



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

**PORSCHE IMPÉRIO GT3 CUP ENDURANCE SERIES 2019  
REGULAMENTO DESPORTIVO**

Este é um documento importante. Todos os pilotos e **COMPETIDORES** devem ler este regulamento antes de preencher o formulário de inscrição para o Campeonato de Endurance, a ser realizado de julho a dezembro de 2019. No caso de qualquer dúvida em relação a estas regras e condições, favor entrar em contato com a GT3 Cup Eventos Esportivos Ltda., cuja é **PROMOTORA** do Evento.

A Confederação Brasileira de Automobilismo poderá confeccionar adendos que o **PROMOTOR** vier solicitar.. Quaisquer mudanças ou alterações eventualmente realizadas serão publicadas com essa finalidade e serão distribuídos a todos os pilotos e competidores.

Todos os direitos são reservados.  
Observações sobre os direitos de autor:

O texto, as imagens e todas as outras informações publicadas neste folheto são de direito da **CBA** e da Empresa **PROMOTORA**.

É proibida sua reprodução total ou parcial, sem prévia autorização por escrito da **CBA** e da Empresa **PROMOTORA**.

Os **CAPÍTULOS** usados neste documento servem somente para rápida referência.

Em caso de dúvida quanto à interpretação deste regulamento, a sua versão final, em língua portuguesa, deverá ser a utilizada para o entendimento.

O Autor deste documento é a Empresa **PROMOTORA** do Campeonato Porsche GT3 Cup Challenge Endurance Series 2019, que foi devidamente homologado pela **CBA**.

GT3 Cup Eventos Esportivos Ltda.

Av. Eng. Eusébio Stevaux, 1.518

São Paulo – SP - Brasil

CEP 04696-000

Telefone: +55 11 3302-0911

Contatos:

Sr. Dener Pires

Sra. Silvana Pires

E-mail: [dener@porscheGT3cup.com.br](mailto:dener@porscheGT3cup.com.br)

E-mail: [silvana@porscheGT3cup.com.br](mailto:silvana@porscheGT3cup.com.br)

**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](http://www.cba.org.br) - E-mail: [cba@cba.org.br](mailto:cba@cba.org.br)



## PARTE A “REGULAMENTO DESPORTIVO”

### CAPÍTULO I: JURISDIÇÃO

**Artigo 1:** O Campeonato Porsche Império GT3 Cup Endurance Series 2019 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). Eventuais adições, esclarecimento e modificações aos regulamentos feitos pela Organização, 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:** A conduta e o controle do evento serão governados pelo **PROMOTOR** do evento.

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

### CAPÍTULO II: ORGANIZAÇÃO

**Artigo 4:** A **GT3 Cup Eventos Esportivos Ltda. (PROMOTOR(A))**, através de uma permissão especial da Dr. Ing. h.c. F. Porsche Aktiengesellschaft (PAG) organiza o Campeonato Porsche Império GT3 Cup Endurance Series, que consiste em uma corrida de veículos administrada dentro do escopo de um evento da **PROMOTORA** e conta com o apoio e patrocínio de diversos parceiros e empresas.

**Artigo 5:** Todos os **COMPETIDORES** e profissionais que participam da prova comprometem-se por si, por seus funcionários e/ou agentes, a observarem todas as provisões e normas desta Regulamentação.

**Artigo 6:** Ao assinar a ficha de inscrição, o **COMPETIDOR** está aderindo em sua plenitude todas às condições deste Regulamento, e não pode alegar sob nenhuma hipótese, o desconhecimento das mesmas.

#### 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](http://www.cba.org.br) - E-mail: [cba@cba.org.br](mailto:cba@cba.org.br)

**Artigo 7:** A **CBA** (Confederação Brasileira de Automobilismo) nomeará os Oficiais que validarão a prova, a saber:

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

Enquanto o **PROMOTOR** nomeará:

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

**Artigo 8:** 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. Esta mudança deve ser feita única exclusivamente a critério da CBA.

