



CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
CAMPEONATO BRASILEIRO DE CAMINHÕES - COPA TRUCK
REGULAMENTO DESPORTIVO 2023

ADENDO 01

Art. 1.2.2 – O campeonato “COPA TRUCK” será disputado com a divisão de 2 (duas) categorias, passando a sua nomenclatura a ser a seguinte:

A Categoria Copa Truck, passara a ser chamada de **Categoria PRO**;

A Categoria Super Truck, passara a ser chamada de **Categoria SUPER**;

Art. 7.4 – O Treino Classificatório, que decidirá a formação do Grid de Largada de cada etapa, será realizado em 2 (duas) sessões:

Categoria SUPER: onde a 1ª (primeira) sessão será realizada com todos os caminhões juntos, com a duração de 15 (quinze) minutos, e na sequência, a 2ª (segunda) sessão que será o “Top Qualifying”, e terá a duração de 10 (dez minutos com os 8 (oito) caminhões mais bem colocados na 1ª (primeira) sessão.

Categoria PRO: onde a 1ª (primeira) sessão será realizada com todos os caminhões juntos, com a duração de 15 (quinze) minutos, e na sequência, a 2ª (segunda) sessão que será o “Top Qualifying”, e terá a duração de 10 (dez minutos com os 8 (oito) caminhões mais bem colocados na 1ª (primeira) sessão.

Art. 7.4.5 – O Diretor de Provas declarará condição de chuva caso até 20 (vinte) minutos antes do horário programado para o início do treino classificatório a pista estiver com falta de aderência (chuva), ou ainda risco eminente de chover. Neste caso, o treino classificatório passará a ser de 15 (quinze) minutos para a categoria PRO e de 15 (quinze) minutos para a categoria SUPER, sendo ambas usando obrigatoriamente durante todo o treino os 6 (seis) pneus de chuva.

Art. 8.1.1 – Final de corrida. No caso de necessidade de uma intervenção do Safety Car próximo do final, tanto da primeira corrida como da segunda, ao ser dada a relargada deverão ser percorridas pelo menos 03 voltas até a bandeira quadriculada. Caso nestas 03 voltas haja necessidade de nova intervenção de Safety Car, então a corrida deverá ser terminada com bandeira amarela e quadriculada. Se na avaliação do diretor de provas, a liberação da pista em condições de segurança, for demorar, este poderá apresentar bandeira vermelha, porém o tempo total da corrida não poderá ultrapassar o tempo previsto em regulamento, mais as 3 voltas previstas acima. Em caso de ser necessário terminar a corrida antes do previsto, a pontuação será atribuída conforme prevê o CDA.

Art. 8.3 – Grid da 2ª Prova de cada etapa: o grid de largada será definido, em função da inversão dos 8 (oito) primeiros colocados da 1ª prova, conforme resultado final oficial da prova, ou seja, o oitavo colocado larga na primeira posição e o vencedor larga na oitava posição, o segundo colocado larga na sétima posição



e assim sucessivamente. Da nona posição em diante segue a ordem de chegada da 1ª prova. A inversão será tanto na categoria PRO como na categoria SUPER. Observado também o disposto no Art. 5.2. Os pilotos que completarem a 1ª Prova devem se dirigir lentamente para formar o novo grid para a 2ª Prova. Será permitida a entrada dos caminhões no Box que necessitarem de reparos. O caminhão que sair antes do fechamento de box, simultâneo à placa de cinco minutos, deverá ser recolocado no final do grid para a 2ª Prova, caso contrário, largará de box. Lugares vagos no grid devem ser respeitados para a largada.

Art. 8.6 – Para a LARGADA da corrida 1 e corrida 2, o GRID DE LARGADA será formado separando a categoria PRO da categoria SUPER.

Art. 15 – Sempre que houver aplicação de penalidades por atitudes Antidesportivas ou irregularidades Técnicas os pilotos e/ou equipes serão punidos conforme determinado no CDA – Código Desportivo do Automobilismo 2023 e artigos deste regulamento.

Punição para “Emissões de Poluentes”:

Art. 15.1 – Caso seja constatado que o caminhão esteja em desacordo com o limite estabelecido para “Emissões de Poluentes”, o infrator será penalizado, conforme especificado abaixo:

I - Primeiro Treino livre: O piloto que tiver mais do que 05 (cinco) alertas por volta, será chamado para box, através de bandeira preta com círculo laranja, para regular seu motor. Todos os tempos serão excluídos até aquele momento.

