



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

**PORSCHE SPRINT CHALLENGE BRASIL
TEMPORADA 2024
(PSCB)**

REGULAMENTO DESPORTIVO “PARTE A”

E

REGULAMENTO TÉCNICO “PARTE B”

CAMPEONATOS

**PORSCHE SPRINT CHALLENGE BRASIL,
PORSCHE SPRINT CHALLENGE BRASIL – SPORT**

E

PORSCHE SPRINT CHALLENGE BRASIL – ROOKIE



TERMOS INICIAIS:

1. Este Regulamento é o conjunto das disposições que regem o campeonato denominado “**PORSCHE SPRINT CHALLENGE BRASIL (PSCB)**”, aqui denominado apenas “Campeonato”, e suas divisões “**SPORT**” e “**ROOKIE**”, que será realizado, na temporada 2024, e consiste em provas em autódromos e/ou circuitos de rua fechados, as quais estão incluídas no calendário nacional da **CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO - CBA**.
2. A **Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA** poderá, no curso da competição, alterar os regulamentos, mediante adendos desportivos, que entrarão em vigor na data de sua publicação no site da entidade, e/ou, publicar adendos desportivos e técnicos.
3. Sempre que os presentes regulamentos se referirem à **PROMOTOR(A)**, a **DENER MOTORSPORT PRODUÇÕES LTDA** ou à **EMPRESA PROMOTORA**, relativamente a questões técnicas e desportivas, as decisões deverão ser aprovadas previamente pela **CBA**.
4. As imagens e sons produzidos durante os eventos são propriedade da **PROMOTORA** e poderão ser utilizados pela **CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO - CBA** para divulgação do automobilismo brasileiro.
5. Automobilismo de competição como é notoriamente sabido, é esporte de risco, podendo causar acidentes com lesões leves, graves, temporárias ou até permanentes aos pilotos (competidores), ao pessoal de apoio ao evento, aos oficiais de competição (diretor de provas, comissários desportivos e técnicos, bandeirinhas, oficiais de resgate, médicos, bombeiros), e aos espectadores do mesmo, ou ainda, até mesmo a morte do competidor ou de qualquer outra pessoa que esteja direta ou indiretamente envolvida no evento. Desse modo, os competidores e oficiais de competição tem plena ciência de todos os riscos envolvidos na suas atividades, assumindo assim, a responsabilidade total e integral por quaisquer atos daí advindos ou decorrentes, aceitando livremente, e, por conseguinte, todos os resultados que poderão decorrer de sua iniciativa e/ou escolha em participar nesse tipo de esporte, não podendo, portanto, alegar desconhecimento, ou imputar quaisquer responsabilidades ou consequências por eventuais resultados



indesejados ao promotor, seus diretores, funcionários, prepostos, patrocinadores, fornecedores e/ou demais colaboradores, bem como a Confederação Brasileira de Automobilismo e às Federações estaduais, ou mesmo com relação à eventuais perdas e danos decorrentes de sua participação no evento.

6. ERROS ÓBVIOS NA REGULAMENTAÇÃO PODEM SER CORRIGIDOS A QUALQUER MOMENTO, COM A CONFECÇÃO DE ADENDOS PELA CBA.



SUMÁRIO

PARTE A - "REGULAMENTO DESPORTIVO"	6
CAPÍTULO I: JURISDIÇÃO	6
CAPÍTULO II: ORGANIZAÇÃO	7
CAPÍTULO III: INSCRIÇÕES	8
CAPÍTULO IV: COMPETIDORES E LICENÇAS	9
CAPÍTULO V: MUDANÇA DE COMPETIDOR	9
CAPÍTULO VI: PILOTO "CONVIDADO"	9
CAPÍTULO VII: SEGURO	10
CAPÍTULO VIII: EVENTOS & CARROS	11
CAPÍTULO IX: DA CLASSE E SEUS CAMPEONATOS	12
CAPÍTULO X: PONTUAÇÃO	14
CAPÍTULO XI: DESCARTES	17
CAPÍTULO XII: DESEMPATE DOS COMPETIDORES	17
CAPÍTULO XIII: CLÍNICAS DE PILOTAGEM	18
CAPÍTULO XIV: VISTORIA DESPORTIVA	18
CAPÍTULO XV: VISTORIA TÉCNICA	19
CAPÍTULO XVI: PNEUS E CALIBRAGENS	19
CAPÍTULO XVII: TROCAS DE PNEUS	21
CAPÍTULO XVIII: PNEUS DE CHUVA	23
CAPÍTULO XIX: DO COMBUSTÍVEL	24
CAPÍTULO XX: <i>BRIEFING</i> PARA OS COMPETIDORES	25
CAPÍTULO XXI: COMUNICAÇÃO COM OS PILOTOS	25
CAPÍTULO XXII: NORMAS GERAIS DE SEGURANÇA	25
CAPÍTULO XXIII: CRONOGRAMA DE TREINOS E CORRIDAS	27
CAPÍTULO XXIV: CLASSIFICAÇÃO PARA FORMAÇÃO DO GRID	28
CAPÍTULO XXV: O GRID	31
CAPÍTULO XXVI: PROCEDIMENTO DE LARGADA	31
CAPÍTULO XXVII: INCIDENTES	32
CAPÍTULO XXVIII: <i>SAFETY CAR</i>	34



CAPÍTULO XXIX: CHEGADA.....	34
CAPÍTULO XXX: RECLAMAÇÕES/PROTESTOS.....	34
CAPÍTULO XXXI: DO ACEITE DA REGULAMENTAÇÃO E/OU RENÚNCIA..	34
CAPÍTULO XXXII: CERIMÔNIA DE PODIUM.....	35
CAPÍTULO XXXIII: Paddock E BOXES.....	36
CAPÍTULO XXXIV: BALANÇO DE PERFORMANCE (BOP).....	36
ANEXO I - CALENDÁRIO – 2024.....	40
ANEXO II.....	41
ANEXO III.....	42
PARTE B - “REGULAMENTAÇÃO TÉCNICA 2024”.....	44
INTRODUÇÃO.....	44
CAPÍTULO I: MODIFICAÇÕES E INSTALAÇÕES AUTORIZADAS.....	44
CAPÍTULO II: REPAROS E MANUTENÇÃO.....	44
CAPÍTULO III: EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA.....	45
CAPÍTULO IV: TIPOS DE MOTORES E SEUS COMPONENTES.....	45
CAPÍTULO V: SUSPENSÃO.....	46
CAPÍTULO VI: INTERIOR DO CARRO.....	47
CAPÍTULO VII: PESO DO COMPETIDOR.....	47
CAPÍTULO VIII: PNEUS.....	48
CAPÍTULO IX: AQUISIÇÃO DE DADOS, DO SISTEMA DE RÁDIO E DO SISTEMA DE GRAVAÇÃO DE DADOS E OUTRAS FORMAS DE COMUNICAÇÃO.....	48
CAPÍTULO X: DISPOSIÇÕES DIVERSAS.....	48
CAPÍTULO XI: CÂMERAS FILMADORAS E IMAGENS DOS EVENTOS.....	48



PARTE A - “REGULAMENTO DESPORTIVO”

CAPÍTULO I: JURISDIÇÃO

Artigo 1: O Campeonato será regido por este Regulamento Desportivo e Técnico (RDT), em conformidade ao “Código Desportivo do Automobilismo (CDA)” da Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA), pelo Código Internacional Esportivo da FIA e seus apêndices (o Código), e pela Prescrição Geral da FIA nos circuitos. O Regulamento Técnico será guiado em conformidade com as prescrições do Apêndice J da FIA (Artigo 257A – 2013). Os Regulamentos Desportivo e Técnico (RDT) também serão regidos por:

- todas as demais regulamentações de circuitos e resoluções, regidas pelos Códigos Desportivos e/ ou ASNs (clubes ou federações) dos países onde serão realizadas as competições.
- toda regulamentação especial estipulada para cada evento do **PROMOTOR**, que seja aprovada pela **CBA**;
- regulamentação de uma possível série de parceiros e/ou evento de parceiros, desde que aprovada pela **CBA**.
- eventuais adições, esclarecimento e modificações aos regulamentos feitos pela Organização, com a autorização da CBA, serão publicados em boletins particulares com este fim pelo **PROMOTOR**.

1.1: Caso algum item descrito abaixo seja omissivo ou caiba dupla interpretação às definições descritas no **CDA/CBA** e/ou **CDI/FIA**, toda decisão deverá ser baseada nos Códigos Desportivos da **CBA** e **FIA** descritos acima.

Artigo 2: As condutas e o controle dos eventos serão governados pelo **PROMOTOR**, através da presente Regulamentação Geral, sob a supervisão da **CBA**.

Artigo 3: Os carros deverão satisfazer as provisões da Regulamentação Técnica (Parte B), que é parte integrante da presente Regulamentação Geral.

Artigo 4: A presente regulamentação contém as regras de governança geral ao Campeonato, às quais são compulsórias.



CAPÍTULO II: ORGANIZAÇÃO

Artigo 5: A **DENER MOTORSPORT PRODUÇÕES LTDA. (PROMOTORA)**, através de uma permissão especial da Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft (PAG) organiza o Campeonato **PORSCHE SPRINT CHALLENGE BRASIL**, que consiste em corridas de veículos administradas dentro do escopo de eventos do **PROMOTOR** e conta com o apoio e patrocínio de diversos parceiros e empresas.

Artigo 6: Todos os **COMPETIDORES** e profissionais que participam das etapas comprometem-se por si, por seus funcionários e/ou agentes, a observarem todas as provisões e normas desta Regulamentação Geral.

Artigo 7: Ao assinar a ficha de inscrição, o **COMPETIDOR** está aderindo em sua plenitude todas às condições do Campeonato, e não pode alegar sob nenhuma hipótese, o desconhecimento das mesmas.

Artigo 8: A **CBA** (Confederação Brasileira de Automobilismo) nomeará os Oficiais do Campeonato, que validarão os Eventos, a saber:

- i. o Diretor de Prova;
- ii. os Comissários Desportivos;

Enquanto o **PROMOTOR** nomeará:

- i. o Responsável Médico;
- ii. o Chefe do Resgate de pista;
- iii. o Chefe da Sinalização de pista;
- iv. o Delegado Técnico;
- v. o Chefe de Cronometragem;

Artigo 9: Para eventos realizados fora do Brasil, a **ASN** (clube ou federação) local apontará os oficiais que trabalharão juntamente com os indicados pela **CBA**, conforme segue:

- i. um Comissário Desportivo escolhido entre os licenciados pela **ASN**;

Artigo 10: O **PROMOTOR** poderá solicitar a mudança dos oficiais e/ou delegados, indicados pela **CBA** e/ou pela **ASN** local, caso considere que estes não tenham os conhecimentos necessários do campeonato e seu regulamento, cabendo à **CBA** ou à **ASN** deferir ou não o requerimento.

Artigo 11: O **PROMOTOR** tem o direito de realizar quaisquer modificações, tanto no convite aos participantes da competição como na regulamentação



geral, que venha a ser necessária por motivo de força maior e/ou por razões de segurança, ouvida sempre à **CBA**, para cumprir com as diretrizes oficiais ou para proteger a igualdade de chances ou apelo da série de corridas. O direito de realizar modificações está sujeito ao cumprimento das normas mencionadas no Capítulo 9 deste documento, da lei, do **CDI** e do **CDA**.

Artigo 12: Adendos ao Regulamento podem ser emitidos por escrito via Boletins, pelo **PROMOTOR**, com a aprovação da **CBA**, e por aqueles que realizam a vistoria dos veículos com anuência dos Comissários Desportivos.

Artigo 13: Eventos isolados podem ser reprogramados ou cancelados.