**Artigo 9:** 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, ouvida sempre a CBA. 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, pela CBA com adendos.**

**Artigo 10:** Adendos ao Regulamento, confeccionados pela CBA, podem ser publicados por escrito via Boletins, pelo **PROMOTOR** e por aqueles que realizam a vistoria dos veículos com anuência dos Comissários Desportivos.

**Artigo 11:** Eventos isolados podem ser reprogramados ou cancelados.

**Artigo 12:** Tudo que não está autorizado nesse regulamento está automaticamente proibido.

### CAPÍTULO III: INSCRIÇÕES

**Artigo 13:** O portador de Licença de Competição válida, que estiver qualificado para a inscrição, deverá solicitar sua inclusão na prova 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:



GT3 EVENTOS ESPORTIVOS LTDA.

Av. Eng. Eusébio Stevaux, n.º 1518

São Paulo/SP – Brasil

CEP: 04696-000

Tel: +55 11 3302-0911

A/C. Sra. Silvana Pires

**Artigo 14:** 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 pela **PROMOTORA**.

**Artigo 15:** A **PROMOTORA** informará à Federação local sobre as inscrições dos **COMPETIDORES**.

**Artigo 16:** Não é permitido aos **COMPETIDORES** enviar suas inscrições diretamente às Federações.

**Artigo 17:** É reservado a **PROMOTORA** o direito de aceitar ou recusar uma inscrição para uma corrida isolada.

**Artigo 18:** A **PROMOTORA** isenta os **COMPETIDORES** de pagamento de taxa de inscrição para a participação da prova.

#### **CAPÍTULO IV: COMPETIDORES E LICENÇAS**

**Artigo 19:** Para a participação na prova, todos os **COMPETIDORES** devem possuir Licença Nacional (carteira de piloto CBA) válida para o ano da competição, nas categorias Master, PGC-A ou PGC-B, porém nenhum piloto será admitido sem passar por uma avaliação do **PROMOTOR/CBA**.

**Artigo 20:** Caso um **COMPETIDOR** que possua Carteira Internacional **FIA** válida, com categoria mínima “C”, de outro país, que não o Brasil, quiser participar da prova, ele/ela deverá apresentar à **PROMOTORA**, junto com a inscrição, uma autorização por escrito da respectiva ASN.

**Artigo 21:** Se um **COMPETIDOR** quiser usar um pseudônimo, deverá requerer a autorização da utilização mesmo pela **PROMOTORA**.

## CAPÍTULO V: DO CAMPEONATO

**Artigo 22:** O Campeonato Porsche Império GT3 Cup Endurance Series 2019 será realizado em 3 (três) provas, com datas de acordo com o Anexo I, sendo que as Etapas 1 (um) e 2 (dois) terão duração de 300 km (trezentos quilômetros) ou 2h45 (duas horas e quarenta e cinco minutos) e a Etapa 3 (três) terá duração de 500 km (quinhentos quilômetros) ou 4h30 (quatro horas e trinta minutos).

**Artigo 23:** Para as Etapas de 300 km (trezentos quilômetros), isto é, Etapas 1 (um) e 2 (dois) somente poderão se inscrever duplas de **COMPETIDORES**.

Para a Etapa 3 (três), de 500 km (quinhentos quilômetros), será permitido a inscrição de um mínimo de 2 (dois) e um máximo de 3 (três) **COMPETIDORES** por carro.

**Artigo 24:** Nas Etapas 1 (um) e 2 (dois), de 300 km, não será permitida a inscrição de um **COMPETIDOR** em mais que 1 (uma) equipe.

**Artigo 25:** Na Etapa 3 (três), de 500 km, será permitida a inscrição de um **COMPETIDOR** em até 2 (duas) equipes, sem distinção entre as Classes.

**Artigo 26:** A **PROMOTORA** poderá, caso haja disponibilidade, designar um ou mais **CARRO(S) RESERVA** para que os **COMPETIDORES** iniciem e/ou continuem as suas participações nas sessões opcionais ou oficiais.