II - Demais Treinos Livres: O piloto que tiver mais do que 05 (cinco) alertas por volta, será chamado para box, através de bandeira preta com círculo laranja. Todos os tempos serão excluídos até o momento.

III - Treino Classificatório: O piloto que tiver mais do que 05 (cinco) alertas por volta, será excluído da sessão, sendo que poderá ser durante a sessão ou ao final da mesma, após verificado o mapa de alertas. O piloto excluído deverá largar no final do grid. Caso tenha mais de um piloto excluído, estes serão reclassificados no final do grid de acordo com os melhores tempos obtidos neste treino classificatório.

IV - Corridas: O piloto que tiver mais do 05 (cinco) alertas por volta Receberá:

1º aviso: Será apresentada no PSDP a bandeira de advertência (branca diagonal preta), com o número, de um ou mais pilotos, com a placa “Emissões” ou placa “Fumaça”, significando que o piloto excedeu o limite de alertas estipulados. O piloto, caso queira, poderá entrar para os boxes, na volta seguinte, sanar o problema e retornar para a prova. Esta bandeira não acarretará acréscimo de pontos, na cédula desportiva, pois é considerada infração técnica.

2º aviso: Será apresentada no PSDP a bandeira de box (preta com círculo laranja), com o número, de um ou mais pilotos, significando que o(s) piloto(s) deverão parar na volta seguinte obrigatoriamente, no seu box, para sanar o problema e retornar para prova. Caso não o faça será excluído. Na hipótese de não ter havido tempo hábil, de ser apresentada a bandeira ao piloto antes das três voltas finais, ao final das duas corridas, serão acrescidos 20 segundos ao tempo final, provocando assim a imediata reclassificação no resultado oficial da corrida onde houve a infração, para efeitos de pódio.

Parágrafo primeiro: Emissão de fumaça: caso o sistema de medição de “Emissões de poluentes” não esteja operante (ver Parágrafo segundo e Parágrafo terceiro), o infrator também será penalizado, conforme especificado acima.



Parágrafo segundo: Dispositivo de telemetria: Quando os caminhões tiverem um dispositivo de telemetria ou aquisição de dados, que coletará informações de uma sonda de oxigênio instalada na saída da turbina, este será usado para avaliação de “Emissões de Poluentes”, evitando assim a necessidade de avaliação de “Emissão de Fumaça”. Na hipótese de o sistema de telemetria on-line não funcionar por ausência de sinal da operadora, o comissário técnico deverá colher, imediatamente ao final das provas, as informações armazenadas no sistema e encaminhar aos comissários desportivos para a punição com acréscimo de 20 segundos de tempo ao resultado. Caso seja constatado uma tentativa de fraude no funcionamento do sistema, o piloto será excluído do evento, sem prejuízo de outras sanções. Os comissários encaminharão o caso ao tribunal, anexando relatório técnico que demonstre os fatos.

Parágrafo terceiro: Na ausência ou inoperância de equipamento/sistema específico para avaliação de “Emissões de Poluentes”, será então efetuada a avaliação de qualquer quantidade de “emissão de fumaça”, ou seja fumaça zero, que ocorrerá visualmente pelos Comissários Técnicos e auxiliares nomeados para isso, podendo ter auxílio de câmeras e outros dispositivos que estiverem à disposição.

Parágrafo quarto: Somente no caso de avaliação ser visual, não caberá recurso das decisões sobre punições sobre emissões de poluentes. No caso da avaliação ser efetuada pelo sistema próprio para isso, caberá a possibilidade de o piloto/equipe solicitar aos comissários uma nova verificação dos dados.

Parágrafo quinto: Para a classificação e Top Qualifying, o sistema de alertas de emissão estará contando a partir do momento em que for aberto o tempo para a realização dos mesmos.

Parágrafo sexto: Para as corridas (1 e 2), o sistema de alertas de emissão não estará operacional na 1ª (primeira) volta da largada e relargada, bem como, durante a intervenção do Safety Car.

Penalização de performance:

3) Melhor volta em corridas perante outros caminhões da mesma categoria (Lastro de sucesso e/ou perda de posições na etapa seguinte a ser definido em adendo).

Rio de Janeiro, 12 de março de 2023

Conselho Técnico Desportivo Nacional
Fabio Borges Greco
Presidente

Confederação Brasileira de Automobilismo
Giovanni Ramos Guerra
Presidente