



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

**PORSCHE IMPÉRIO GT3 CUP CHALLENGE BRASIL 2018
(PIGCCB 2018)**

REGULAMENTO DESPORTIVO “PARTE A”

E

REGULAMENTO TÉCNICO “PARTE B”

**CAMPEONATOS
PORSCHE IMPÉRIO GT3 CUP CHALLENGE BRASIL 4.0
(PIGCCB4.0)**

E

**PORSCHE IMPÉRIO GT3 CUP CHALLENGE BRASIL 3.8
(PIGCCB3.8)**

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.

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**.

Todos os direitos são reservados.

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.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180
Tel: (55-21) 2221-4895 – Fax: (55-21) 2221-4531
Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



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**;
- regulamentação de uma possível série de parceiros e/ou evento de parceiros.
- 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 contraponha 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 (**PIGCCB 2018**).

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 **PIGCCB 2018** contém as regras de governança geral à classe, às quais são compulsórias.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO



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 IMPÉRIO GT3 CUP CHALLENGE BRASIL**. O **PIGCCB** 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 **PIGCCB 2018**.

Artigo 7: Ao assinar a ficha de inscrição, o **COMPETIDOR** está aderindo em sua plenitude todas às condições do **PIGCCB 2018**, 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 Delegado 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 escolhido entre os licenciados pela ASN;

Artigo 10: O **PROMOTOR** poderá requisitar 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.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO



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, para cumprir com as diretrizes oficiais ou para proteger a igualdade de chances ou apelo da série de corridas. O direito de realizar modificações é sujeito ao cumprimento das normas mencionadas no Capítulo 9 deste documento. **Erros óbvios na regulamentação podem ser corrigidos a qualquer momento.**

Artigo 12: Adendos ao Regulamento podem ser emitidos por escrito via Boletins, pelo **PROMOTOR**, com o de acordo 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, que estiver qualificado para a inscrição, deverá solicitar sua inclusão no **PIGCCB 2018** 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.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO



Artigo 19: As solicitações de inscrições para o Campeonato **2018** deverão ser enviadas ao **PROMOTOR** de 03 de Novembro de 2017 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 **2018**.

CAPÍTULO IV: DA CLASSE E SEUS CAMPEONATOS

Artigo 21: Dentro do Campeonato **PIGCCB 2018** existirão 2 (dois) Campeonatos a serem disputados no ano de 2018. São eles:

- a) **PORSCHE IMPÉRIO GT3 CUP CHALLENGE BRASIL 4.0 2018 (PIGCCB4.0):** Será disputado pelos **COMPETIDORES** que utilizarem os carros **PORSCHE 911 GT3 CUP TYPE 991/II MY 2018**.
- b) **PORSCHE IMPÉRIO GT3 CUP CHALLENGE BRASIL 3.8 2018 (PIGCCB3.8):** Será disputado pelos **COMPETIDORES** que utilizarem os carros **PORSCHE 911 GT3 CUP TYPE 991/I MY 2014**.
- c) Qualquer menção geral (não específica) ao **PIGCCB 2018**, neste regulamento, se aplicará aos 2 (dois) campeonatos acima especificados.

Artigo 22: Não são elegíveis ao **PIGCCB 2018 COMPETIDORES** que:

- a) Competiram no Campeonato CUP em 2017 e/ou 2016, ou competiram no Campeonato CHALLENGE em 2017 e/ou 2016. Ou **COMPETIDORES** CUP SPORT, CUP MASTER ou CHALLENGE SPORT que tenham finalizado o Campeonato da CUP ou CHALLENGE entre os 5 (cinco) primeiros colocados (“CAMPEONATO GERAL”).
- b) Pilotos profissionais, que estejam em atividade nas categorias Stock Car, Brasileiro de Turismo (Stock Light), F3 (qualquer campeonato), F4 (qualquer campeonato), ou mesmo categorias de dimensão Internacional, como, IMSA e/ou Categorias Internacionais reconhecidas pela FIA.
 - i. “Fora de atividade” são **COMPETIDORES** que participaram de no máximo 2 competições 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 **PIGCCB 2018**.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO



- 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 **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 no kartismo.

CAPÍTULO V: COMPETIDORES E LICENÇAS

Artigo 23: Para a participação nas corridas, todos os **COMPETIDORES** devem possuir Cédula Desportiva Nacional válida para o ano da competição, sendo Graduação PGC”B” a mínima requerida. A idade mínima de um **COMPETIDOR** é 16 (dezesseis) anos de idade no momento da inscrição para a corrida.

Artigo 24: **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 25: Se um **COMPETIDOR** quiser usar um pseudônimo, deverá requerer a autorização da utilização mesmo pelo **PROMOTOR**.

CAPÍTULO VI: MUDANÇA DE COMPETIDOR

Artigo 26: Um **COMPETIDOR** inscrito na série de etapas do **PIGCCB 2018**, 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 VII: PILOTO “CONVIDADO”

Artigo 27: O **PROMOTOR** reserva-se o direito de admitir ou de inscrever **PILOTOS CONVIDADOS** para as corridas em eventos específicos.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO



Artigo 28: 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**.

28.1: 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.

28.2: 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 é refeita considerando este **COMPETIDOR** como **COMPETIDOR PERMANENTE** desde o início da sua participação no **PIGCCB 2018**.

Artigo 29: O **PILOTO CONVIDADO** subirá ao pódio e receberá seu troféu de acordo com a sua posição de chegada.

Artigo 30: O **PILOTO CONVIDADO** deverá seguir o Regulamento da Série de forma integral assim como todos os **COMPETIDORES**.