### 26.1: O CARRO RESERVA:

- i. Somente poderá ser utilizado em caso de comprovada quebra mecânica;
- ii. O **CARRO RESERVA** somente poderá iniciar uma atividade se estiver com o peso de Piloto e **B.O.P** equalizados com o carro anterior e com um dos jogos de pneus da **EQUIPE**.

**Artigo 27:** No caso de uma quebra durante a corrida onde o carro não consiga retornar aos boxes por seus próprios meios, o **CARRO RESERVA** poderá continuar com o outro **COMPETIDOR** da **EQUIPE**, porém, uma vez que o carro não entrou no *pit lane* esse *pit stop* não contará como um dos *pits stop's* mínimos da **EQUIPE**.

Neste caso, o outro **COMPETIDOR** deve sair com o seu sensor de cronometragem (ou um sensor fornecido pela **PROMOTORA**) e, no momento em que ele realizar a saída do *pit lane*, encerrasse o *stint* da quebra e iniciasse um novo *stint*.

**Artigo 28:** Cada **COMPETIDOR** da Equipe deverá percorrer um número mínimo de voltas em cada corrida, de acordo com:

	Etapa 1 Estoril 300 km	Etapa 2 Goiânia 300 km	Etapa 3 Interlagos 500 km <b>2 pilotos</b>	Etapa 3 Interlagos 500 km <b>3 pilotos</b>
Número mínimo de voltas por piloto	28 voltas	32 voltas	48 voltas	32 voltas

**28.1:** No caso de a Prova terminar por tempo, cada **COMPETIDOR** da Equipe deverá ter no mínimo:

	Etapa 1 Estoril 300 km	Etapa 2 Goiânia 300 km	Etapa 3 Interlagos 500 km <b>2 pilotos</b>	Etapa 3 Interlagos 500 km <b>3 pilotos</b>
Percentual mínimo de voltas do carro	35% das voltas do carro	35% das voltas do carro	35% das voltas do carro	20% das voltas do carro

**Artigo 29:** Para as Equipes que completarem entre 75% (setenta e cinco por cento) e 90% (noventa por cento) da corrida, independentemente de a corrida ter finalizado pelo número de voltas previstas ou pelo tempo máximo estabelecido, cada **COMPETIDOR** da Equipe deverá ter no mínimo:

	Etapa 1 Estoril 300 km	Etapa 2 Goiânia 300 km	Etapa 3 Interlagos 500 km <b>2 pilotos</b>	Etapa 3 Interlagos 500 km <b>3 pilotos</b>
Percentual mínimo de voltas do carro	35% das voltas do carro	35% das voltas do carro	35% das voltas do carro	20% das voltas do carro

**29.1:** Equipes que não completarem 75% da prova não serão classificadas.



**Artigo 30:** Um **COMPETIDOR** poderá realizar 2 (dois) ou mais *stint's* em sequência.

**Artigo 31: TIME PENALTY PADRÃO** é uma penalização de 60s (sessenta segundos), que serão contabilizados entre a linha de cronometragem no início do *pit lane* e a linha de cronometragem na saída do *pit lane*.

**Artigo 32:** No *Time Penalty* a Equipe está proibida de “tocar” no carro.

**Artigo 33:** Os *Time Penalty's* deverão ser cumpridos no local designado pela direção de provas (que será informado no regulamento particular de cada prova). O controle do tempo que o carro ficará parado é responsabilidade da **EQUIPE**.

## CAPÍTULO VI: DO PIT STOP

**Artigo 34:** Cada Equipe terá por obrigação realizar um mínimo de 3 (três) *pit stop's* para as Etapas 1 (um) e 2 (dois) e de 5 (cinco) para a Etapa 3 (três), com duração mínima de 6 min (seis minutos) cada *pit stop*.

