima 6301 cm³ até 7000 cm³	900	100
Sport Protótipos - aspirados acima 5001 cm³ até 6300 cm³	860	100
Sport Protótipos - aspirados acima 4001 cm³ até 5000 cm³	800	100
Sport Protótipos - aspirados acima de 3601 cm³ até 4000 cm³	750	100
Sport Protótipos - aspirados acima de 2501 cm³ até 3600 cm³	730	100
SportProtótipos – aspirados até 2500 cm³	660	100
SportProtótipos - sobrealimentados acima de 2401 cm³ até 4200 cm³	900	100
SportProtótipos - sobrealimentados de 2101 cm³ até 2400 cm³ multi Válvulas	780	100
SportProtótipos - sobrealimentados até 2100 cm³ multi válvulas	740	100
Sport Protótipos- sobrealimentados até 2100 cm³ 8 válvulas	700	100
SportProtótipos- sobrealimentados até 1350 cm³ equipados com motor/câmbio de motocicleta	520	80

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

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

Art. 19.3.2 - Proibido a utilização de freios de carbono/cerâmica, sendo permitido somente a utilização de freios de material ferroso.

Art. 19.3.3 – Proibido o uso da asa móvel.



Art. 19.3.4 - Para as provas de 4 (quatro) horas, fica limitada a utilização de 10 (dez) pneus Slicks NOVOS mais 02 (dois) pneus Slicks USADOS, devendo ser lacrados antes do treino classificatório. Para a(s) prova(s) de 6 (seis) horas a quantidade de pneus será inserida no RPP.

Art. 19.3.5 - Pneus de chuva quantidade livre.

Art. 19.3.6 - Todos os veículos serão pesados drenados e sem o piloto.

Art. 19.3.7 – Todo o protótipo aberto deverá ter um HALO, que será fornecido pela Metalmoro seguindo os padrões de segurança.

Categoria P3

Art. 19.4 – Na Categoria P 3 serão inscritos os veículos:

	Peso(kg)	Tanque (l)
Sport Protótipos – até 1507 cm3 com motor/câmbio de motocicleta	450	80
Sport Protótipos – até 2300 cm3 multi válvulas 4 cilindros	680	100
Sport Protótipos – até 2100 cm3 multi válvulas 4 cilindros	650	100
Sport Protótipos – até 2200 cm3 8V 4 cilindros 4 cilindros	620	100

Art. 19.4.1 - Proibida a utilização de freios de carbono/cerâmica.

Art. 19.4.2 - Permitido somente o uso de freios de material ferroso.

Art. 19.4.3 - Proibido o uso da asa móvel.

Art. 19.4.4 - Para as provas de 4 (quatro) horas, fica limitado a utilização de 8 (oito) pneus Slicks NOVOS mais 2 (dois) pneus Slicks USADOS, devendo ser lacrados antes do treino classificatório. Para a(s) prova(s) de 6 (seis) horas a quantidade de pneus será inserida no RPP.

Art. 19.4.5 - Pneus de chuva a quantidade é livre.

Art. 19.4.6 - Proibida a utilização de chassis de carbono.

Art. 19.4.7 - Todos os veículos serão pesados drenados e sem piloto.

Art. 19.4.8 – Todo o protótipo aberto deverá ter um HALO, que será fornecido pela Metalmoro seguindo os padrões de segurança.



Categoria GT3

Art. 19.5 – Na Categoria GT3 serão inscritos os veículos:

	Peso(kg)	Tanque (l)
Veículos FIA GT3 acima de 2012	1225	100
Ferrari 488 GT3	1315	100
Mercedes Benz AMG GT3	1315	100
Porsche 911 GT3R	1225	100
Aston Martin GT3	1315	100
Lamborghini Huracan GT3	1315	100

Art. 19.5.1 - Para as provas de 4 (quatro) horas, fica limitada a utilização de 16 (dezesseis) Pneus Slicks, devendo ser lacrados antes do treino classificatório. Para a(s) prova(s) de 6 (seis) horas a quantidade de pneus será inserida no RPP.

Art. 19.5.2 - Pneus de chuva a quantidade é livre.

Art. 19.5.3 - Nesta categoria os veículos poderão sofrer restrições para efeitos de equilíbrio de performance, que dar-se-ão em forma de adendo e com validade a partir da etapa seguinte.