Artigo 31: O **PROMOTOR** se reserva ao direito de eleger **PILOTOS CONVIDADOS** como “hors concours”.

31.1: 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 XXXIII**.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO



CAPÍTULO VIII: SEGURO

Artigo 32: 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.

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

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

CAPÍTULO IX: EVENTOS & CARROS

O calendário dos eventos da Temporada 2018 está disposto no Anexo I.

Artigo 33: Os únicos carros com direito a competir no **PIGCCB 2018** serão os veículos **PORSCHE 911 GT3 CUP TYPE 991/II MY 2018** e **PORSCHE 911 GT3 CUP TYPE 991/I MY 2014**, construídos pela Porsche Motorsport, departamento de competição da Porsche AG.

Artigo 34: Somente um único carro por **COMPETIDOR** poderá ser inscrito em cada etapa, no **PIGCCB 2018**.

34.1: Um **COMPETIDOR** poderá inscrever dois carros distintos, ou mesmo um único carro, nos dois Campeonatos que ocorrem no Evento, que são o **PORSCHE IMPÉRIO CARRERA CUP BRASIL** e o **PORSCHE IMPÉRIO GT3 CUP CHALLENGE BRASIL**.

Artigo 35: Um carro substituto, fornecido pelo **PROMOTOR** ou mesmo por empréstimo de outro **COMPETIDOR**, poderá ser utilizado para a participação em qualquer atividade de pista.

35.1: A cessão por empréstimo de outro **COMPETIDOR**, somente será permitida com autorização expressa do **PROMOTOR** do **PIGCCB 2018**.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO



35.2: 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 36: 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.

36.1: 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.

36.2: O tamanho, o desenho, a localização e a padronização dos numerais dos carros, deverão estar de acordo com a regulamentação de adesivagem do **FIGCCB 2018**.

Artigo 37: A propaganda é regulamentada pelo “**CDA/CBA** e/ou **CDI/FIA**”, pelo **PROMOTOR** e pelas Federações locais.

Artigo 38: 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 **FIGCCB** e exposto no anexo II.

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

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

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

Artigo 39: É expressamente proibido, utilizar propaganda relacionada a concorrentes comerciais dos patrocinadores do Evento **FIGCCB** e conseqüentemente do **PROMOTOR**.



Artigo 40: Todo o patrocínio dos **COMPETIDORES** estará sujeito à aprovação prévia do **PROMOTOR**.

Artigo 41: O campeonato será realizado de Março a Novembro de **2017**, 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 42: O **PROMOTOR** poderá a seu critério, reduzir ou ampliar o campeonato em até 1 (uma) etapa e/ou 2 (duas) corridas.

Artigo 43: As corridas oficiais serão realizadas nos autódromos homologados pela **CBA**, no Brasil ou no **ASN** local no exterior.

CAPÍTULO X: PONTUAÇÃO

Artigo 44: Os pontos para os Campeonatos **PIGCCB4.0** e **PIGCCB3.8** serão atribuídos, para cada corrida, de acordo com as escalas a seguir:

Posição de chegada	Pontuação 1ª Corrida Grid Normal	Pontuação 2ª Corrida Grid Invertido
1º	22 pontos	20 pontos
2º	20 pontos	18 pontos
3º	18 pontos	16 pontos
4º	16 pontos	14 pontos
5º	14 pontos	12 pontos
6º	12 pontos	10 pontos
7º	10 pontos	09 pontos
8º	09 pontos	08 pontos
9º	08 pontos	07 pontos
10º	07 pontos	06 pontos
11º	06 pontos	05 pontos
12º	05 pontos	04 pontos
13º	04 pontos	03 pontos
14º	03 pontos	02 pontos
15º	02 pontos	01 ponto

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO



Artigo 45: 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, independentemente da bandeira de chegada. Sempre que o número resultante não for inteiro (volta ou minuto), o arredondamento deverá ser feito para o número inteiro anterior.

Artigo 46: Os troféus serão atribuídos aos **COMPETIDORES** que terminarem do 1.º (primeiro) até o 5.º (quinto) lugar em cada corrida, nos Campeonatos **PIGCCB4.0** e **PIGCCB3.8**, que terão seus pódios separados.

Paragrafo Único: **COMPETIDORES** da **PIGCCB4.0** não participam do pódio da **PIGCCB3.8** e vice-versa.

Artigo 47: Se houver interrupção da prova:

(i) Interrupção da corrida a menos de 2 (duas) voltas completadas:

A corrida será considerada nula e para uma eventual relargada o grid deverá ser montado de acordo com a classificação original do grid. Nesta situação poderá haver a troca de carro. Não havendo condições de outra largada a corrida está cancelada e nenhum ponto será atribuído aos **COMPETIDORES**.

- 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.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895 – Fax: (55-21) 2221-4531

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



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, a taxa de 75% de realização da corrida será calculada considerando como 100% de corrida 25 minutos ou o tempo total de corrida definido para a corrida em questão.

CAPÍTULO XI: DESCARTES

Artigo 48: O **COMPETIDOR** dos Campeonatos **PIGCCB4.0** e **PIGCCB3.8** serão obrigados a efetuar o descarte dos resultados obtidos, em 2 (duas) corridas válidas, ao longo do Campeonato de **2018**, a seu único e exclusivo critério.

48.1: 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.

48.2: 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 49: O **PIGCCB4.0** e **PIGCCB3.8 2018** serão vencidos pelo **COMPETIDOR** que tiver o maior número de pontos gerais acumulados em todos os eventos do **PIGCCB** e realizados os descartes de acordo com artigo 48.