CAPÍTULO III: INSCRIÇÕES

Artigo 14: O portador de Licença de Competição válida, emitida pela **CBA**, que estiver qualificado para a inscrição, deverá solicitar sua inclusão no Campeonato através do envio do formulário de inscrição fornecido sob requisição ao organizador. Após análise do formulário de inscrição, se aprovado pelo organizador para competir, o candidato deverá assinar o Contrato e enviá-lo para:

DENER MOTORSPORT PRODUÇÕES LTDA
Avenida Engenheiro Eusébio Stevaux, 1518 - 1º andar
Jurubatuba - São Paulo/SP - CEP 04.696-000
CNPJ 24.176.340/0001-36
Telefone: +55 11 3302-0911
Att. Sr Vinícius Quadros

Artigo 15: Somente será considerado inscrito e, portanto, **COMPETIDOR**, o piloto que, se aprovado pelo organizador, tiver o Contrato de Participação devidamente assinado por si mesmo e pelo **PROMOTOR**.

Artigo 16: O **PROMOTOR** informará às Federações locais sobre as inscrições dos **COMPETIDORES**.

Artigo 17: Não é permitido aos **COMPETIDORES** enviar suas inscrições diretamente às Federações.

Artigo 18: É reservado ao **PROMOTOR** o direito de aceitar ou recusar uma inscrição para uma corrida isolada, em decisão fundamentada.

Artigo 19: As solicitações de inscrições para o Campeonato **2024** deverão ser enviadas ao **PROMOTOR** de 05 de dezembro de 2023 até o final do Campeonato. Solicitações para eventos únicos deverão ser enviadas para análise do **PROMOTOR** até a sexta-feira da semana que precede cada evento.



Artigo 20: O **PROMOTOR** isenta os **COMPETIDORES** de pagamento de taxa de inscrição para a participação no Campeonato 2024.

CAPÍTULO IV: COMPETIDORES E LICENÇAS

Artigo 21: Para a participação nas corridas, todos os **COMPETIDORES** devem possuir Cédula Desportiva Nacional válida para o ano da competição, sendo Graduação **PGC “B” - 2024** a mínima requerida. A idade mínima de um **COMPETIDOR** é regida pelo **CDA**.

Artigo 22: **COMPETIDORES estrangeiros** que possuam Carteira Internacional **FIA** válida, com categoria mínima “C”, poderão participar de um ou mais eventos do Campeonato, sempre que autorizados pelo **PROMOTOR**.

Artigo 23: Se um **COMPETIDOR** quiser usar um pseudônimo, deverá requerer a autorização da utilização do mesmo pelo **PROMOTOR**.

CAPÍTULO V: MUDANÇA DE COMPETIDOR

Artigo 24: Um **COMPETIDOR** inscrito na série de etapas do Campeonato, não poderá por sua vontade nomear outro **COMPETIDOR** para ser seu substituto durante a temporada. Entretanto, poderá indicar outro **COMPETIDOR**, desde que este cumpra com os pré-requisitos exigidos pela **Comissão Técnica** e seja aceito pelo **PROMOTOR**.

CAPÍTULO VI: PILOTO “CONVIDADO”

Artigo 25: O **PROMOTOR** reserva-se o direito de admitir ou de inscrever **PILOTOS CONVIDADOS** para as corridas em eventos específicos.

Artigo 26: Somente pontuará no campeonato, o **PILOTO CONVIDADO** que participar de 3 (três) ou mais etapas. Nessa hipótese, o convidado passará à condição de **COMPETIDOR PERMANENTE**.

26.1: A posição de chegada do **PILOTO CONVIDADO**, para efeito de pontuação, não muda o resultado da corrida. Isto é, caso o **PILOTO CONVIDADO** termine a corrida na primeira colocação e um **COMPETIDOR PERMANENTE** termine a corrida na segunda colocação, o **COMPETIDOR PERMANENTE** receberá os pontos referentes a segunda colocação e ninguém receberá os pontos referentes a primeira colocação.

26.2: Uma vez nominado **COMPETIDOR PERMANENTE**, após a participação em 3 (três) ou mais Etapas, o **COMPETIDOR** recuperará os pontos das Etapas em que participou como **PILOTO CONVIDADO** e a pontuação do Campeonato



será refeita considerando este **COMPETIDOR** como **COMPETIDOR PERMANENTE** desde o início da sua participação no Campeonato.

Artigo 27: O **PILOTO CONVIDADO** subirá ao pódio e receberá seu troféu de acordo com a sua posição de chegada.

Artigo 28: O **PILOTO CONVIDADO** deverá seguir o Regulamento da Série de forma integral assim como todos os **COMPETIDORES**.

Artigo 29: O **PROMOTOR** se reserva ao direito de eleger **PILOTOS CONVIDADOS** como “hors concours”.

29.1: O **PILOTOS** “hors concours”:

- (i) Não pontuam no Campeonato;
- (ii) Não “tiram” pontos dos outros **COMPETIDORES**. Isto é, caso um **PILOTO CONVIDADO** eleito “hors concours” finalize a corrida na 2ª (segunda) posição e um **PILOTO PERMANENTE** finalize a corrida na 3ª (terceira) este **PILOTO PERMANENTE** receberá os pontos referentes a 2ª (segunda) colocação.
- (iii) Sobem ao pódio normalmente no lugar em que finalizaram a corrida;
- (iv) Tem um critério específico de **BOP**, conforme **CAPÍTULO XXXIV**.

CAPÍTULO VII: SEGURO

Artigo 30: O **PROMOTOR** garante que todos os eventos da Temporada estarão cobertos por seguro de responsabilidade civil, com cobertura para eventuais danos a terceiros (**COMPETIDORES**, equipe, convidados e prestadores de serviço). O certificado de seguro estará disponível para a **FIA**, **COMPETIDORES**, equipe e convidados sempre que solicitado. O seguro de responsabilidade civil dos eventos deverá ser adicional e sem nenhum prejuízo a qualquer seguro pessoal eventualmente contratado pelo **COMPETIDOR** ou por qualquer outra entidade que faça parte do evento, sendo ela pessoa física ou jurídica.

30.1: Para a cobertura do seguro de responsabilidade civil os **COMPETIDORES** não são terceiros em relação uns aos outros.

30.2: Para cada evento o seguro de responsabilidade civil estará em conformidade com a legislação do país onde o **PROMOTOR** realizará o evento.



CAPÍTULO VIII: EVENTOS & CARROS

O calendário dos eventos da Temporada 2024 está disposto no Anexo I.

Artigo 31: Os únicos carros com direito a competir no Campeonato serão os veículos **PORSCHE 911 GT3 CUP TYPE 991/II**, construídos pela Porsche Motorsport, departamento de competição da Porsche AG.

Artigo 32: Cada **COMPETIDOR** poderá inscrever um carro na etapa, que poderá ser substituído de acordo com artigo 33.

Artigo 33: Um carro substituto, fornecido pelo **PROMOTOR** ou mesmo por empréstimo de outro **COMPETIDOR**, poderá ser utilizado para a participação em qualquer atividade de pista.

33.1: A cessão por empréstimo de outro **COMPETIDOR**, somente será permitida com autorização expressa do **PROMOTOR**.

33.2: Em qualquer das duas hipóteses anteriores, caso haja avaria não reparável a tempo para o carro original ser levado à pista para a classificação, o **COMPETIDOR** que utilizar um veículo cedido preservará seu lugar obtido para o grid de largada com este, assim como todos os resultados que o **COMPETIDOR** alcançar com o carro substituto.

Artigo 34: Antes do primeiro evento, os **COMPETIDORES** inscritos na série, terão um numeral designado para seus veículos nas corridas, o qual permanecerá o mesmo em todas as etapas da Temporada.

34.1: No caso de necessidade de mudança de numeral, o **COMPETIDOR** deverá informar ao **PROMOTOR** a nova numeração desejada, o qual se reserva o direito de aprovar ou não.

34.2: O tamanho, o desenho, a localização e a padronização dos numerais dos carros, deverão estar de acordo com a regulamentação de adesivagem.

Artigo 35: A propaganda é regulamentada pelo “**CDA/CBA** e/ou **CDI/FIA**”, pelo **PROMOTOR** e pelas Federações locais.

Artigo 36: Durante o treino e corrida, todos os carros devem utilizar as propagandas e logos obrigatórios dos patrocinadores do **PROMOTOR**, assim como a identificação nacional e os adesivos de número de corrida de tamanho definido, tipo, quantidade e localização conforme definido pelo **PROMOTOR** e exposto no anexo II.

36.1: O layout definitivo de adesivos está estipulado no contrato celebrado entre **PROMOTOR** e o **COMPETIDOR**.



Parágrafo Único: Os **COMPETIDORES** receberão layout dos patches para seus macacões. Esses patches devem ser confeccionados e fixados pelo **COMPETIDOR** de acordo com o anexo III e contrato celebrado entre **PROMOTOR e COMPETIDOR**.

36.2: A falta de cumprimento dessa regulamentação poderá acarretar multa de R\$ 3.000,00 (três mil reais), aplicada pelo **PROMOTOR** ao **COMPETIDOR**.

Artigo 37: É expressamente proibido, utilizar propaganda relacionada a concorrentes comerciais dos patrocinadores do Evento "**PORSCHE CUP**", no qual o Campeonato está inserido.

Artigo 38: Todo o patrocínio dos **COMPETIDORES** estará sujeito à aprovação prévia do **PROMOTOR**.

Artigo 39: O campeonato será realizado de março a novembro de **2024**, e será formado por 6 (seis) etapas oficiais, 12 (doze) corridas, sendo 2 corridas por etapa, exclusivamente no formato "*Sprint*" (corridas de 25 minutos mais uma volta).

Artigo 40: O **PROMOTOR** poderá a seu critério, reduzir ou ampliar o campeonato em até 1 (uma) etapa e/ou 2 (duas) corridas.

Artigo 41: As corridas oficiais serão realizadas nos autódromos homologados pela **CBA**, no Brasil ou no **ASN** local no exterior.

CAPÍTULO IX: DA CLASSE E SEUS CAMPEONATOS

Artigo 42: Dentro do Campeonato **PORSCHE SPRINT CHALLENGE BRASIL** existirão dois sub campeonatos, denominados **PORSCHE SPRINT CHALLENGE BRASIL – SPORT**, ou somente "**SPORT**", e outro, denominado **PORSCHE SPRINT CHALLENGE BRASIL – ROOKIE**, ou somente "**ROOKIE**", onde competirão somente os competidores que se encaixem nos critérios específicos determinados no item **II** e **III**, respectivamente.

- I. PORSCHE SPRINT CHALLENGE BRASIL:** Será disputado por todos os **COMPETIDORES** que utilizarem os carros **PORSCHE 911 GT3 CUP TYPE 991/II**.
- II. PORSCHE SPRINT CHALLENGE BRASIL – SPORT:** não poderá ser disputado pelos **COMPETIDORES** que se enquadrem nos seguintes critérios:



- a) Competiram no Campeonato “**CARRERA CUP**” ou “**SPRINT CHALLENGE – CLASSE CHALLENGE**” ou equivalentes em 2023, 2022 ou 2021.
- a. **Exceto se, caso tenham participado da Temporada anterior (2023), em pelo menos 2 Etapas (4 corridas) e não tenham atingido média de pontos, na tabela geral de pontos, considerando-se apenas resultados em que o COMPETIDOR tenha completado a corrida, 10 (dez) pontos, E, não possuam nenhum resultado de corrida entre os 3 (três) primeiros colocados da sua categoria (CHALLENGE).**
- b) Pilotos profissionais, que estejam “em atividade” nas categorias Stock Car Pro Series, Stock Series, F3 (qualquer campeonato), F4 (qualquer campeonato), ou mesmo categorias de dimensão Internacional, como, IMSA e/ou Categorias Internacionais reconhecidas pela FIA, exceto se o piloto for classificado como “Bronze” pelo ranking de pilotos da FIA.
- i. “Fora de atividade” são **COMPETIDORES** que participaram de no máximo 2 provas por ano, nos últimos dois anos. Um **COMPETIDOR** que tenha participado dos Campeonatos mencionados e esteja “fora de atividade”, poderá submeter (não necessariamente será aceita) a inscrição ao Campeonato.
- ii. Considera-se “uma temporada” caso o **COMPETIDOR** se inscreveu em 50% (cinquenta por cento) ou mais das Etapas do Campeonato em questão. Caso o **COMPETIDOR** tenha se inscrito em menos de 50% (cinquenta por cento) das Etapas do Campeonato em questão, considera-se “meia temporada”. Duas “meias temporadas” são iguais a “uma temporada”.
- c) **COMPETIDORES** “em atividade” em outros Campeonatos **PORSCHE CARRERA CUP** ao redor do mundo.
- d) **COMPETIDORES** menores de 24 (vinte e quatro) anos de idade, vindos do Kart (sem histórico de automóvel), com 3 (três) ou mais anos de experiência em competições de porte nacional e/ou internacional, no kartismo.