Art. 19.5.4 - Os Veículos sobrealimentados deverão estar equipados com sistema de aquisição de dados (dataloggers) modelos: MOTEC C125 ou C185, IMSA ou SRO, assim como um sensor de pressão instalado diretamente no coletor de admissão para análise dos comissários técnicos e integrantes da Comissão Regulamentar da Endurance Brasil.

Art. 19.5.5 - Os Veículos sobrealimentados sofrerão restrição de pressão máxima de operação do sistema de sobrealimentação. Esta restrição será feita a partir de uma tabela de PRESSÃO x RPM a ser estipulada através de determinação Técnica da Comissão Regulamentar da Endurance Brasil.

Art. 19.5.6 - Todos os veículos serão pesados drenados e sem o piloto.

Categoria GT3 Light

Art. 19.6 – Na Categoria GT3 Light serão inscritos os veículos:

	Peso(kg)	Tanque (l)
Veículos FIA GT3 até 2012	1200	100
Protótipo JL 09	1100	100
Aston Martin GT3 até 2012 com restritor FIA	1295	100

Art. 19.6.1 - Para as provas de 4 (quatro) horas, fica limitada a utilização de 16 (dezesseis) Pneus Slicks, devendo ser lacrados antes do treino classificatório. Para a(s) prova(s) de 6 (seis) horas a



quantidade de pneus será inserida no RPP.

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

Art. 19.6.3 - Proibida a utilização de freios de cerâmica/carbono.

Art. 19.6.4 - Nesta categoria os veículos poderão sofrer restrições para efeitos de equilíbrio de performance, que dar-se-ão em forma de adendo e com validade a partir da etapa seguinte.

Art. 19.6.5 - Todos os veículos serão pesados drenados e sem o piloto.

Categoria GT4

Art. 19.7 – Na Categoria GT4 serão inscritos os veículos:

	Peso	Restritor
Protótipo JL 09	1150	4 x 28 mm
Veículos FIA GT4	1350	LIVRE
Mercedes Benz GT4	1350	LIVRE
Ferrari 430 Scuderia	1200	2 x 42 mm
Audi R8 GT4 V10	1150	2 x 56 mm
Audi R8 GT4 V8	1150	LIVRE
Ferrari 430 GT3 até 2008	1180	2 x 42 mm
Lamborghini LMP 520 até 2008	1200	2 x 56 mm
Veículos FIA TCR	1100	LIVRE
BMW M3 GTR acima de 2008	1200	LIVRE
BMW M3 até 2008	1200	LIVRE
Ginetta G55 GT4	1100	LIVRE
Maseratti Granturismo GT	1350	LIVRE
Ferrari 430 Challenge	1200	LIVRE
Maseratti Trofeo	1150	LIVRE
Veículos Fiat Línea até 1400 cm³ sobrealimentado	980	LIVRE
Mclaren GT4	1400	LIVRE

Art. 19.7.1 – Os restritores deverão ser confeccionados em chapas de 3 a 5 mm de espessura com cantos vivos posicionados atrás da borboleta.

Art. 19.7.2 – Para as provas de 4 (quatro) horas, fica limitada a utilização de 16 (dezesesseis) Pneus Slicks, devendo ser lacrados antes do treino classificatório. Para a(s) prova(s) de 6 (seis) horas a quantidade de pneus será inserida no RPP.

Art. 19.7.3 – Pneus de chuva a quantidade é livre.



Art. 19.7.4 – Proibida a utilização de freios de cerâmica/carbono.

Art. 19.7.5 – Nesta categoria os veículos poderão sofrer restrições para efeitos de equilíbrio de performance, que dar-se-ão em forma de adendo com validade a partir da etapa seguinte.

Art. 19.7.6 – Todos os veículos deverão ser pesados drenados e sem o piloto.

Categoria GT4 Light

Art. 19.8 – Na Categoria GT4 Light serão inscritos os veículos:

	Peso(kg)	Tanque (l)
MERCEDES CLA 45 AMG	1200	100
MERCEDES CM3 AMG	1200	100
Protótipo G11 (BR Marcas)	1000	100
BMW M3 GTR (acima de 2008)	1200	100
BMW M3 (até 2008)	1200	100
Veículos FIA TCR	1000	100
Veículos FIAT Línea até 1400 cm ³ sobrealimentado	1080	100

Art. 19.8.1 – Os restritores deverão ser confeccionados em chapas de 3 a 5 mm de espessura com cantos vivos posicionados atrás da borboleta.