49.1: 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:

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO



- 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 seja classificado, ou seja, percorra no mínimo 75% (setenta e cinco por cento) do número de voltas ou do tempo previsto, independentemente da 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 50: 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.

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

CAPÍTULO XIV: VISTORIA DESPORTIVA

Artigo 51: 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.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180
Tel: (55-21) 2221-4895 - Fax: (55-21) 2221-4531
Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



Artigo 52: 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 53: 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 Corrida, apresentar a Carteira de Piloto, documento de identificação pessoal, assinar a Ficha de Inscrição e realizar a pesagem conforme descrito neste regulamento.

53.1: Em caso de não comparecimento ou atraso para a Verificação Desportiva, não será permitida a participação do **COMPETIDOR** até que o diretor de corridas a tenha autorizado.

Artigo 54: O diretor de corrida, o “*Clerk of the Course*” ou o delegado médico da **FIA** pode requisitar exames médicos ao piloto em qualquer momento durante o evento.

CAPÍTULO XV: VISTORIA TÉCNICA

Artigo 55: Antes do início de cada Etapa, todos os carros participantes serão inspecionados tecnicamente pela equipe de serviços técnicos do **PROMOTOR**, sob a supervisão da CBA, de forma a assegurar-se que o veículo satisfaça às presentes regras em sua plenitude.

Artigo 56: O **PROMOTOR** reserva-se o direito de submeter qualquer carro a uma inspeção técnica adicional a qualquer momento na Temporada, que poderá também ser realizada em local diferente daquele do evento.

Artigo 57: 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.

57.1: 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 o diretor de corrida autorizar.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO



Artigo 58: Qualquer carro que sofra alguma mudança que afete sua segurança ou sua integridade mecânica, depois de vistoriado, deverá ser reapresentado para Vistoria.

Artigo 59: 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 60: Se houver leis sobre veículos de corrida, no país onde ocorre o evento, elas deverão ser respeitadas.

CAPÍTULO XVI: PNEUS E CALIBRAGENS

Artigo 61:

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

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

62.2: Nas **SESSÕES OFICIAIS** somente poderão ser utilizados **PNEUS LACRADOS**.

Artigo 63: Cada **COMPETIDOR** terá o direito de adquirir 2 (dois) jogos de pneus novos **LACRADOS** para cada Etapa, com exceção a primeira Etapa do Campeonato, onde cada **COMPETIDOR** poderá adquirir 3 (três) jogos de pneus **LACRADOS**.

63.1: Cada **COMPETIDOR** terá o direito de adquirir 1 (um) jogo de pneus **NÃO LACRADOS** para cada Etapa para participação das **SESSÕES EXTRAS**. Pneus adquiridos em **SESSÕES EXTRAS** não serão lacrados, e portanto, não poderão ser utilizados nas **SESSÕES OFICIAIS**.

63.2: Ao final de uma Etapa, cada **COMPETIDOR** deverá eleger 2 (dois) jogos de pneus que carregará para sua próxima Etapa. Estes poderão ser **PNEUS LACRADOS** ou **PNEUS NÃO LACRADOS** de acordo com a preferência e estratégia de cada **COMPETIDOR**.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO



63.3: Caso um **COMPETIDOR** opte por carregar **PNEUS NÃO LACRADOS** para um Etapa seguinte, este deverá estar ciente que os **PNEUS NÃO LACRADOS** não poderão ser utilizados em **SESSÕES OFICIAIS** (treino livre, classificação e corrida).

63.4: Caso um **COMPETIDOR**, ao final da Etapa, tenha avariado 1 (um) ou mais pneus, este poderá buscar pneus de descarte **LACRADOS** para completar seus 2 (dois) jogos de rodas.

63.5: Os **COMPETIDOR** 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.

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.

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 64: 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 **PIGCCB**. 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**.

64.1: 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 mesmo 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.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895 - Fax: (55-21) 2221-4531

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



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.

CAPÍTULO XVII: TROCAS DE PNEUS

Artigo 67: Nas **SESSÕES EXTRAS**, a troca de pneus ficará a critério do **COMPETIDOR**, porem respeitando o artigo 62.1, que limita a compra de 1 (um) jogo de pneus novos extras por **COMPETIDOR**.

Artigo 68: Todos os **COMPETIDORES** do **PIGCCB 2018** terão, obrigatoriamente, 2 (dois) jogos de **PNEUS LACRADOS NOVOS**, antes do início da primeira sessão oficial.

68.1: Os **COMPETIDORES** poderão ter ainda mais 2 (dois) jogos de **PNEUS LACRADOS USADOS**, advindos de eventos anteriores. O gerenciamento dos **PNEUS LACRADOS** ao longo das **SESSÕES OFICIAIS** (treino livre, classificações e corridas) é livre para os **COMPETIDORES**. Excepcionalmente na Primeira Etapa do Campeonato será permitido aos **COMPETIDORES** iniciarem a **SESSÃO OFICIAL** com até 3 (três) jogos de **PNEUS LACRADOS NOVOS**.

68.2: A utilização de um **PNEU NÃO LACRADO** em uma sessão oficial será considerada irregularidade técnica e, portanto, sujeita as penalizações:

- (i) No caso de a irregularidade ocorrer no Treino Livre – penalização do **COMPETIDOR** em 5 (cinco) posições no grid de largada da Corrida.
- (ii) No caso de a irregularidade ocorrer na Classificação – desclassificação do **COMPETIDOR** do treino classificatório.
- (iii) No caso de a irregularidade ocorrer na Corrida – desclassificação do **COMPETIDOR** da corrida.