- e) Critério do **PROMOTOR** – o **PROMOTOR** reserva-se o direito de vetar inscrições na divisão **SPORT**, caso o **COMPETIDOR** em questão apresente nível de performance diferente dos demais **COMPETIDORES** da divisão **SPORT**.

- III. **PORSCHE SPRINT CHALLENGE BRASIL – ROOKIE**: destinada a **COMPETIDORES** com nenhuma experiência de automobilismo ou pouco conhecimento do carro **PORSCHE 911 GT3 CUP TYPE 991/2**, que possuam participação em até duas Etapas da Temporada 2022 e/ou Temporada 2023, ou **COMPETIDORES** da **CLASSE PSCB – SPORT** com 60 (sessenta) anos ou mais.

A **PSCB – ROOKIE** participará das Etapas 1, 2, 3 e 4 com potência diminuída em relação aos carros da **PSCB** e **PSCB - SPORT** (informada no RPP das Etapas).

NÃO PODERÃO competir na classe **ROOKIE**, **COMPETIDORES** que se enquadrem nos seguintes critérios:

- a. Qualquer critério descrito no item II - **PORSCHE SPRINT CHALLENGE BRASIL – SPORT** (exceto as permissões descritas no Item III).
- b. Critério do **PROMOTOR** – o **PROMOTOR** reserva-se o direito de vetar inscrições na divisão **ROOKIE** caso o **COMPETIDOR** em questão apresente nível de performance diferente dos demais **COMPETIDORES** da divisão **ROOKIE**.

42.1: Qualquer menção geral (não específica) ao **PSCB**, neste regulamento, se aplicará aos 3 (três) campeonatos acima especificados (**PSCB**, **PSCB – SPORT** e **PSCB - ROOKIE**).

CAPÍTULO X: PONTUAÇÃO

Artigo 43: Os pontos para os Campeonatos **PSCB**, **PSCB – SPORT**, **PSCB - ROOKIE** serão atribuídos, para cada corrida, de acordo com as escalas a seguir:



i. PORSCHE SPRINT CHALLENGE BRASIL (PSCB)

Posição de chegada	Pontuação grid normal <i>Corrida com largada definida por treino classificatório</i>	Pontuação grid invertido <i>Corrida com largada definida por inversão de grid</i>
1º	28 pontos	25 pontos
2º	25 pontos	22 pontos
3º	23 pontos	20 pontos
4º	21 pontos	18 pontos
5º	19 pontos	16 pontos
6º	17 pontos	14 pontos
7º	16 pontos	13 pontos
8º	15 pontos	12 pontos
9º	14 pontos	11 pontos
10º	13 pontos	10 pontos
11º	12 pontos	9 pontos
12º	11 pontos	8 pontos
13º	10 pontos	7 pontos
14º	9 pontos	6 pontos
15º	8 pontos	5 pontos
16º	7 pontos	4 pontos
17º	6 pontos	3 pontos
18º	5 pontos	2 pontos
19º	4 pontos	1 ponto
20º	3 pontos	0 ponto
21º	0 ponto	0 ponto

ii. PORSCHE SPRINT CHALLENGE – SPORT (PSCB – SPORT), e, PORSCHE SPRINT CHALLENGE BRASIL – ROOKIE (PSCB – ROOKIE)

Posição de chegada	Pontuação grid normal <i>Corrida com largada definida por treino classificatório</i>	Pontuação grid invertido <i>Corrida com largada definida por inversão de grid</i>
1º	18 pontos	15 pontos
2º	15 pontos	12 pontos
3º	13 pontos	10 pontos
4º	11 pontos	8 pontos
5º	9 pontos	6 pontos
6º	7 pontos	4 pontos
7º	6 pontos	3 pontos
8º	5 pontos	2 pontos

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



9º	4 pontos	1 ponto
10º	3 pontos	0 ponto
11º	0 ponto	0 ponto

Artigo 44: Para que os pontos do **COMPETIDOR** sejam considerados válidos, é necessário que percorra no mínimo 75% (setenta e cinco por cento) do número de voltas ou do tempo previsto da prova, independentemente de ter recebido a bandeira de chegada. Sempre que o número resultante não for inteiro (volta ou minuto), o arredondamento deverá ser feito para o número inteiro anterior.

- i. **Se menos de duas voltas tiverem sido completadas** – a largada será considerada anulada e todos os pilotos que dela tiverem tomado parte serão admitidos no novo grid de largada, que não será alterado em relação ao original;

Nesta situação poderá haver a troca de carro.

Caso não seja possível a relargada, a corrida está cancelada e nenhum ponto será considerado para campeonato, torneio, copa ou troféu.

Caso um piloto que não tenha alinhado na primeira largada, por qualquer motivo, queira alinhar na segunda largada, poderá fazê-lo, partindo da última posição do grid.

- ii. **Se mais de duas voltas e menos de 75% da distância prevista para a prova tiverem sido completados** – se houver condições, a prova deverá ser reiniciada com os veículos realinhados em fila única e a relargada será feita com safety-Car.

Caso a largada da prova tenha sido dada com o safety-car e se faça necessário uma interrupção com bandeira vermelha, a largada será considerada cancelada, caso ocorra até a 2ª volta. Se possível for, uma nova largada será dada, descontando-se as voltas/tempo já concluídas sob procedimento do safety-car, passando a prova a ter um número de voltas ou o tempo menor.

Neste caso não se aplicará a possibilidade de troca de carro.

- iii. **Se mais de 75% da distância prevista para a prova tiverem sido completadas** – a prova será considerada completada e não haverá nova largada, sendo a classificação final a verificada na conclusão da volta que tiver precedido à interrupção da prova e a pontuação para campeonato, torneio, copa ou troféu será feita na sua totalidade.



- iv. Nas hipóteses (ii) e (iii) deste Artigo, o percentual de 75% de realização da corrida será calculada considerando como 100% de corrida (de 25 ou 30 minutos) ou o tempo total de corrida definido para a corrida em questão.

CAPÍTULO XI: DESCARTES

Artigo 45: O **COMPETIDOR** dos Campeonatos (**PSCB, PSCB – SPORT e PSCB – ROOKIE**) serão obrigados a efetuar o descarte dos resultados obtidos, em 2 (duas) corridas válidas, ao longo do Campeonato, a seu único e exclusivo critério.

45.1: Na aplicação do sistema de descarte, deverá ser observado que os Pilotos excluídos, desclassificados, ou que estiverem cumprindo suspensão não poderão ter esses resultados considerados como descarte.

45.2: Também serão válidas para descarte:

- i. corridas em que o **COMPETIDOR** não compareceu;
- ii. corridas para as quais o **COMPETIDOR** não se inscreveu;

CAPÍTULO XII: DESEMPATE DOS COMPETIDORES

Artigo 46: Os Campeonatos serão vencidos pelo **COMPETIDOR** que tiver o maior número de pontos gerais acumulados em todos os eventos, realizados os descartes de acordo com **artigo 45**.

46.1: No caso de empate entre dois ou mais **COMPETIDORES** ao final do campeonato apresentando a mesma pontuação, serão considerados os seguintes critérios para o desempate entre eles:

- i. Maior número de vitórias;
- ii. Maior número de colocações seguintes (segundos lugares, terceiros, quartos e assim por diante). Serão consideradas somente colocações obtidas em corridas nas quais o piloto esteja classificado, ou seja, tenha percorrido no mínimo 75% (setenta e cinco por cento) do número de voltas ou do tempo previsto, independentemente dele ter recebido a bandeira de chegada. Sempre que o número resultante não for inteiro (volta ou minuto), o arredondamento deverá ser feito para o número inteiro anterior.
- iii. Pole positions (somente as conquistadas em treinos classificatórios).
- iv. Maior número de voltas mais rápidas em corridas;



- v. Se ainda assim persistir a igualdade, a melhor colocação será do piloto que atingiu antes a pontuação final obtida, já apurada com os descartes.
- vi. Não havendo vencedor após a aplicação dos critérios acima, os concorrentes serão considerados oficialmente empatados. Dividirão a mesma colocação, aparecendo nas tabelas e classificações em ordem alfabética.

CAPÍTULO XIII: CLÍNICAS DE PILOTAGEM

Artigo 47: O **PROMOTOR** se reserva o direito de oferecer/exigir clínicas de pilotagem/ “treinos de upgrade” para qualquer piloto, em qualquer circuito, durante a temporada, caso julgue necessário.

47.1: Os **COMPETIDORES** não podem realizar clínicas de pilotagem e “treinos de upgrade” com os carros oficialmente inscritos no Campeonato sem o consentimento do **PROMOTOR**.

CAPÍTULO XIV: VISTORIA DESPORTIVA

Artigo 48: Cada **COMPETIDOR** deverá portar sua Carteira de Competição válida, e um documento de identificação com foto, disponível para inspeção a qualquer momento durante o Evento.

Artigo 49: Em todos os eventos o **PROMOTOR** deverá se certificar de que possui uma cópia de todas as Carteiras de Piloto dos **COMPETIDORES** da etapa e apresentá-las à ASN local, antes do início do evento e sempre que solicitado.

Artigo 50: A Verificação Desportiva será feita antes da primeira entrada do **COMPETIDOR** na pista, com início de duas horas antes do início da sessão e término uma hora antes do início da sessão. Cada **COMPETIDOR** deverá comparecer à Secretaria de Provas, apresentar a cédula desportiva de Piloto, documento de identificação pessoal, assinar a Ficha de Inscrição e realizar a pesagem conforme descrito neste regulamento.

50.1: Em caso de não comparecimento ou atraso para a Verificação Desportiva, não será permitida a participação do **COMPETIDOR** até que os Comissários Desportivos a tenha autorizado.

Artigo 51: O Diretor de provas, os Comissários Desportivos e o Responsável médico da **CBA** podem requisitar exames médicos ao piloto em qualquer momento durante o evento, podendo o Piloto ser vetado de qualquer atividade de acordo com o entendimento destas autoridades.



CAPÍTULO XV: VISTORIA TÉCNICA

Artigo 52: Antes do início de cada Etapa, todos os carros participantes serão inspecionados tecnicamente pela equipe de serviços técnicos do **PROMOTOR**, **que deverá comunicar à CBA o resultado desta inspeção**, de forma a assegurar-se que o veículo satisfaça às presentes regras em sua plenitude.

Artigo 53: O **PROMOTOR** reserva-se o direito de submeter qualquer carro a uma inspeção técnica adicional a qualquer momento e em qualquer evento da Temporada, que poderá também ser realizada em local diferente daquele do evento.

Artigo 54: O **COMPETIDOR** deverá seguir todas as instruções dos técnicos que realizarem as vistorias para a verificação e inspeção dos carros. A qualquer momento, os técnicos terão direito de verificar quaisquer aspectos técnicos dos carros que julgarem necessários.

54.1: Caso o **COMPETIDOR** não se apresente imediatamente para as Vistorias Técnicas requeridas durante o evento, o **COMPETIDOR** será impedido de participar de qualquer atividade de pista e deverá estar disponível durante toda a Vistoria para responder qualquer eventual dúvida dos técnicos. O **COMPETIDOR** somente terá permissão para continuar a participar do evento depois que a Vistoria for realizada e os Comissários Desportivos e o Diretor de prova autorizarem.

Artigo 55: Qualquer carro que, após a vistoria, sofra alguma mudança que afete sua segurança ou sua integridade mecânica, deverá ser reapresentado para vistoria.

Artigo 56: Os Comissários irão publicar os relatórios da vistoria a cada vez que forem checados, tais resultados não incluirão nenhum dado específico a menos que não esteja em conformidade com o Regulamento Técnico.

Artigo 57: Se houver leis antirruído para veículos de corrida, na localidade onde ocorre o evento, elas deverão ser respeitadas.