Art. 19.8.2 – Para as provas de 4 (quatro) horas, fica limitada a utilização de 16 (dezesesseis) Pneus Slicks, devendo ser lacrados antes do treino classificatório. Para a(s) prova(s) de 6 (seis) horas a quantidade de pneus será inserida no RPP.

Art. 19.8.3 – Pneus de chuva a quantidade é livre.

Art. 19.8.4 – Proibida a utilização de freios de cerâmica/carbono.

Art. 19.8.5 – Nesta categoria os veículos poderão sofrer restrições para efeitos de equilíbrio de performance, que dar-se-ão em forma de adendo com validade a partir da etapa seguinte.

Art. 19.8.6 – Todos os veículos deverão ser pesados drenados e sem o piloto.

Art. 19.9 – Para todas as categorias, entende-se como “Tanque” o volume total do reservatório de combustível mais toda a linha de combustível do veículo e “Catch Tanks”, sendo assim, o volume total drenado não poderá ser superior ao estipulado pelo regulamento em suas respectivas tabelas.

Art. 19.10 – No momento da pesagem do veículo, todo e qualquer objeto “solto” dentro do mesmo, deverá ser retirado.



20 - DO SISTEMA ELÉTRICO

Do Equipamento de iluminação dianteira:

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

Art. 20.1.1 - Categorias **P1, P2 e P3** obrigatoriamente devem usar faróis com luz branca.

Art. 20.1.2 - Categorias **GT3, GT4, GT3 Light, GT4 Light** obrigatoriamente devem usar faróis com luz amarela.

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

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

Dos Equipamento de iluminação traseira

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

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

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

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.

Aquisição de dados

Art. 20.5 - É permitido o uso de rádio de comunicação entre piloto e boxes.



Art. 20.5.1 - 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. 20.5.2- É permitido o uso de aquisição de dados e regulagem do motor quando o veículo estiver parado na área de box.

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 translúcido, de material resistente a altas temperaturas, com uma capacidade mínima de 2 (dois) litros, sendo recomendado 3 (três) litros, dentro do cofre do motor e conectado com mangueira a tampa de válvula do motor. Todos os respiros deverão ser dirigidos para o 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;
- II. **Protótipos:** Pelo menos quatro travas de segurança são obrigatórias para cada peça removível da carenagem.

Dos Espelhos retrovisores:

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

- I. **Turismo:** É obrigatória a permanência dos espelhos retrovisores internos e externos. É obrigatório espelho retrovisor externo, lado direito. Modelo e procedência livre. É permitido o uso de câmera como espelho retrovisor.
- II. **Protótipos:** Obrigatório no mínimo 2 (dois) espelhos. É permitido o uso de câmera como espelho retrovisor.

Do Gancho de reboque

Art. 21.4 – O gancho de reboque deverá estar firmemente preso ao chassi do veículo, tanto na traseira como na dianteira. Quando rígidos, deverão ser instalados de maneira que não ultrapassem o perímetro da carroceria. Quando flexíveis (cabo de aço) não haverá restrições. 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 do pó químico ou líquido do extintor elétrico para o piloto, tanque de combustível e motor.

Art. 21.5.1 - O acionamento, quando não for elétrico, deverá ser realizado através de um acionador remoto para o piloto e também 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.

Das Proteções

Art. 21.9 – (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. 21.10 - (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 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. 21.10.1- Maiores detalhes sobre arco de segurança: **FIA Anexo "J" 253 - Artigo 8º.**

Art. 21.11- 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 - A capacidade de combustível é medida desde o bocal do tanque até a flauta de combustível, estando, desta forma, inclusos: Mangueiras, respiros, tanque, cash tanques.

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 - Rodas e Pneus Slick: livre em seus modelos, tipo e procedência.

Art. 23.6.1 - No caso de chuva só é permitido o pneu especial de competição tipo WET.



Art. 23.6.2 - No caso de chuva é permitido o uso de pneus especiais de competição de chuva (RAIN / WET).

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, GT3 Light, GT4 e GT4 Light): 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.