Artigo 69: Caso um **COMPETIDOR** utilize todos os seus pneus lacrados e necessite de um pneu sem lacre, 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**.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO



69.3: A substituição de um ou mais pneus acarretará em 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** e 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 71: 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**.

CAPÍTULO XVIII: PNEUS DE CHUVA

Artigo 72: A direção de corrida 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.

72.1: O uso de pneu de chuva durante os treinos opcionais, ou oficiais, é de livre decisão do **COMPETIDOR**.

Artigo 73: Na classificação/corridas, em condições de chuva, o **COMPETIDOR** terá a opção de escolher entre a utilização de um jogo de pneu novo ou usado.

73.1: Cada **COMPETIDOR** deverá/poderá ter somente 1 (um) jogo de pneus de chuva montado, que deverá estar em seu jogo de “rodas de chuva”.

73.2: 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.

73.3: 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;

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO



- iii. realizar a troca dos pneus no **BOX DE APOIO**;
- iv. será penalizado de acordo com o Artigo 69.3

73.4: O **COMPETIDOR** será o único responsável pelo monitoramento do estado e da condição dos seus jogos de pneus de chuva.

73.5: 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 69 e 70.

CAPÍTULO XIX: DO COMBUSTÍVEL

Artigo 74: O único combustível autorizado para uso será disponibilizado por fornecedor escolhido e credenciado pelo **PROMOTOR**.

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

Artigo 75: Somente o **PROMOTOR** e a CBA estão autorizados a colher amostras de combustível dos carros participantes a qualquer momento do evento.

75.1: O **COMPETIDOR** 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.

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

Artigo 76: Nenhum aditivo de combustível será permitido.

Artigo 77: 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 78: Antes de cada corrida, uma sessão de instruções (*briefing*) para os **COMPETIDORES** será realizada pela **DIREÇÃO DE PROVAS** da corrida.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO



78.1: 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 fundamental a presença do **COMPETIDOR**, antes de ir para o alinhamento na pista.

Artigo 79: 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 Corrida e poderá voltar somente após da liberação do diretor.

CAPÍTULO XXI: COMUNICAÇÃO COM OS PILOTOS

Artigo 80: O uso de sistema de rádio para comunicação entre piloto e/ou mecânico e/ou engenheiro e/ou “coach” serão permitidos e serão fornecidos pelo **PROMOTOR**.

CAPÍTULO XXII: NORMAS GERAIS DE SEGURANÇA

Artigo 81: Os **COMPETIDORES** devem sempre estar trajando todos os equipamentos de segurança – roupas, capacete, suporte cervical, etc. – que atendam os requerimentos vigentes do **CDA/CBA** e/ou **CDI/FIA**.

Artigo 82: 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).

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

Artigo 83: **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 84: 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** relativo ao comportamento dos **COMPETIDORES** em circuitos.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895 – Fax: (55-21) 2221-4531

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



Artigo 85: 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.

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

Artigo 86: 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**.

Artigo 87: Nos casos de acidentes, os danos causados aos painéis da carroceria, pintura e adesivos, serão reparados somente pelo **PROMOTOR** ou seus fornecedores oficiais.

Artigo 88: Toda e qualquer manutenção nos veículos, será executada pelo **PROMOTOR** e seus fornecedores oficiais em locais de sua escolha.

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

88.2: O **COMPETIDOR** que não respeitar as regras será submetido às sanções determinadas pela **COMISSÃO DESPORTIVA**.

Artigo 89: A velocidade máxima dentro da faixa dos boxes durante o treino, classificação e corrida é de 60 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.

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

Artigo 90: É proibido cruzar a faixa branca de entrada e saída do pit lane.

Artigo 91: 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 92: As luzes de freio e os dois faróis traseiros devem estar funcionando durante todas as atividades de pista.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895 - Fax: (55-21) 2221-4531

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



Artigo 93: Em caso de neblina ou chuva forte, todos os **COMPETIDORES** devem ligar os faróis traseiros de neblina.

CAPÍTULO XXIII: CRONOGRAMA DE TREINOS E CORRIDAS

Artigo 94: Os treinos e corridas seguirão o cronograma abaixo:

1. Treinos Opcionais: 3 (três) sessões de 30 minutos cada, sendo 2 (duas) na quinta-feira e 1 (uma) na sexta-feira;
2. Treinos Oficiais: 1 (um) de 45 minutos;
3. Classificações: 1 (uma) classificação de 15 (quinze) minutos, onde os carros 991/II e 991/I andarão separados.
 - 3.1. Excepcionalmente na Etapa 8 (F1), poderemos ter um outro formato de classificação de acordo com as necessidades específicas do evento.
4. Corridas: 2 corridas de 25 minutos + 1 volta.

94.1: Na Etapa 8 (oito) onde o **PIGCCB** será o evento preliminar do Grande Prêmio do Brasil, o cronograma será:

1. 1 (uma) sessão de treino livre/classificação de 30 minutos na Sexta-feira – ou de acordo com a necessidade específica do Evento GP Brasil de F1;
2. Corrida 1 (25 min + 1 volta) no Sábado;
3. Corrida 2 (25 min + 1 volta) no Domingo.

Parágrafo Único: A programação do GP BRASIL DE F1 está sujeita a modificações pelo promotor do GP BRASIL DE F1.

Artigo 95: O **PROMOTOR** reserva-se o direito de alterar os horários e dias da classificação de acordo com seus critérios.

Artigo 96: As corridas serão realizadas aos Sábados, podendo excepcionalmente, ser realizadas aos Domingos, nos períodos matutino e vespertino.