CAPÍTULO XVI: PNEUS E CALIBRAGENS

Artigo 58:

- i. **SESSÕES EXTRAS** são: Clínica de Pilotagem, Treinos Opcionais e Treinos Pré Temporada.
- ii. **SESSÕES OFICIAIS** são: Treinos Livres, Treino de Classificação e Corridas.



Artigo 59: Nas **SESSÕES EXTRAS** e nas **SESSÕES OFICIAIS** somente serão permitidos o uso de pneus oficialmente homologados pelo **PROMOTOR**.

59.1: Os pneus serão adquiridos pelo **COMPETIDOR** diretamente do fornecedor oficial, durante o evento.

Artigo 60: Cada **COMPETIDOR** terá o direito de adquirir 3 (três) jogos de pneus novos “slicks” para cada Etapa.

60.1: Para os treinos de Pré-Temporada, cada **COMPETIDOR** terá o direito de adquirir 3 (três) jogos de pneus novos “slicks”.

Artigo 61: Ao final de uma Etapa, cada **COMPETIDOR** deverá eleger 3 (três) jogos de pneus “slicks” que carregará para sua próxima Etapa. Somente poderão ser carregados pneus comprovadamente usados (com mais de uma volta de uso). Pneus que não forem utilizados, por quaisquer motivos, sejam jogos inteiros ou pneus avulsos, não podem ser carregados para Etapas futuras.

Artigo 62: Os **COMPETIDORES** inscritos no Campeonato terão direito a 4 (quatro) pneus “coringa”, que poderão ser solicitados em qualquer Etapa, a qualquer momento, sem gerar punição ao piloto.

62.1: Os 4 (quatro) pneus não necessariamente precisam formar um jogo de pneus, isto é, o **COMPETIDOR** pode solicitar 3 (três) pneus dianteiros e 1 (um) traseiro por exemplo.

62.2: COMPETIDORES participando de uma prova única tem direito a apenas 1 (um) pneu coringa por Etapa. Após completarem 3 (três) Etapas, terão direito a 4 (quatro) pneus coringa menos os já utilizados nas Etapas anteriores.

Exemplo: Um **COMPETIDOR CONVIDADO** (não inscrito no Campeonato) participa da Etapa 2 (como **CONVIDADO**) e utiliza 1 (um) pneu coringa. Na Etapa 3 e 4 ele participa novamente em caráter de **CONVIDADO** e não utiliza nenhum pneu coringa. Quando esse **COMPETIDOR** se inscrever na Etapa 5 (e passar a ser um **COMPETIDOR PERMANENTE**) ele receberá 4 (quatro) pneus coringa menos 1 (um) que já foi utilizado na Etapa 2, ou seja, ele terá 3 (três) pneus coringa para continuar o Campeonato.

Artigo 63: Durante as **SESSÕES EXTRAS** e as **SESSÕES OFICIAIS** a pressão dos pneus será determinada para cada circuito (pista) unicamente pelo fornecedor oficial de pneus do Campeonato. A pressão dos pneus pode ser reajustada dentro ou fora dos boxes em qualquer momento, porém este ajuste só pode ser realizado por algum membro técnico do **PROMOTOR** ou do fornecedor oficial. Caso este ajuste seja realizado por alguma outra pessoa, a



atitude será considerada irregularidade técnica e passível das punições previstas no **CDA/CBA** e/ou **CDI/FIA**.

Artigo 64: Nos treinos classificatórios e corridas todos os **COMPETIDORES** deverão se submeter ao controle oficial de calibragem dos pneus, que será feito pelo **PROMOTOR**, sendo de responsabilidade do **COMPETIDOR** cumprir esse procedimento.

Artigo 65: É responsabilidade do fornecedor oficial de pneus, realizar o controle da pressão e calibragem dos pneus no ponto de calibragem ou no grid de largada.

Artigo 66: O pré-aquecimento, a utilização de tratamento químico e/ou mecânico, ou de qualquer outro agente e/ou artifício que modifique a temperatura dos pneus são proibidos, exceto o aquecimento gerado pela exposição dos pneus ao sol.

CAPÍTULO XVII: TROCAS DE PNEUS

Artigo 67: Nas **SESSÕES EXTRAS** e nas **SESSÕES OFICIAIS**, a troca de pneus ficará a critério do **COMPETIDOR**, porém respeitando o Artigo 60, 61 e 62.

Artigo 68: Não é permitido a troca de pneus durante uma sessão de classificação, exceto quando autorizado pelo **RPP** para Etapas com cronogramas diferentes, como é o caso da Etapa 6, preliminar do GP Brasil de F1, ou em caso de um ou mais pneus comprovadamente danificados.

68.1: No caso de um **COMPETIDOR** precisar trocar um ou mais pneus dentro do treino de classificação, por motivo de dano ao pneu, esta troca deve ser autorizada pelo diretor técnico do **PROMOTOR**, e somente poderão ser substituídos os pneus comprovadamente danificados. Neste caso o **COMPETIDOR** deverá utilizar pneus os seus pneus, de acordo com o Artigo 60 e 61, ou, caso não possua estes, um pneu novo, incorrendo em punição, conforme Artigo 79.

Artigo 69: Caso um **COMPETIDOR** utilize todos os seus pneus permitidos no Artigo 61 e Artigo 63, e ainda necessite de outros pneus, esta substituição será passível de punição.

69.1: Somente serão substituídos os pneus comprovadamente danificados e julgados pelos técnicos do fornecedor oficial como “sem condição de utilização”.

69.2: Os pneus “sem condição de utilização” poderão ser substituídos por pneus novos ou usados, de acordo com a preferência de cada **COMPETIDOR**.



69.3: A substituição de um ou mais pneus acarretará punição de posições no grid de largada da corrida em que o(s) pneu(s) será/serão utilizado(s), seguindo o seguinte critério:

- i. Cada pneu **dianteiro externo (lado de apoio)** substituído acarreta na perda de 3 (três) posições no grid de largada da corrida em que o(s) pneu(s) novo(s) ou usado(s) for/forem utilizado(s).
- ii. Cada pneu **dianteiro interno (contrário ao de apoio)** substituído acarreta na perda de 2 (duas) posições no grid de largada da corrida em que o(s) pneu(s) novo(s) ou usado(s) for/forem utilizado(s).
- iii. Cada pneu **traseiro externo (lado de apoio)** substituído acarreta na perda de 5 (cinco) posições no grid de largada da corrida em que o(s) pneu(s) novo(s) ou usado(s) for/forem utilizado(s).
- iv. Cada pneu **traseiro interno (contrário ao de apoio)** substituído acarreta na perda de 4 (quatro) posições no grid de largada da corrida em que o(s) pneu(s) novo(s) ou usado(s) for/forem utilizado(s).

69.4: Caso ocorra uma situação em que um **COMPETIDOR** substitua 1 (um) pneu ou mais pneus durante a Classificação e faça outra substituição do(s) mesmo(s) ou de outro(s) após a Classificação, as punições serão acumulativas.

Exemplificando: Um **COMPETIDOR** substitui 2 (dois) pneus dianteiros durante a Classificação e mais 1 (um) pneu dianteiro externo após a Classificação. Neste caso, este **COMPETIDOR** será punido com a perda de 8 (oito) posições no grid da corrida em questão.

69.5: Caso a troca ocorra ainda no treino livre, e/ou na classificação, as punições serão aplicadas no grid de largada da corrida 1 (um).

Artigo 70: Se o **PROMOTOR** ou o fornecedor oficial julgar que os pneus em uso naquele determinado momento estão oferecendo riscos à segurança dos **COMPETIDORES**, poderá ser solicitado a “**TODOS**” os **COMPETIDORES** que procedam a troca de “**TODOS**” os pneus por novos, independentemente das condições individuais dos pneus de cada **COMPETIDOR**. Esta determinação deverá ser acatada pelos **COMPETIDORES** e não gerará penalidade esportiva aos mesmos.

70.1: No caso da troca por pneus de chuva, ficará facultado ao **COMPETIDOR** decidir se quer colocar pneus novos ou usados, desde que os mesmos



ofereçam condições de segurança e sejam aprovados pelo **PROMOTOR**, pelo fornecedor oficial.

70.2: Se por condição de segurança o **PROMOTOR** ou o fornecedor oficial julgar necessário a troca de algum(uns) pneu(s) de determinado **COMPETIDOR**, este deverá acatar esta determinação, sujeitando-se ao disposto no Artigo 69.

Artigo 70: É de responsabilidade de cada **COMPETIDOR** o respeito a **TODOS** os artigos do Regulamento, não podendo o **COMPETIDOR**, em momento algum, responsabilizar o **PROMOTOR**, qualquer dos seus representantes ou a fornecedora oficial, por alguma troca de pneus realizada em desconformidade com os capítulos **XVI** e **XVII** e/ou por qualquer outra infração cometida por ele **COMPETIDOR**.

Único: Todas as penalidades relativas a pneus, serão aplicadas pelos Comissários Desportivos, após verificação e relato da Comissão Técnica que é de responsabilidade do Promotor.

Artigo 71: A troca de pneus durante o procedimento de “box aberto” é permitida, exceto quanto for vetado no RPP ou através de informativos da direção de prova.

CAPÍTULO XVIII: PNEUS DE CHUVA

Artigo 72: A Direção de prova poderá determinar o uso obrigatório de pneus de chuva durante o(s) treino(s) classificatório(s) e/ou corrida(s) se as condições assim exigirem.

Artigo 73: O uso de pneu de chuva durante os treinos opcionais, ou oficiais, é de livre decisão do **COMPETIDOR**, sempre respeitando o limite máximo de jogos novos que cada **COMPETIDOR** poderá adquirir em determinada Etapa, que será informado pelo **PROMOTOR** no **RPP**.

Artigo 74: Na classificação/corridas, em condições de chuva, o **COMPETIDOR** terá a opção de escolher entre a utilização de um jogo de pneu de chuva novo ou usado.

Artigo 75: Cada **COMPETIDOR** deverá/poderá ter somente 1 (um) jogo de pneus de chuva montado, que deverá estar em seu jogo de “rodas de chuva”. Não é permitida a desmontagem deste jogo de pneus de chuva das “rodas de chuva”.

Artigo 76: Durante as sessões de classificação(ões) e/ou corrida(s) o **COMPETIDOR** não poderá realizar a troca dos pneus de chuva, a menos que estes não apresentem condições de rodagem.



76.1: No caso de um **COMPETIDOR** necessitar realizar uma troca de 1 (um) ou mais pneus de chuva durante a sessão de classificação, este deverá/será:

- i. realizar a troca apenas dos pneus que não apresentarem condições de rodagem;
- ii. substituir o(s) pneu(s) danificado(s) por pneus novos;
- iii. realizar a troca dos pneus no **BOX DE APOIO** ou no **BOX DA EQUIPE**;
- iv. será penalizado de acordo com o Artigo 69;

76.2: O **COMPETIDOR** será o único responsável pelo monitoramento do estado e da condição dos seus jogos de pneus de chuva, exceto em caso de segurança, quando a Comissão Técnica poderá interferir.

76.3: Se por condição de segurança o **PROMOTOR** ou o fornecedor oficial, julgar necessário a troca de algum(uns) pneu(s) de chuva de determinado **COMPETIDOR**, este deverá acatar esta determinação, sujeitando-se ao disposto nos Artigos 68 e 6.

CAPÍTULO XIX: DO COMBUSTÍVEL

Artigo 77: O único combustível autorizado para uso será disponibilizado por fornecedor escolhido e credenciado pelo **PROMOTOR**.

Artigo 78: Para cada evento, poderá ser escolhido pelo **PROMOTOR** um fornecedor de combustível diferente (como posto de gasolina, caminhão-tanque etc.).

Artigo 79: Somente o **PROMOTOR** e a **CBA** estão autorizados a colher amostras de combustível dos carros participantes, para análise, a qualquer momento do evento.

79.1: O **COMPETIDOR**, mesmo não sendo responsável pelo abastecimento e reabastecimento, deve assegurar que a quantidade mínima de 3 (três) litros de combustível esteja disponível no tanque de combustível do veículo para amostragem a qualquer momento do evento, até que expire o período de eventual protesto.