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:

- a) Instalado dentro dos boxes de cada equipe;
- b) A capacidade máxima de combustível armazenado deve ser de 200 (duzentos) litros;
- c) 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;
- d) 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”;
- e) O reservatório não poderá ter nenhuma inclinação em relação ao solo;
- f) É proibido o uso de pressurização no reservatório de combustível, devendo, portanto, o abastecimento ocorrer por gravidade;
- g) 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;
- h) 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:

- a) Instalado dentro dos boxes de cada equipe;
- b) 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:

- a) Composto de mangueira, bomba, e flange;
- b) O abastecimento deverá ser feito exclusivamente por meio de uma bomba "MANUAL" com uma mangueira de no máximo 19 (dezenove) milímetros ou $\frac{3}{4}$ (três quartos) de polegadas de diâmetro interno e flange ligada na face oposta à saída da mangueira de abastecimento do veículo;
- c) É proibido o uso de qualquer tipo de bomba por acionamento elétrico, pneumático, ou tipo de acionamento que não seja manual.

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

- a) Composto por flange, mangueira, válvula de segurança, bocal de engate rápido;
- b) O diâmetro máximo da mangueira deverá ser de até 2,5" (duas e meia polegadas);
- c) 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;
- d) 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;
- e) 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

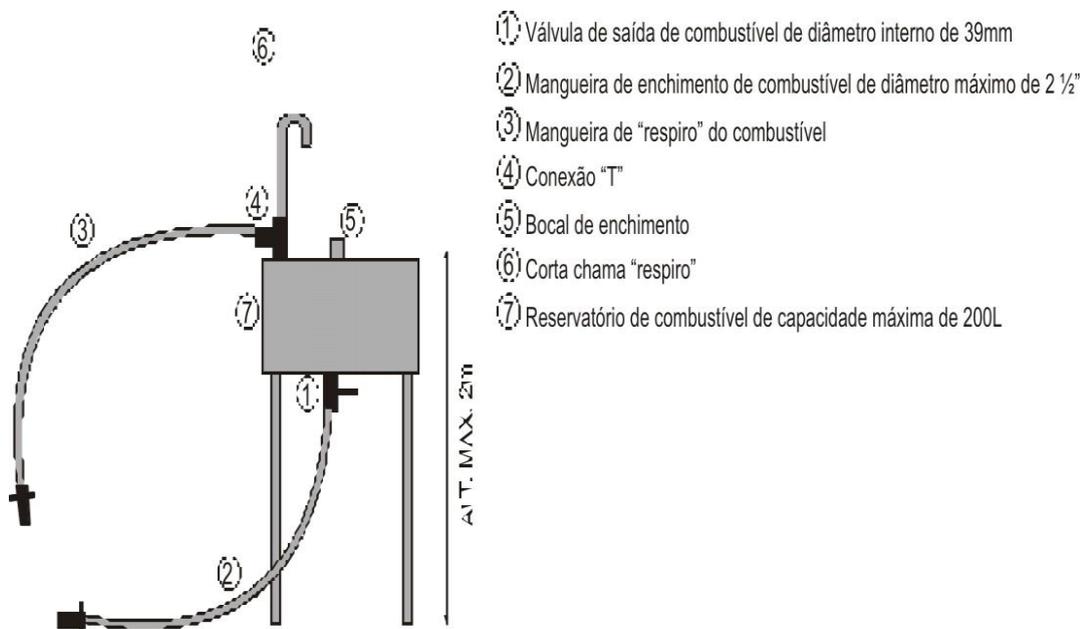
Art. 24.6 - O local de instalação da torre deverá ser identificado com faixas de solo na cor amarela, distante 1 (um) metro da base do suporte da torre, isolando a área determinada de qualquer equipamento ou material. A largura da faixa deverá ter no mínimo 100 mm (cem milímetros).

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. Contudo, o piloto deverá manter as portas do veículo sempre abertas durante toda a operação, exceto no caso de veículo sem capota.

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 e/ou FIA, e dentro do prazo de validade identificável e estabelecido pelo fabricante.

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

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

Art. 25.4 - 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. 25.5.2 - O piloto poderá ser auxiliado por qualquer integrante sem vestimenta de proteção somente se a troca estiver sendo feita antes ou após o abastecimento.

Art. 25.6 - É Obrigatório o aterramento do carro antes do início do abastecimento. O aterramento poderá ser feito rapidamente com um cabo ligado ao escapamento através de uma garra jacaré.

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.

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**.

Rio de Janeiro, 23 de junho de 2020.

Comissão Nacional de Velocidade
Alfredo Romulo Tambucci Jr.
Presidente

Conselho Técnico Desportivo Nacional
Carlos Roberto Montagner
Presidente

Confederação Brasileira de Automobilismo
Waldner Bernardo de Oliveira
Presidente