96.1: O **PROMOTOR** poderá, entretanto, mediante seu critério e conveniência, promover corridas em outras datas, desde que a programação seja informada previamente.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO



Artigo 97: 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 98: Todos os **COMPETIDORES** devem ser classificados na tomada de tempo e assim irão formar o grid de largada. Os **COMPETIDORES** que tiverem se apresentado para a tomada de tempo, mas que foram penalizados em razão de alguma irregularidade, vem na sequência dos classificados. E finalmente, se um **COMPETIDOR** não se classificar, o mesmo largará na última posição do grid, desde que com a permissão dos **COMISSÁRIOS DESPORTIVOS**.

Artigo 99: 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 100: Critérios para a classificação do grid do **PIGCCB**:

100.1 Na primeira parte do grid serão classificados todos os **COMPETIDORES** do **PIGCCB4.0** e na segunda parte do grid serão classificados os **COMPETIDORES** do **PIGCCB3.8**. Isto é, independentemente do tempo do **COMPETIDORES**, o primeiro **COMPETIDOR** do **PIGCCB3.8** largará imediatamente atrás do último **COMPETIDOR** da **PIGCCB4.0**, mesmo que este não tenha um tempo de classificação válido.

100.2: O treino classificatório servirá para definir o grid para a primeira corrida de cada etapa.

100.3: O treino classificatório terá duração de 15 (quinze) minutos e será dividido entre os dois modelos de carro.

Primeiramente irão para pista os carros 991/I (3.8) para 15 (quinze) minutos de classificação.

Num segundo momento, irão para pista os carros 991/II (4.0) para também 15 (quinze) minutos de classificação.

Paragrafo Único: A Etapa 8 (GP Brasil de F1) ou outros Eventos em que o **PIGCCB** participar como “Evento suporte” – poderemos ter outros formatos de classificação.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO



100.4: O grid será montado com todos os carros 991/II (4.0) a frente dos carros 991/I (3.8) independentemente de um carro 991/I (3.8) marcar um tempo melhor do que um carro 991/II (4.0).

100.5: Nas Etapas com 2 (duas) corridas: o resultado da classificação formará o grid da corrida 1 (um) e o resultado da corrida 1 (um), formará o grid da corrida 2 (dois), porém com a inversão dos “X” **primeiros colocados**, sendo “X” definido por sorteio após a Corrida 1.

100.6: Ao final da Corrida 1, logo após a cerimônia de pódio, existirá um sorteio, onde o 1º (primeiro) colocado da Corrida 1, sorteará se o grid será invertido para:

- i. Os 4 (quatro) primeiros colocados na corrida 1;
- ii. Os 5 (cinco) primeiros colocados na corrida 1;
- iii. Os 6 (seis) primeiros colocados na corrida 1;

Os sorteios acontecerão tanto para **PIGCCB4.0** quanto para **PIGCCB3.8**, sendo realizados pelos respectivos vencedores da Corrida 1.

100.7: 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 o 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 renda o 6º lugar, este **COMPETIDOR** será automaticamente rebaixado para o 7º lugar, de modo ao não receber o “bônus” da Pole Position da Corrida 2.

100.8: Bem como na largada da Corrida 1, os grids dos Campeonatos **PIGCCB4.0** e **PIGCCB3.8** não se misturam, independentemente da posição de chegada dos **COMPETIDORES** na Corrida 1. Isto é, mesmo que um **COMPETIDOR** da **PIGCCB3.8** termine a Corrida 1 na frente de um **COMPETIDOR** da **PIGCCB4.0**, ele largará atrás do **COMPETIDOR** **PIGCCB4.0** na Corrida 2.

Em caso de interrupção do treino Classificatório do **PIGCCB**:

- i. Na impossibilidade de realização do C2 por motivo de força maior, automaticamente será aplicada a ordem de classificação do C1.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO



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

CAPÍTULO XXV: O GRID

Artigo 102: O **PROMOTOR** respeitará a orientação dos autódromos quanto à posição de largada do Pole Position, na direita ou esquerda.

102.1: Eventuais solicitações de mudança por parte dos **COMPETIDORES** serão analisadas a critério do diretor de corrida.

Artigo 103: Membros da Equipe autorizados poderão acessar o grid de largada e terão que sair após aviso via rádio do Diretor de Provas.

Artigo 104: 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.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO



CAPÍTULO XXVI: PROCEDIMENTO DE LARGADA

Artigo 105: O formato base para a largada será:

- i. 5 (cinco) ou 10 (dez) minutos: box aberto;
- ii. Fechamento do Pit Lane;
- iii. 5 minutos: formação do grid (placas de 5-minutos; 3-minutos; 1-minuto);
- iv. Bandeira verde: 02 voltas de apresentação lideradas pelo safety car e seguida pelo medical car;
- v. Largada lançada no final da segunda volta;
- vi. O sinal de largada será feito preferencialmente por luzes, porém, eventualmente, será feito através de bandeira verde.

Artigo 106: Depois de determinado o lugar no grid, os motores serão desligados para serem ligados novamente após a placa de 1 minuto.

Artigo 107: O fechamento do pit lane será informado aos pilotos por meio da bandeira vermelha ou amarela, assim como também, pela comunicação via rádio do Diretor de Corrida.

Artigo 108: Depois do fechamento do pit lane, qualquer carro que ainda estiver no pit lane poderá largar da saída de box. Se houver mais de um **COMPETIDOR** para largar de dentro dos boxes, essa formação será feita por ordem de chegada a saída dos boxes. Os **COMPETIDORES** só poderão acessar a pista quando autorizados por um oficial de pista.