79.2: As amostras retiradas do tanque de carro devem ser idênticas ao combustível fornecido pelo fornecedor de combustível oficial.

Artigo 80: Nenhum aditivo de combustível será permitido.



Artigo 81: O **PROMOTOR** garante que as características do combustível utilizado atendem a todos os requerimentos exigidos no **CDA/CBA** e/ou **CDI/FIA**.

CAPÍTULO XX: BRIEFING PARA OS COMPETIDORES

Artigo 82: Antes de cada corrida, uma sessão de instruções (*briefing*) para os **COMPETIDORES** será realizada pela **DIREÇÃO DE PROVAS** da corrida.

82.1: O *briefing* é feito para que o Diretor de Provas e Comissários Desportivos/Técnicos possam passar aos **COMPETIDORES** informações e critérios específicos sobre aquela corrida, principalmente de segurança e, portanto, é obrigatória a presença do **COMPETIDOR**, antes de ir para o alinhamento na pista. Os briefings poderão ser realizados através de vídeo conferências, gravados e/ou por escrito.

Artigo 83: A participação nessa sessão é compulsória para todos os **COMPETIDORES**. A falta ou atraso na participação da sessão do *briefing* de instruções resultará no impedimento da participação de qualquer atividade de pista, para retomar sua participação o **COMPETIDOR** deverá se apresentar ao Diretor de prova e poderá voltar somente após a liberação do Diretor.

CAPÍTULO XXI: COMUNICAÇÃO COM OS PILOTOS

Artigo 84: O uso de sistema de rádio para comunicação entre piloto e/ou mecânico e/ou engenheiro e/ou “coach” estão permitidos e serão fornecidos somente pelo **PROMOTOR**.

CAPÍTULO XXII: NORMAS GERAIS DE SEGURANÇA

Artigo 85: Os **COMPETIDORES**, em qualquer atividade de pista, devem sempre estar trajando todos os equipamentos de segurança – macacão, luvas, sapatilhas, balaclava, capacete, camiseta underwear, suporte cervical (Hans), etc. – que atendam os requerimentos vigentes do **CDA/CBA** e/ou **CDI/FIA**.

Artigo 86: É de única e exclusiva responsabilidade do piloto o: ajuste e travamento da posição do banco, ajuste dos espelhos (laterais e central), ajuste e travamento da coluna de direção, travamento do volante no cubo de direção, verificação do sistema de rádios, aperto dos cintos de segurança, teste de funcionamento dos botões do volante. E ainda, em condições de chuva: acionamento das luzes de neblina (fog light).

86.1: o **PROMOTOR** recomenda o reaperto dos cintos pelo piloto também durante a corrida.



Artigo 87: COMPETIDORES são extremamente proibidos de guiar o carro na direção oposta da corrida, a menos que isso seja extremamente necessário para a remoção do carro de posições perigosas.

Artigo 88: Durante os treinos e corridas os **COMPETIDORES** devem usar somente a pista, e devem sempre observar as cláusulas do **CDA/CBA** e/ou **CDI/FIA**, além das orientações em briefings e comunicados da Direção de Provas, relativo ao comportamento dos **COMPETIDORES** em circuitos.

Artigo 89: Se um carro parar na pista será dever da equipe de resgate removê-lo o mais rápido possível para que sua presença não constitua perigo para os outros **COMPETIDORES**. Neste caso o **COMPETIDOR** deverá permanecer dentro do carro até que a equipe de resgate/ fiscais de pista autorize sua saída.

89.1: Este artigo não se aplica em caso de incêndio ou eminência de incêndio.

Artigo 90: As instruções oficiais devem sempre ser observadas pelos **COMPETIDORES** em todas as atividades de pista. Caso o **COMPETIDOR** não cumpra as cláusulas deste artigo, este estará sujeito a penalidades que serão estipuladas pela pelos **COMISSÁRIOS DESPORTIVOS**, que poderão ser até de exclusão/desclassificação.

Artigo 91: Nos casos de acidentes, os danos causados aos painéis da carroceria, pintura e adesivos, serão reparados somente pelo **PROMOTOR** ou seus fornecedores oficiais.

Artigo 92: Toda e qualquer manutenção nos veículos, será executada pelo **PROMOTOR** e seus fornecedores oficiais em locais de sua escolha.

Artigo 93: Todas as peças de substituição serão fornecidas pelo **PROMOTOR**.

Artigo 94: O **COMPETIDOR** que não respeitar as regras será submetido às sanções determinadas pelos Comissários Desportivos.

Artigo 95: A velocidade máxima dentro da faixa dos boxes durante o treino, classificação e corrida é de 50 Km/h, que poderá ser alterada através do regulamento particular, para atender a situação específica de uma prova ou local da prova, sendo que o controle da velocidade será feito pelas autoridades designadas e informados aos comissários de corrida para as devidas providências.

Artigo 96: Os **COMPETIDORES** que excederem o limite de velocidade serão penalizados de acordo com os regulamentos aplicáveis (**CDA/CBA** e/ou **CDI/FIA**).

Artigo 97: É proibido cruzar a faixa branca de entrada, para o piloto que estiver entrando para os boxes e faixa branca de saída, para o piloto que estiver



saindo, dos boxes. Transitar ou tocar, com os pneus esquerdos ou direitos, em cima da faixa branca será considerada como cruzamento da mesma.

Artigo 98: A saída de boxes poderá ser feita através de luzes ou bandeiras controladas por um oficial de pista e sempre respeitando a convenção de: verde para pista liberada e vermelha ou amarela para pista fechada.

Artigo 99: As luzes de freio e as lanternas traseiras devem estar funcionando durante todas as atividades de pista.

Artigo 100: Em caso de neblina ou chuva forte, todos os **COMPETIDORES** devem ligar as lanternas traseiras de neblina.

CAPÍTULO XXIII: CRONOGRAMA DE TREINOS E CORRIDAS

Artigo 101: Os treinos e corridas seguirão o cronograma conforme apresentação no RPP de cada etapa, seguindo o padrão abaixo:

1. Treinos opcionais: será determinado no regulamento particular de cada Etapa;
2. Treino oficial (treino livre): 1 (um) de 45 minutos;
3. Classificações:

3.1. Uma classificação dividida em:

3.1.1. **C1**, com duração determinada pelo Regulamento Particular de Prova - RPP, onde todos os carros andarão juntos.

3.1.2. **C2**, com 10 (dez) minutos, onde somente os dez primeiros colocados no **C1** participarão, para definirem as posições finais dos dez primeiros colocados.

Ou,

3.2. Duas classificações distintas, C1 e C2, onde C1 determina o grid de largada da Corrida 1 e C2 determina o grid de largada da Corrida 2.

Único: Em caso de bandeira vermelha durante o treino classificatório, o Diretor de provas poderá, se o cronograma permitir, acrescentar até 5 (cinco) minutos ao tempo total do treino classificatório.

4. Corridas: 2 corridas com duração de 25 minutos + 1 volta, cada.



101.1: Etapas onde o Campeonato for evento suporte (ex. GP Brasil de F1 ou FIA WEC), o cronograma poderá sofrer alterações em quantidades de sessões, suas durações e datas.

101.2: Sempre que se fizer necessário, seja pelo número de carros, pelo nível de experiência ou performance dos pilotos ou ainda pelo tamanho do circuito o **PROMOTOR** poderá decidir em dividir os treinos classificatórios em sessões separadas e isso será informado no RPP.

Artigo 102: O **PROMOTOR** reserva-se o direito de alterar a quantidade de sessões, horários e datas dos treinos opcionais, treinos livres, classificações e corridas, sempre que se fizer necessário.

Artigo 103: As corridas poderão ser realizadas as sextas-feiras, sábados, ou domingos, nos períodos matutino e vespertino.

103.1: O **PROMOTOR** poderá, entretanto, mediante seu critério e conveniência, promover corridas em outras datas, desde que a programação seja informada previamente, desde que respeitado o calendário da **CBA**.

Artigo 104: O cronograma oficial de cada evento será informado para os **COMPETIDORES** antes de cada etapa, sujeito ao horário e ao tempo disponível.

CAPÍTULO XXIV: CLASSIFICAÇÃO PARA FORMAÇÃO DO GRID

Artigo 105: Todos os **COMPETIDORES** devem ser classificados no treino de classificação e assim irão formar o grid para as corridas, de duas formas diferentes dentro da temporada:

105.1: Formato convencional - dois treinos classificatórios, C1 e C2, sendo o C1 com duração determinada pelo Regulamento Particular de Prova - RPP, onde todos os pilotos participam do treino e o C2, com 10 min de duração, no formato de top-10, onde somente os 10 melhores pilotos do C1 participam. O resultado do treino classificatório forma o grid da Corrida 1, de sábado. A Corrida 2, de domingo, larga de acordo com o resultado da Corrida 1, com a inversão dos 6, 7 ou 8 primeiros do grid da Corrida 1, definido em sorteio ao término da Corrida 1.

105.2: Formato etapas finais - dois treinos classificatórios, C1 e C2, sem ligação um com o outro, sendo que C1 formará o grid de largada da Corrida 1 e C2 formará o grid de largada da Corrida 2. Nestas Etapas não existe inversão de grid.

105.3: Formato Etapa Preliminar do GP Brasil de F1 – um treino classificatório, de 30 (trinta) minutos, onde a primeira melhor volta de cada



COMPETIDOR formará o grid da Corrida 2, de domingo, e a segunda melhor volta de cada **COMPETIDOR** formará o grid da Corrida 1, de sábado, conforme:

- Grid corrida 1 – sábado – formado pela 2ª (segunda) melhor volta de cada competidor;
- Grid corrida 2 – domingo – formada pela 1ª (primeira) melhor volta de cada competidor;
- Nesta Etapa não existe inversão de grid.

105.4: O formato de cada etapa seguirá:

Etapa 1 – formato convencional;

Etapa 2 – formato convencional;

Etapa 3 – formato convencional;

Etapa 4 – formato convencional;

Etapa 5 – formato etapas finais;

Etapa 6 – formato etapas finais ou, em caso de a Etapa 6 ser a Preliminar do GP Brasil de F1, Formato Preliminar do GP Brasil de F1;

Artigo 106: se um **COMPETIDOR** não se classificar, largará na última posição do grid, desde que com a permissão dos **COMISSÁRIOS DESPORTIVOS**.

Artigo 107: o número máximo de carros permitidos na pista durante as sessões de classificação será definido de acordo com as regras do circuito, previstas no **CDA**.

Artigo 108: Em caso de interrupção de qualquer uma das sessões do treino de classificação o Diretor de Provas, poderá, a seu livre critério, aumentar a referida sessão em até 5 (cinco) minutos.

Artigo 109: Para efeito de sorteio do grid de largada, não existe distinção entre a **PSCB**, **PSCB – SPORT** e **PSCB - ROOKIE**. Lembrando que **TODOS** os **COMPETIDORES** são **PSCB**, porém somente alguns são **PSCB – SPORT** e/ou **PSCB - ROOKIE**.

Artigo 110: No caso de um **COMPETIDOR** ser punido em tempo ao término da Corrida 1 e esta punição lhe render a posição que lhe renderá a pole para a Corrida 2, este será automaticamente rebaixado em uma posição.



Exemplificando: Caso vencedor da Corrida 1 sorteie, ao término da Corrida, a inversão dos 6 (seis) primeiros colocados no grid e um **COMPETIDOR** receba uma punição na Corrida 1 que lhe renderá o 6º lugar, este **COMPETIDOR** será automaticamente rebaixado para o 7º lugar, de modo a não receber o “bônus” da Pole Position da Corrida 2.

110.1. No caso de um **COMPETIDOR** sofrer uma penalização (ou reversão de penalização) na Corrida 1, após a realização da Corrida 2, não existe qualquer comunicação, para efeito de penalização, entre o resultado da Corrida 1 e Corrida 2. Isto é, não caberá qualquer recurso em relação aos resultados da Corrida 2, em decorrência de uma penalização na Corrida 1, que tenha acontecido após a largada da Corrida 2.