108.1: Os carros que largarem nestas condições deverão se juntar a corrida uma vez que toda a fileira tiver passado o fim do pit lane pela primeira vez depois da largada.

Artigo 109: Se surgir qualquer problema durante a formação do grid e o diretor de corridas decidir que a largada deverá ser postergada, o Diretor de Provas informará o novo procedimento a todos os **COMPETIDORES**.

Artigo 110: Reabastecimentos de combustíveis durante o procedimento de largada (ou em qualquer outro momento) somente poderão ser realizados pela equipe técnica do **PROMOTOR**.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO



CAPÍTULO XXVII: INCIDENTES

Artigo 111: “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 Corrida (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**, entre elas, mas não somente, os itens abaixo:

- i. Necessidade de suspensão da corrida;
- ii. Falsa largada por um ou mais carros;
- iii. Ocorrido uma colisão;
- iv. Um piloto ser forçado para fora da pista;
- v. A prevenção ilegítima de uma manobra legítima de algum piloto;
- vi. O impedimento ilegítimo de outro piloto durante uma ultrapassagem;

Parágrafo único: Qualquer incidente em qualquer atividade de pista (treinos opcionais, livres, classificatórios, corridas, entre outros) poderão ser investigados pelos Comissários durante ou após as atividades de pista.

Artigo 112: Caberá aos comissários decidir a partir de um relatório ou do requerimento do Diretor de Provas ou de qualquer **COMPETIDOR**, se um piloto ou pilotos envolvidos num incidente em qualquer atividade de pista deverão ser ou não penalizados.

Artigo 113: Se um incidente está sendo investigado pelos comissários, uma mensagem deverá ser enviada a todos os membros da equipe do piloto ou pilotos envolvidos, além de ser exibida no sistema oficial de mensagens.

Artigo 114: Os comissários podem impor qualquer uma das penalidades abaixo sobre qualquer piloto envolvido num incidente:

- i. Uma penalidade *drive-through*. O piloto deverá entrar no pit lane e voltar à corrida sem parar.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO



- ii. Penalidade de tempo. 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 **i** acima e 30 segundos no caso de **ii**;
- iv. Penalidade de tempo;
- v. Uma advertência;
- vi. Se qualquer uma das punições **i**, **ii**, **iii** e/ou **iv** acima descritas forem aplicadas, elas não poderão ser protestadas;
- vii. Perda de posições no grid no próximo evento;
- viii. Exclusão dos resultados;
- ix. Suspensão do piloto no próximo evento ou em mais provas;
- x. O piloto poderá também carregar uma penalização para a Etapa seguinte;
- xi. Penalidade na pontuação;
- xii. Ou qualquer outro tipo de penalização prevista no **CDA/CBA** e ou **CDI/FIA**;

Artigo 115: Caso os comissários decidam impor qualquer uma das penalidades acima descritas, o procedimento será o seguinte: Os comissários entregarão uma notificação por escrito da penalidade imposta ao **COMPETIDOR** em questão e irão se assegurar de que esta informação será exposta no sistema oficial de mensagens.

CAPÍTULO XXVIII: SAFETY CAR

Artigo 116: O *Safety Car* será conduzido por um piloto selecionado pelo **PROMOTOR** que estará em contato permanente via rádio com o **DIRETOR DE PROVA**.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO



Artigo 117: Antes do início da volta de formação, o *safety car* irá assumir a posição à frente da formação do grid e permanecerá lá até que a bandeira verde seja acenada. A partir de então, realizará uma volta inteira no circuito seguido por todos os **COMPETIDORES**. Antes da finalização da segunda volta, ele sairá da pista se dirigindo aos boxes para que a corrida possa ser executada a partir do apagar do farol vermelho.

Artigo 118: O Safety Car pode ser trazido para a pista para neutralizar a corrida caso o **DIRETOR DE PROVA** solicite.

118.1: Ele será acionado somente se os **COMPETIDORES** ou oficiais estiverem correndo risco físico, mas as circunstâncias não sejam o caso de suspender a corrida.

118.2: Quando a ordem é dada para a entrada do *safety car* a mensagem "SAFETY CAR" será exibida no sistema de mensagens oficial, a direção de provas informará a todos os **COMPETIDORES** e todos os postos oficiais mostrarão a bandeira amarela agitada pelo período que durar a intervenção na pista.

118.3: Os procedimentos para o *safety car* serão regidos de acordo com o artigo 2.9 Apêndice H do Código Desportivo Internacional.

CAPÍTULO XXIX: CHEGADA

Artigo 119: 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.

Artigo 120: Para corridas previstas para durar 25 (vinte e cinco) minutos + 1 volta, a última volta da corrida será a volta logo após a passagem do líder pela linha de Chegada/ Largada ao final dos 25 (vinte e cinco) minutos.

120.1: 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 121: No caso de eventuais Reclamações/Protestos, os critérios e procedimentos estão previstos **CAPÍTULO XVII – DAS RECLAMAÇÕES**, do CDA/CBA.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895 - Fax: (55-21) 2221-4531

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



CAPÍTULO XXXI: DO ACEITE DA REGULAMENTAÇÃO E/OU RENÚNCIA

Artigo 122: Juntamente com o Contrato de Participação os **COMPETIDORES** deverão devolver ao **PROMOTOR** os formulários impressos de acordo e renúncia.

Artigo 123: Ao assinar o Contrato de Participação cada **COMPETIDOR** do **PGTCS** 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 **GCCB**.