Artigo 111: Em caso de interrupção ou falta de condição de realização do treino Classificatório:

- i. Na impossibilidade de realização do C2 por motivo de força maior, automaticamente será aplicada a ordem de classificação do C1.
- ii. Na impossibilidade de realização do C1 por motivo de força maior, o critério para formação do grid será a ordem do campeonato sem descartes, até o momento, equivalente à etapa anterior à corrida que será disputada.
- iii. Caso tal fato ocorra na primeira Etapa do campeonato, usar-se-á para a formação do grid, a melhor volta de cada **COMPETIDOR** no último treino realizado antes da corrida.
- iv. Caso não exista resultado do treino oficial, e/ou, o treino oficial em questão tenha tido menos que 5 (cinco) minutos, o grid de largada da Corrida 1 (um) será determinado por sorteio.

Artigo 112: A publicação dos tempos dos **COMPETITORES** e a formação do grid será feita logo após o final do treino classificatório.

112.1: Caso, em uma Etapa de formato convencional, dois ou mais **COMPETIDORES** marcarem o mesmo tempo no treino C1, em sessões diferentes (sessão Rookie, Sport, Carrera/Challenge), empatando em décimo lugar, o treino C2 passará a conter o número de **COMPETIDORES** abrangendo todos os empatados em décimo lugar que tenham registrado seus tempos em sessões diferentes. Se os **COMPETIDORES** marcarem tempos iguais dentro da mesma sessão de treino, prevalece o critério de desempate onde **COMPETIDOR** que registrou o tempo primeiro é o melhor colocado.

Exemplificando: Caso dois **COMPETIDORES**, um da classe Sport e outro da Classe Rookie, marquem o mesmo tempo no treino classificatório C1, em



sessões diferentes e fiquem emparados em décimo lugar, o treino C2 contará com 11 pilotos.

CAPÍTULO XXV: O GRID

Artigo 113: A posição de largada do Pole Position (lado direito ou esquerdo) será informado no Regulamento Particular de Prova - RPP.

113.1: Eventuais solicitações de mudança por parte dos **COMPETIDORES** serão analisadas a critério do Diretor de Prova.

Artigo 114: Apenas membros da Equipe e/ou pessoas autorizadas pelo **PROMOTOR** poderão acessar o grid de largada e terão que sair após aviso via rádio do Diretor de Provas.

Artigo 115: Caso por qualquer motivo, um **COMPETIDOR** não participe da largada, a sua posição de largada será ocupada por:

- i. se a ausência do **COMPETIDOR** for informada com antecedência mínima de 30 (trinta) minutos, antes da largada, o grid será reorganizado e o **COMPETIDOR** da posição seguinte a dele ocupará o seu lugar, e assim por diante;
- ii. caso não seja possível informar a **COMISSÃO DESPORTIVA** com pelo menos 30 (trinta) minutos de antecedência, o espaço existente no grid será preenchido pelo **COMPETIDOR** seguinte da sua fileira, ou seja, toda a fileira do **COMPETIDOR** ausente avançará um colchete a sua frente, não deixando espaços vazios no grid.
- iii. em caso de ausência do pole position ou do 2º colocado no grid, a posição deverá permanecer vaga, não havendo reposicionamento dos demais **COMPETIDORES**. Os **COMPETIDORES** que ocupam as 3ª e 4ª colocações deverão permanecer alinhados na segunda fila, sendo que o 4º colocado deve se posicionar ligeiramente atrás da linha do 3º colocado. O não cumprimento do disposto neste item acarretará em punição por "queima de largada".

CAPÍTULO XXVI: PROCEDIMENTO DE LARGADA

Artigo 116: O formato base para a largada será conforme o **CDA** e definido no **RPP**.

Artigo 117: Depois de pararem no grid, os motores serão desligados para serem ligados novamente após a placa de 1 minuto.



Artigo 118: A equipe técnica do **PROMOTOR** poderá realizar procedimentos de manutenção, trocas de pneus, ajustes mecânicos e ajuste de pressão dos pneus de um ou de todos os **COMPETIDORES**, sempre que se fizer necessário.

Artigo 119: Reabastecimentos de combustíveis durante o procedimento de largada (ou em qualquer outro momento) somente poderão ser realizados pela equipe técnica do **PROMOTOR**.

Artigo 120: Para a largada todos os **COMPETIDORES** deverão respeitar a obrigatoriedade de estar em 3ª (terceira) marcha ou marchas superiores (quarta, quinta ou sexta marcha) no momento da largada. O líder deverá respeitar a velocidade mínima da largada que será estabelecido no **RPP**.

Exemplificando; no momento da largada:

- 1ª marcha = não ok
- 2ª marcha = não ok
- 3ª marcha = ok
- 4ª marcha = ok
- 5ª marcha = ok
- 6ª marcha = ok

Ao término das corridas a equipe técnica do **PROMOTOR**, utilizando-se do sistema de aquisição e armazenamento de dados dos carros “PI Cosworth”, verificará os dados de todos os **COMPETIDORES** e, caso sejam verificadas infrações a regra, serão consideradas “atitude antidesportiva” pelos **COMISSÁRIOS DESPORTIVOS** e penalizadas com acréscimo de 20 (vinte) segundos ao tempo final de prova de cada **COMPETIDOR** infrator.

CAPÍTULO XXVII: INCIDENTES

Artigo 121: “Incidente” significa qualquer acontecimento, ou série de acontecimentos envolvendo um ou mais pilotos, ou qualquer ação executada por qualquer piloto, que seja reportada aos comissários pelo Diretor de provas (ou anotado pelos comissários e conseqüentemente investigado), serão considerados incidentes os acontecimentos que constituam o desrespeito a alguma regra da Comissão Desportiva, **CDA/CBA** e/ou **CDI/FIA**.

Artigo 122: Caberá aos Comissários Desportivos decidir a partir de um relatório ou do requerimento do Diretor de Provas ou de qualquer **COMPETIDOR**, se um **COMPETIDOR** ou **COMPETIDORES** envolvidos num incidente em qualquer atividade de pista deverão ser ou não penalizados.



Artigo 123: Se um incidente está sendo investigado pelos Comissários Desportivos, uma mensagem deverá ser exibida no sistema oficial de mensagens.

Artigo 124: Os Comissários Desportivos podem impor qualquer uma das penalidades do **CDA** e **CDI**, além das apresentadas abaixo sobre qualquer **COMPETIDOR** envolvido num incidente:

- i. Uma penalidade *drive-through*. O **COMPETIDOR** deverá entrar no pit lane, percorrê-lo todo dentro do limite de velocidade estabelecido e voltar à corrida, sem parar.
- ii. Penalidade de tempo “*stop and go*”, que poderá ser 5, 10 ou 20 segundos. O piloto deverá entrar no pit lane, parar no seu pit e esperar o término do tempo de sua penalidade para que esteja liberado para voltar à corrida;
- iii. Se as penalidades **a)** e/ou **b)** acima descritas forem impostas durante as últimas 3 voltas, ou após o término da corrida, a penalidade de tempo não será aplicada e 20 segundos serão adicionados ao tempo de corrida do piloto em questão no **item (i)** acima e 30 segundos no caso do **item (ii)**;
- iv. Penalidade de tempo;
- v. Uma advertência;
- vi. Se qualquer uma das punições **i**, **ii** e/ou **viii** aqui descritas forem aplicadas, elas não poderão ser protestadas;
- vii. Perda de posições no grid no próximo evento;
- viii. Exclusão dos resultados;
- ix. o piloto poderá também carregar uma penalização para a Etapa seguinte;
- x. Ou qualquer outro tipo de penalização prevista no **CDA/CBA** e ou **CDI/FIA**;

Artigo 125: Caso os comissários decidam impor qualquer uma das penalidades acima descritas, esta informação será exposta no sistema oficial de mensagens.



CAPÍTULO XXVIII: SAFETY CAR

Artigo 126: O *Safety Car* será conduzido por um piloto selecionado pelo **PROMOTOR** que estará em contato permanente via rádio com o **DIRETOR DE PROVA**.

Artigo 127: Quando a ordem é dada para a intervenção do safety car a mensagem "SAFETY CAR" será exibida no sistema de mensagens oficial, a direção de provas informará a todos os **COMPETIDORES**

Artigo 128: Os procedimentos para o safety car serão regidos de acordo com os artigos 2.10.1 e 2.10.18, Apêndice H do Código Desportivo Internacional.

CAPÍTULO XXIX: CHEGADA

Artigo 129: O sinal de final de corrida será dado na linha de Chegada/ Largada assim que o carro líder tiver completado o tempo total especificado para cada corrida, passando pela linha de cronometragem.

Artigo 130: A placa de última volta da corrida será apresentada após o término do período estipulado da corrida (ex. 25 minutos).

130.1: As posições de chegada serão definidas de acordo com a ordem que os **COMPETIDORES** cruzarem linha de Chegada/Largada após o líder e levando em consideração seu número total de voltas.

CAPÍTULO XXX: RECLAMAÇÕES/PROTESTOS

Artigo 131: No caso de eventuais Reclamações/Protestos, os critérios e procedimentos estão previstos **CAPÍTULO XVII – DAS RECLAMAÇÕES**, do **CDA/CBA**.

CAPÍTULO XXXI: DO ACEITE DA REGULAMENTAÇÃO E/OU RENÚNCIA

Artigo 132: Juntamente com o Contrato de Participação os **COMPETIDORES** deverão devolver ao **PROMOTOR** os formulários impressos de acordo e renúncia.

Artigo 133: Ao assinar o Contrato de Participação cada **COMPETIDOR** do **PCCB** estará concordando e aderindo em caráter irrevogável com o presente Regulamento, assim como, com os demais regulamentos da **CBA/FIA** e Federações de Automobilismo, com o **CDA/CBA** e/ou **CDI/ FIA**, e ainda, com



todas as regulamentações específicas emitidas pelo **PROMOTOR** para o **PCCB**.

Artigo 134: A exclusão de responsabilidade está coberta e prevista no “Contrato de Participação e Cessão” para a série **PCCB**, o qual deverá ser assinado e anuído plenamente pelo **COMPETIDOR**.

CAPÍTULO XXXII: CERIMÔNIA DE PODIUM

Artigo 135: Imediatamente após cada corrida será realizada a cerimônia simbólica.

Artigo 136: O número de lugares no pódio para o Campeonato e divisões **SPORT** e **ROOKIE** obedecerá a seguinte regra:

- i. Classes ou divisões com 5 (cinco) ou mais **COMPETIDORES** inscritos, terão 5 (cinco) lugares no pódio;
- ii. Classes ou divisões com 4 (quatro) ou menos **COMPETIDORES** inscritas, terão 3 (três) lugares no pódio;

Artigo 137: Somente poderão subir ao pódio as **COMPETIDORES** que tiverem completado no mínimo 75% (setenta e cinco por cento) em número de voltas da corrida em questão.

Artigo 138: O resultado de cada corrida é sujeito à análise de qualquer eventual apelo e/ou penas impostas pelos oficiais, se existir, portanto o resultado da premiação será validado somente após julgamento de eventuais apelos pela Corte competente. No caso de o resultado ser diferente da premiação simbólica, os **COMPETIDORES** que tiveram suas posições revistas serão obrigados a devolver o troféu ganho simbolicamente, para que este possa ser entregue para o **COMPETIDOR** que terminou oficialmente na posição a qual o troféu se refere.

Artigo 139: A ausência ou recusa no cumprimento do previsto no caput da presente cláusula, importará em multa de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) a ser paga ao **PROMOTOR**.



CAPÍTULO XXXIII: PADDOCK E BOXES

Artigo 140: As instruções do **PROMOTOR** relativas à configuração do paddock e boxes devem ser observadas. Em todos os momentos será objetivo de cada equipe, manter um padrão limpo e de aparência profissional nas etapas da Temporada **2024**. Dentro dos boxes, apenas a equipe oficial do **PROMOTOR** e convidados, devidamente credenciados, serão permitidos.

CAPÍTULO XXXIV: BALANÇO DE PERFORMANCE (BOP)

Artigo 141: O **BOP** tem, como principal objetivo, diminuir a diferença de desempenho dos **COMPETIDORES** do Campeonato.