Artigo 124: Nenhum pleito por danos na Justiça Comum poderá ser buscado em decorrência das medidas administrativas tomadas pelo **PROMOTOR** no pleno exercício do cumprimento do presente regulamento, pela **CBA**, ou pela Federação local, exceto em caso de danos causados de maneira intencional ou grosseiramente negligente. Para eventuais casos como este, a taxa de apelo será de EUR 6.000,00 (seis mil euros) para a Corte Internacional de Apelo (cf. Regras Judiciais e Disciplinares da **FIA**).

Artigo 125: A exclusão de responsabilidade está coberta e prevista no “Contrato de Participação e Cessão” para a série **PIGCCB 2018**, o qual deverá ser assinado e anuído plenamente pelo **COMPETIDOR**.

CAPÍTULO XXXII: CERIMÔNIA DE PODIUM

Artigo 126: Imediatamente após cada corrida será realizada a cerimônia simbólica.

126.1: Os pilotos do **PIGCCB4.0** e **PIGCCB3.8**, que terminarem do 1.º (primeiro) ao 5.º (quinto) lugares, devem participar da cerimônia de entrega de prêmios no pódio e observar os procedimentos estabelecidos para tanto pelo **PROMOTOR**. Poderá também ser solicitado aos 3 (três) primeiros **COMPETIDORES de cada um dos** Campeonatos, as suas participações nas entrevistas coletivas de imprensa após a cerimônia de pódio.

126.2: Os pódios dos dois Campeonatos (**PIGCCB4.0** e **PIGCCB3.8**) serão separados, independente da ordem de chegada dos carros. Isto é, mesmo que um **COMPETIDOR** do **PIGCCB3.8** termine a Corrida entre os 5 primeiros colocados do **PIGCCB4.0**, este não participará do pódio do **PIGCCB4.0**.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895 - Fax: (55-21) 2221-4531

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



126.3: Somente poderão subir ao pódio os **COMPETIDORES** que tiverem completado no mínimo 75% (setenta e cinco por cento) do número de voltas ou do tempo previsto, independentemente da bandeira de chegada. Sempre que o número resultante não for inteiro (volta ou minuto), o arredondamento deverá ser feito para o número inteiro anterior.

126.4: 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.

126.5: 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 127: 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 **2018**. Dentro dos boxes, apenas a equipe oficial do **PROMOTOR** e convidados, devidamente credenciados, serão permitidos.

CAPÍTULO XXXIV: BALANÇO DE PERFORMANCE (BOP)

Artigo 128: O **BOP** tem, como principal objetivo, diminuir a diferença de desempenho dos **COMPETIDORES** dos Campeonatos **PIGCCB4.0** e **PIGCCB3.8**.

Artigo 129: 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**.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO



Artigo 130: O **BOP** utilizará como ferramenta equalizadora lastros de peso, seguindo o seguinte critério, aplicado tanto no **PIGCCB4.0** quanto no **PIGCCB3.8**:

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

130.1: Exclusivamente na Primeira Etapa do Campeonato, todos os **COMPETIDORES (PIGCCB4.0 e PIGCCB3.8)** competirão com 0 (zero) kg de **BOP**.

130.2: Após a Primeira Etapa do Campeonato, os lastros serão distribuídos de acordo com o Artigo 129 e atualizados sempre após cada Etapa do Campeonato.

130.3: Na última Etapa do Campeonato os **COMPETIDORES** terão seus lastros atualizados entre a primeira e a segunda corrida desta Etapa.

Artigo 131: Pilotos convidados também participarão do **BOP**, e serão divididos em 4 (quatro) grupos, **PLATINA, OURO, PRATA** ou **BRONZE**, de acordo com:

Classificação	BOP	CRITÉRIO
Platina	60 kg	Pilotos profissionais em atividade, participando de campeonatos profissionais nacionais ou internacionais ou pilotos que se classifiquem no mesmo nível.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO



Ouro	35 kg	Pilotos CUP na temporada de 2017 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.
Prata	18 kg	Pilotos SPORT na temporada de 2017 ou pilotos CUP fora de atividade (sem ter feito mais de 2 corridas nas últimas duas temporadas), ou pilotos que se classifiquem no mesmo nível.
Bronze	0 kg	Pilotos MASTER na temporada de 2017 ou pilotos SPORT fora de atividade (sem ter feito mais de 2 corridas nas últimas duas temporadas), ou pilotos que se classifiquem no mesmo nível.

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

131.2: Um **COMPETIDOR** que não tenha participado de todas as Etapas do Campeonato será caracterizado, somente para efeito de **BOP**, como Piloto convidado e conseqüentemente enquadrado em algumas das classificações **PLATINA, OURO, PRATA e BRONZE** de lastro.

131.3: Caso um **PILOTO CONVIDADO** denominado **PLATINA** participe da primeira Etapa do Campeonato, onde todos os **COMPETIDORES** participarão com 0 (zero) kg de **BOP**, este **PILOTO CONVIDADO** participará com 35 (trinta e cinco) kg de **BOP**.

131.4 Os **COMPETIDORES** denominados **PILOTOS** “hors concours” seguem o mesmo critério de **BOP** descrito no Artigo 130.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO



REGULAMENTAÇÃO TÉCNICA

*Toda a Regulamentação Técnica do **PIGCCB 2018** está contida a seguir, na “**PARTE B**” deste Regulamento, a qual é integrante da presente Regulamentação do **PORSCHE IMPÉRIO GT3 CUP CHALLENGE BRASIL (PIGCCB 2018)**.*

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, 28 de fevereiro de 2018.

COMISSÃO NACIONAL DE VELOCIDADE
PAULO BECCARDI - PRESIDENTE

CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
CARLOS ROBERTO MONTAGNER - PRESIDENTE

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
WALDNER BERNARDO DE OLIVEIRA - PRESIDENTE

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180
Tel: (55-21) 2221-4895 - Fax: (55-21) 2221-4531
Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



ANEXO I - CALENDÁRIO – 2018

PORSCHE

CARRERA CUP
BRASIL



CALENDÁRIO 2018 - CALENDER 2018

ETAPA ROUND	FORMATO FORMAT	DATA DATE	LOCAL LOCATION
1	Sprint	23 e 24 de março - <i>March, 23 and 24</i>	Curitiba (BRA)
2	Sprint	13 e 14 de abril - <i>April, 13 and 14</i>	Interlagos (BRA)
3	Sprint	11 e 12 de maio - <i>May, 11 and 12</i>	Goiânia (BRA)
4	Sprint	9 e 10 de junho - <i>June, 9 and 10</i>	Termas de Río Hondo (ARG)
5	Endurance	27 e 28 de julho - <i>July, 27 and 28</i>	Interlagos (BRA)
6	Sprint	14 e 15 de setembro - <i>September, 14 and 15</i>	Velo Città (BRA)
7	Endurance	12 e 13 de outubro - <i>October, 12 and 13</i>	Goiânia (BRA)
8	Sprint	9, 10 e 11 de novembro - <i>Nov, 9, 10 and 11</i>	Interlagos (F1) (BRA)
9	Endurance	23 e 24 de novembro - <i>November, 23 and 24</i>	Interlagos (BRA)

DATAS SUJEITAS A ALTERAÇÃO PELO PROMOTOR DO EVENTO.
CALENDER SUBJECT TO CHANGE BY THE EVENT PROMOTOR.

V5

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180
Tel: (55-21) 2221-4895 - Fax: (55-21) 2221-4531
Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



ANEXO II

ESPAÇOS PUBLICITÁRIOS NO AUTOMÓVEL – 2018

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.



CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180
Tel: (55-21) 2221-4895 - Fax: (55-21) 2221-4531
Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br








ANEXO III

ESPAÇOS PUBLICITÁRIOS NO MACACÃO – 2018

Os espaços dos logos nos macacões, conforme desenho abaixo, são reservados para a **PORSCHE IMPÉRIO GT3 CUP CHALLENGE BRASIL**. Os demais espaços poderão ser usados para patrocinadores dos pilotos.

Porsche Carrera Cup 2018

- ① Marca de gola
Reservada
- ② Marca de ombros
Reservada
- ③ Marca de peito direita alta

- ④ Marca de peito direita baixa
Reservada
- ⑤ Marca de peito esquerda alta

- ⑥ Marca de peito esquerda baixa

- ⑦ Marca de costas

- ⑧ Marca de braço (ambos os lados)






Imagem ilustrativa. **Layout do macacão e marca "PORSCHE" nas pernas** não são obrigatórios.
Terminantemente **PROIBIDO** utilizar o brasão oficial (ou adaptado) da marca Porsche: 

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180
 Tel: (55-21) 2221-4895 - Fax: (55-21) 2221-4531
 Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



PARTE B

“REGULAMENTAÇÃO TÉCNICA 2018”

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 IMPÉRIO GT3 CUP CHALLENGE BRASIL (PIGCCB)** serão utilizados carros tecnicamente idênticos modelos **PORSCHE 911 GT3 CUP TYPE 991/II MY 2018** e **PORSCHE 911 GT3 CUP TYPE 991/I MY 2014** de uma série limitada construída com base no modelo convencional Porsche 911 GT3. Carros do modelo, tipo 991, competirão na Classe Cup. Todos 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.

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.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895 - Fax: (55-21) 2221-4531

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



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 277-4 “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.

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 3,8 litros e 460 hp para os carros **PORSCHE 911 GT3 CUP TYPE 991/I MY 2014** e 4.0 litros e 485 hp para os carros **PORSCHE 911 GT3 CUP TYPE 991/II MY 2018** . 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.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895 – Fax: (55-21) 2221-4531

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



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. v

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**.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO



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

Artigo 24: O uso de Cool Suits é permitido, inclusive com sistema para ingestão de água.

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 pilotos 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: Piloto mais equipamentos pesando 85 kg, carregará 15 (quinze) kg de lastro.

CAPÍTULO VIII: PNEUS

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

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO



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: A **PROMOTORA** do **PIGCCB** reserva-se o direito de instalar câmeras filmadoras em quaisquer dos carros de corrida ou em todos a seu livre critério, para fins de oferecer material de vídeo para a produção de vídeo, TV, ou publicidade do **PIGCCB**.

27.1: 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 **PIGCCB** não tenha solicitado ou dado seu consentimento prévio de permissão para a presença e operação de tal dispositivo.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO



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 **PIGCCB** e seus membros.

Artigo 31: Quaisquer discussões sobre eventuais divergências na interpretação do presente Regulamento caberão exclusivamente à direção do **PIGCCB** a decisão final acerca de sua interpretação.

Artigo 32: O presente Regulamento – **PIGCCB 2018** – é de cumprimento obrigatório, eis que todos os **COMPETIDORES** e participantes diretamente ligados ao evento **PIGCCB** 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 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, 28 de fevereiro de 2018.

COMISSÃO NACIONAL DE VELOCIDADE
PAULO BECCARDI - PRESIDENTE

CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
CARLOS ROBERTO MONTAGNER - PRESIDENTE

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
WALDNER BERNARDO DE OLIVEIRA - PRESIDENTE

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180
Tel: (55-21) 2221-4895 – Fax: (55-21) 2221-4531
Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br