Artigo 142: O **PROMOTOR** reserva-se o direito de modificar parcial ou integralmente a regulamentação do **BOP** sempre que se fizer necessário e unicamente com o intuito de melhorar a equalização entre os **COMPETIDORES**.

Artigo 143: O **BOP** utilizará como ferramenta equalizadora lastros de peso, seguindo o seguinte critério, aplicado na classificação geral do Campeonato, sem distinção entre as classes **SPORT** e **ROOKIE**, considerando-se o descarte dos dois piores resultados de cada **COMPETIDOR**, conforme tabela:

Posição no Campeonato	Lastro
1º	50 kg
2º	45 kg
3º	40 kg
4º	35 kg
5º	30 kg
6º	25 kg
7º	20 kg
8º	15 kg
9º	10 kg
10º	5 kg
11º e demais	0 kg



143.1: Na primeira Etapa do Campeonato, Provas 1 e 2, todos os **COMPETIDORES** competirão com 0 (zero) kg de **BOP**.

143.2: Na primeira Prova da segunda Etapa (Prova 3), os **COMPETIDORES** competirão com o resultado do Campeonato, menos o descarte do pior resultado.

143.3: Na última Etapa do Campeonato (Etapa 6), Provas 11 e 12, todos os **COMPETIDORES** competirão com 0 (zero) kg de **BOP**.

Artigo 144: Pilotos convidados também participarão do **BOP**, e serão divididos em 4 (quatro) grupos, **PLATINA**, **OURO**, **PRATA** ou **BRONZE**, de acordo com:

CLAS.	BOP	CRITÉRIO
Platina	<p>“X” kg</p> <p>50 kg a mais que o líder do campeonato da “CHALLENGE”</p>	Pilotos profissionais em atividade , participando de campeonatos profissionais nacionais ou internacionais ou pilotos CARRERA CUP em atividade ou pilotos que se classifiquem no mesmo nível.
Ouro	<p>“Y” kg</p> <p>BOP igual ao líder do campeonato da “CHALLENGE”</p>	Pilotos “CHALLENGE” em atividade , ou pilotos profissionais fora de atividade (sem ter feito mais de 2 corridas nas últimas duas temporadas), ou pilotos que se classifiquem no mesmo nível. Qualquer piloto enquadrado na classe CHALLENGE que venha a realizar uma Etapa como PILOTO CONVIDADO , andará sempre com o mesmo BOP do líder do Campeonato CHALLENGE .
Prata	<p>“Z” kg</p> <p>“BOP igual ao líder do campeonato da “CHALLENGE SPORT”</p>	Pilotos “CHALLENGE SPORT” em atividade ou pilotos “CHALLENGE” fora de atividade (sem ter feito mais de 2 corridas nas últimas duas temporadas), ou pilotos que se classifiquem no mesmo nível, participarão com o mesmo BOP do líder do Campeonato CHALLENGE SPORT .



Bronze	0 kg	Pilotos " CHALLENGE ROOKIE ", <u>em atividade</u> ou pilotos " CHALLENGE SPORT " <u>fora de atividade</u> (sem ter feito mais de 2 corridas nas últimas duas temporadas), ou pilotos MASTER na temporada de 2017, ou pilotos com baixa ou sem experiência ou pilotos que se classifiquem no mesmo nível.
---------------	-------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

144.1: A definição de qual grupo o Piloto convidado se enquadrará será única e exclusivamente exercida pelo **PROMOTOR** e seus consultores.

144.2: Um **COMPETIDOR** que não tenha iniciado a sua participação na primeira Etapa do Campeonato será caracterizado, somente para efeito de **BOP**, como **PILOTO CONVIDADO** em sua Etapa de estreia (primeira Etapa que o **COMPETIDOR** disputar) e conseqüentemente enquadrado em algumas das classificações **PLATINA, OURO, PRATA e BRONZE** de lastro. A partir da sua segunda Etapa, este **COMPETIDOR** será enquadrado conforme os demais, seguindo o Artigo 143.

144.3 Os **COMPETIDORES** denominados **PILOTOS** "hors concours" seguem o mesmo critério de **BOP** descrito no Artigo 144.



REGULAMENTAÇÃO TÉCNICA

*Toda a Regulamentação Técnica do **PORSCHE SPRINT CHALLENGE BRASIL** está contida a seguir, na “PARTE B” deste Regulamento, a qual é integrante da presente Regulamentação do **PORSCHE SPRINT CHALLENGE BRASIL (PSCB)**.*

O presente regulamento desportivo 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, 06 de março de 2024

CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
FABIO BORGES GRECO - PRESIDENTE

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
GIOVANNI RAMOS GUERRA - PRESIDENTE



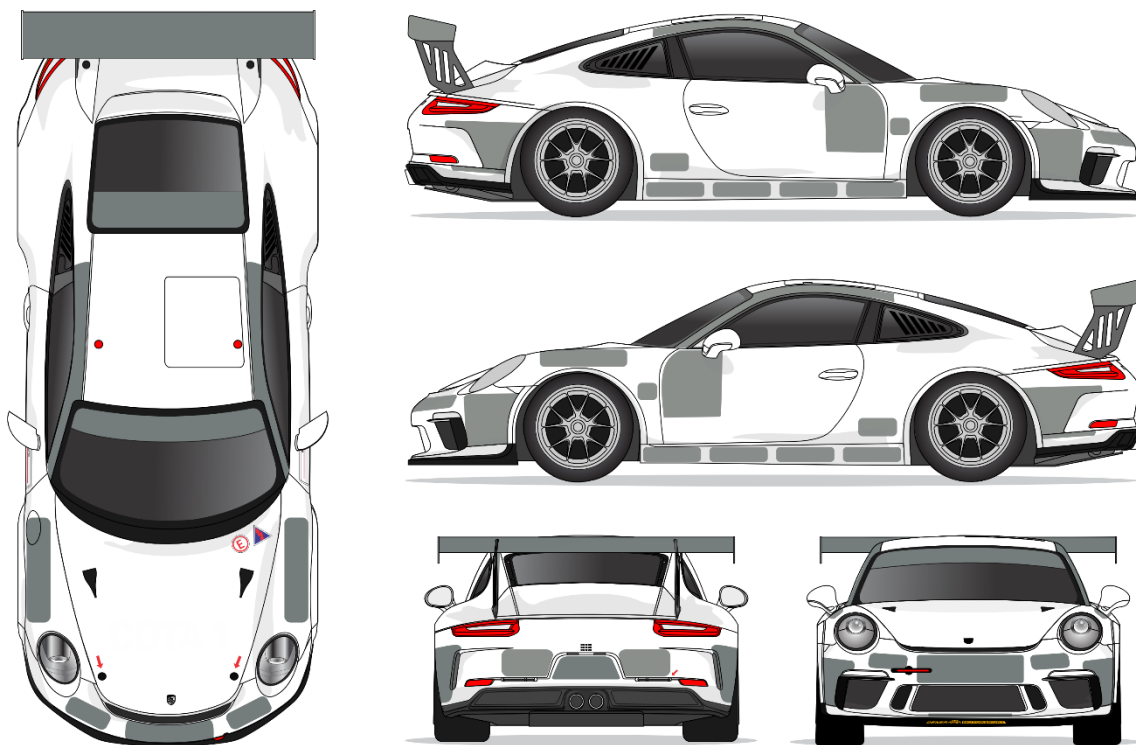
ANEXO I - CALENDÁRIO – 2024

Etapa	Data	Local
Etapa 1	9 e 10 de março	Goiânia
Etapa 2	6 e 7 de abril	Velocitta (Mogi Guaçu)
Etapa 3	27 e 28 de abril	Interlagos (São Paulo)
Etapa 4	29 e 30 de junho	Estoril (Portugal)
Etapa 5	24 e 25 de agosto	Interlagos (São Paulo)
Etapa 6	2 e 3 de novembro	Interlagos (São Paulo)

ANEXO II

ESPAÇOS PUBLICITÁRIOS NO AUTOMÓVEL – 2024

Os espaços não demarcados são de propriedade do piloto, que pode explorá-los livremente, exceto com marcas que sejam conflitantes com os patrocinadores da categoria. Já os espaços demarcados em cinza são espaços da categoria e não podem ser utilizados pelo piloto.





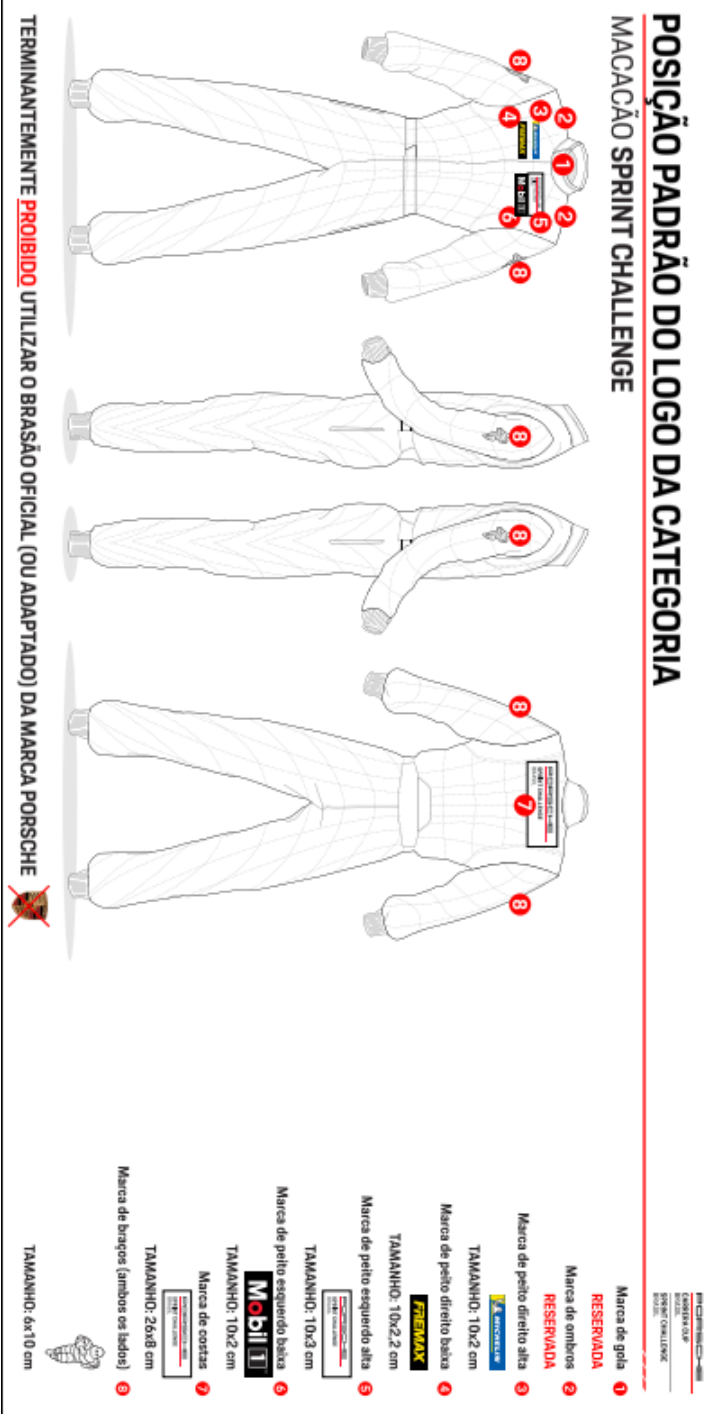
ANEXO III

ESPAÇOS PUBLICITÁRIOS NO MACACÃO – 2024

Os espaços dos logos nos macacões, conforme desenho abaixo, são reservados para a **PORSCHE SPRINT CHALLENGE BRASIL**. Os demais espaços poderão ser usados para patrocinadores dos pilotos.

POSIÇÃO PADRÃO DO LOGO DA CATEGORIA

MACACÃO SPRINT CHALLENGE



BRB
SPRINT CHALLENGE
SUIT

- 1 Marca de gola
- 2 **RESERVADA**
- 3 Marca de ombros
- 4 **RESERVADA**
- 5 Marca de peito direito alta
- 6 TAMANHO: 10x2 cm
- 7 Marca de peito direito baixa
- 8 **PREMAX**
- 9 TAMANHO: 10x2,2 cm
- 10 Marca de peito esquerdo alta
- 11 TAMANHO: 10x3 cm
- 12 Marca de peito esquerdo baixa
- 13 **Mobil 1**
- 14 TAMANHO: 10x2 cm
- 15 Marca de costas
- 16 TAMANHO: 26x8 cm
- 17 Marca de braços (ambos os lados)
- 18 TAMANHO: 4x10 cm

TERMINANTEMENTE PROIBIDO UTILIZAR O BRASÃO OFICIAL (OU ADAPTADO) DA MARCA PORSCHE



PARTE B - “REGULAMENTAÇÃO TÉCNICA 2024”

INTRODUÇÃO

Sempre que os presentes regulamentos se referirem à **PROMOTORA**, a **DENER MOTORSPORT PRODUÇÕES LTDA** ou à **EMPRESA PROMOTORA**, relativamente a questões técnicas e desportivas, as decisões deverão ser aprovadas previamente pela **CBA**.

No **PORSCHE SPRINT CHALLENGE BRASIL (PSCB)** serão utilizados carros tecnicamente idênticos modelos **PORSCHE 911 GT3 CUP TYPE 991/II** de uma série limitada construída com base no modelo convencional Porsche 911 GT3. Os carros inscritos no Campeonato devem corresponder à mais recente Regulamentação Técnica e de Segurança da FIA, permanecendo assim em conformidade com o Anexo J da FIA (Artigo 257A). A vistoria técnica dos carros será realizada pelos vistoriadores credenciados pelo **PROMOTOR**.

CAPÍTULO I: MODIFICAÇÕES E INSTALAÇÕES AUTORIZADAS

Artigo 1: Quaisquer modificações nos veículos são proibidas, salvo aquelas promovidas pela **PROMOTORA** do evento com anuência da **CBA**, adiante citadas:

1.1: O **PROMOTOR** reserva-se o direito de promover alterações adicionais nos veículos, desde que as mesmas sejam realizadas da mesma forma em todos os carros, conforme a nova especificação a ser promovida pela **PROMOTORA**.

1.2: As modificações realizadas e autorizadas são:

- (i) Dispositivo para refrigeração da camiseta “cool suit” do piloto.
- (ii) Dispositivo para refrigeração do piloto “cool system”;

CAPÍTULO II: REPAROS E MANUTENÇÃO

Artigo 2: Nos reparos de acidentes, os danos causados aos painéis da carroceria, pintura e adesivos, serão reparados somente pelo **PROMOTOR** ou seus fornecedores oficiais.

Artigo 3: Toda e qualquer manutenção nos veículos, será executada pelo **PROMOTOR** e seus fornecedores oficiais.

Artigo 4: Todas as peças de substituição serão fornecidas pelo **PROMOTOR**.



CAPÍTULO III: EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA

Artigo 5: Os carros estão sujeitos à regulamentação de segurança FIA II-SH.

5.1: Nenhuma mudança foi feita às especificações e características básicas dos veículos, portanto eles permanecem em sua forma original conforme montados e entregues pela Porsche AG. A única exceção é informada no Artigo 1.2 deste regulamento.

Artigo 6: A especificação referente ao apêndice J Artigo 257ª Art. 1 “Bodywork” não cumpre integralmente às normas da FIA.

Artigo 7: O Santantonio (Roll Cage), utilizado nos veículos é original do veículo, fornecido pela Porsche AG.

Artigo 8: Os extintores de incêndio utilizam um sistema padrão, instalado pela Porsche AG em todos os carros satisfazendo as provisões do Código Internacional Esportivo da FIA, Apêndice J, Artigo 257ª Art. 14.

Artigo 9: A posição do extintor de incêndio é definida pelo fabricante do veículo, Porsche AG, e não pode ser mudada.

Artigo 10: Os carros são equipados por cinto de segurança de 6 pontos, homologado pela FIA.

CAPÍTULO IV: TIPOS DE MOTORES E SEUS COMPONENTES

IV. 1 – TIPOS DE MOTORES

Artigo 11: O motor é o original de fábrica do modelo 911 GT3 CUP, tipo 991, de 4.0 litros e 485 hp para os carros **PORSCHE 911 GT3 CUP TYPE 991/II**. No caso de reparo, esses somente poderão ser executados pelo **PROMOTOR**. Em caso de necessidade e a seu critério, o **PROMOTOR** poderá substituir o motor de um veículo.

IV. 2 – UNIDADE DE CONTROLE DO MOTOR (ECU)

Artigo 12: Durante toda a duração do evento (treino oficial livre, treino classificatório e corrida), somente o uso da ECU original, como especificado e instalado pelo fabricante do veículo é permitido, especificamente codificadas.

Artigo 13: A adição ou alteração de qualquer tipo de componente, ou ainda, mudanças no chicote de fiação, etc., dos carros é proibida.



Artigo 14: O **PROMOTOR** e/ou os técnicos de vistoria, tem o direito de verificar e/ou trocar as unidades de ECUs e/ou instalar um sistema de gravação de dados do motor a qualquer momento durante o evento.

14.1: O **PROMOTOR** e/ou os técnicos de vistoria poderão alocar o ECU através de sorteio antes do treino livre ou treino de classificação, a cada evento.

Artigo 15: O **PROMOTOR** e/ou os técnicos de vistoria, tem o direito de executar quaisquer verificações aleatórias nas ECUs e fazer as substituições que entenderem necessárias.

CAPÍTULO V: SUSPENSÃO

V.1 – AJUSTES

Artigo 16: Os ajustes de suspensão poderão ser modificados dentro dos limites da gama de ajustes existentes em cada tipo de veículo.

Parágrafo Único: Todos os ajustes permitidos serão realizados exclusivamente pelo **PROMOTOR**, para todos os carros concorrentes.

V.2 – AMORTECEDORES E MOLAS

Artigo 17: Não é permitida a utilização de amortecedores além dos originais de fábrica.

Artigo 18: Nenhuma modificação nos amortecedores é permitida.

Artigo 19: Não é permitida a troca de molas, por outras que não sejam as originais de fábrica.

V.3 – ALTURA DE RODAGEM

Artigo 20: A altura de rodagem não poderá ser modificada dentro da gama existente de ajustes, sendo fornecida na posição prescrita pelo **PROMOTOR**.

V.4 – BARRAS ESTABILIZADORAS

Artigo 21: O ajuste das barras estabilizadoras é feito através do posicionamento das “facas”, sob livre escolha do **COMPETIDOR**.



CAPÍTULO VI: INTERIOR DO CARRO

VI. 1 – ASSENTO

Artigo 22: O assento e seus trilhos de movimentação podem ser alterados de acordo com a necessidade do **COMPETIDOR**.

VI. 2 – VENTILAÇÃO INTERNA

Artigo 23: Sistemas de ventilação aperfeiçoados com mangueira de ar flexível para o piloto são originais de fábrica.

Parágrafo Único: Modificações adicionais não são permitidas a menos que aprovadas pelo **PROMOTOR**.

VI. 3 – “COOL SUITS”, “COOL SYSTEM” E “DRINK SYSTEM”

Artigo 24: O uso de “Cool Suits” e “Cool system” (ar-condicionado) e “Drink System” é permitido. Todos os sistemas devem ser entregues ao **PROMOTOR** para que este faça a instalação dos dispositivos. O **PROMOTOR** se reserva o direito de negar a instalação de qualquer dispositivo que entenda que possa prejudicar o bom funcionamento do carro ou que não apresente condições técnicas necessárias para a instalação. O peso dos dispositivos instalados não será descontado do **PESO DO COMPETIDOR** e/ou **BOP**.

CAPÍTULO VII: PESO DO COMPETIDOR

Artigo 25: O peso mínimo do **COMPETIDOR** incluindo todo seu equipamento de competição, ou seja, macacão, capacete, luvas, balaclava, roupas de baixo, sapatilhas e Hans, deverá ser de 100 (cem) kg.

25.1: Para os **COMPETIDORES** que porventura não atingirem esse peso mínimo, será instalado pelo **PROMOTOR** um peso extra (lastro) da diferença, para atingir o peso mínimo exigido. A soma do peso do piloto, incluindo equipamentos e peso extra (lastro) deverá atingir 100 (cem) kg para os **COMPETIDORES**.

Exemplo: **COMPETIDOR** mais equipamentos pesando 85 kg, carregará 15 (quinze) kg de lastro.

25.2: Para os **COMPETIDORES** que porventura ultrapassem o peso mínimo 100 (cem) kg, caso estejam carregando lastro de **BOP**, poderão descontar o peso excedente do seu lastro de **BOP**.



Exemplo: **COMPETIDOR** mais equipamentos pesando 110 kg, e carregando 30 kg de **BOP**, poderá descontar os 10 kg excedentes do “peso do competidor” e passar a carregar 20 kg de **BOP**.

CAPÍTULO VIII: PNEUS

Refere-se ao respectivo artigo do Regulamento Desportivo da Série.

CAPÍTULO IX: AQUISIÇÃO DE DADOS, DO SISTEMA DE RÁDIO E DO SISTEMA DE GRAVAÇÃO DE DADOS E OUTRAS FORMAS DE COMUNICAÇÃO.

Refere-se ao respectivo artigo do Regulamento Desportivo da Série.

CAPÍTULO X: DISPOSIÇÕES DIVERSAS

X. 1 – DA ASA TRASEIRA

Artigo 26: A posição original da asa traseira ajustável pode ser regulada, mas apenas dentro dos limites de ajuste existentes.

X. 2 – DO COMBUSTÍVEL

Refere-se ao respectivo artigo do Regulamento Desportivo da Série.

CAPÍTULO XI: CÂMERAS FILMADORAS E IMAGENS DOS EVENTOS

Artigo 27: O **PROMOTOR** terá o direito exclusivo de realizar filmagens em cada corrida e/ou treinos, ou qualquer de outra parte do evento para a divulgação na televisão ou em outra mídia, além de poder licenciar e explorar os direitos resultantes dessas imagens, sem a necessidade de pagar por direitos de imagem a quem quer que seja, tudo sob seu absoluto critério.

Artigo 28: Os Comissários Desportivos e o Diretor de Prova poderão utilizar livremente as imagens obtidas para fins de apuração de responsabilidade por eventuais acidentes.

Artigo 29: Nenhum **COMPETIDOR** poderá participar dos eventos ou das corridas, ou ainda, de qualquer outra parte dos eventos, se tiver instalado no veículo qualquer dispositivo de filmagem dentro, ou sobre o carro, em quaisquer circunstâncias onde a **PROMOTORA** do Campeonato não tenha



solicitado ou dado seu consentimento prévio de permissão para a presença e operação de tal dispositivo.

CAPÍTULO XII: OBSERVAÇÕES ADICIONAIS E DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 30: Os lacres e marcas aplicadas nos carros ou equipamentos pelo **PROMOTOR**, ou pela Porsche somente poderão ser rompidos, alterados ou copiados pelo **PROMOTOR** do Campeonato e seus membros.

Artigo 31: Quaisquer discussões sobre eventuais divergências na interpretação do presente Regulamento serão interpretadas pela direção técnica do **PCCB** e, aos Comissários Desportivos, a caberá a decisão final acerca de sua interpretação.

Artigo 32: O presente Regulamento é de cumprimento obrigatório, eis que todos os **COMPETIDORES** e participantes diretamente ligados ao evento **PORSCHE CUP** possuem prévio e pleno conhecimento de suas cláusulas e condições expressas, não podendo, portanto, alegarem desconhecimento ao mesmo.

Artigo 33: Em caso de dúvida quanto à interpretação deste Regulamento Técnico, a sua versão final, em língua portuguesa, deverá ser a utilizada para o entendimento.

Artigo 34: O presente Regulamento está sujeito a emendas, aditivos e complementos a qualquer tempo no decorrer da temporada.

O presente regulamento técnico 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, 06 de março de 2024.

CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL

FABIO BORGES GRECO - PRESIDENTE

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

GIOVANNI RAMOS GUERRA - PRESIDENTE

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br