**34.1:** As Equipes poderão unificar seus pit stops obrigatórios, se for necessário ou se desejarem. Cada unificação de pit stop gerará um acréscimo de 45 (quarenta e cinco segundos), que deverá ser pago dentro do **PIT STOP UNIFICADO**. Desta forma:

- i. União de 2 (dois) pit stops gera um pit stop de 12 minutos e 45 segundos;
- ii. União de 3 (três) pit stops gera um pit stop de 19 minutos e 30 segundos;
- iii. União de 4 (quatro) pit stops gera um pit stop de 26 minutos e 15 segundos;
- iv. União de 5 (cinco) pit stops gera um pit stop de 33 minutos e 00 segundos;

**Artigo 35:** O controle do tempo mínimo de *pit stop* será realizado através do sistema de cronometragem, no intervalo das linhas de cronometragem da entrada e saída do *pit lane*.

**Artigo 36:** É de única responsabilidade da **EQUIPE** de **COMPETIDORES** as ordens de entrada e saída do box, bem como o controle de tempo do *pit stop*.

**Artigo 37:** Existem 3 tipos de *pit stop*:

- i. **PIT STOP OBRIGATÓRIO** – com tempo mínimo de 6 min (seis minutos), são necessários 3 (três) ou 5 (cinco), de acordo com o **Artigo 34**;
- ii. **PIT STOP EXTRA** – para realizar qualquer tipo de reparo, abastecimento, troca extra de pilotos, troca de pneus extras do mesmo tipo (seco para seco ou chuva para chuva), tem tempo mínimo de 60 s (sessenta segundos);

### CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

- iii. **PIT STOP DE TROCA DE TIPO DE PNEUS** - sempre que a **EQUIPE** realizar uma troca de tipo de pneus (chuva para seco ou vice-versa), esse pit stop tem tempo mínimo de 3 min (três minutos);

**Artigo 38:** Caso, ao final da Prova, uma **EQUIPE** não possuir o número mínimo de *pit stop's* definidos para a Etapa em questão a **EQUIPE** será desclassificada da Prova.

**Artigo 39:** Em caso de uma **EQUIPE** realizar um **PIT STOP OBRIGATÓRIO** menor que o tempo mínimo de 6 (seis) minutos, esta será penalizada em:

- i. Cada **PIT STOP OBRIGATÓRIO** com duração entre **5min 59s 000 milésimos** (cinco minutos e cinquenta e nove segundos) e **5min 59s 999 milésimos** (cinco minutos e cinquenta e nove segundos e novecentos e noventa e nove milésimos), resultará em uma penalização de **6 s** (seis segundos), a ser acrescida em um de seus **PIT STOP OBRIGATÓRIOS** faltantes. No caso desta infração ocorrer no último **PIT STOP OBRIGATÓRIO** da **EQUIPE**, ou de a **EQUIPE** não cumprir corretamente a sua penalização em um dos seus outros **PIT STOP OBRIGATÓRIOS**, a penalização passará a ser o acréscimo de **12 s** (doze segundos) ao tempo final de Prova da **EQUIPE**.

Exemplificando (corrida de 300 km): Uma **EQUIPE** realiza o seu primeiro **PIT STOP OBRIGATÓRIO** em 5:59,254, logo, menor do que o tempo mínimo estabelecido de 6 minutos. Esta **EQUIPE** deverá realizar o seu segundo ou terceiro **PIT STOP OBRIGATÓRIO** com tempo mínimo de 6:06,000 (seis minutos e seis segundos).

Caso a infração ocorra no seu último **PIT STOP OBRIGATÓRIO** a **EQUIPE** será penalizada em 12 (doze segundos) no seu tempo final de corrida.

Caso a **EQUIPE** não cumprir corretamente seu **PIT STOP OBRIGATÓRIO**, será penalizada em 12 (doze segundos) no seu tempo final de corrida, por cada **PIT STOP OBRIGATÓRIO** não cumprido corretamente.

Caso a **EQUIPE**, na tentativa de cumprir seu **PIT STOP OBRIGATÓRIO** de 6:06,000, cometa nova infração (por exemplo 6:05,598) será entendido que a **EQUIPE** não cumpriu a penalização.

- ii. Cada **PIT STOP OBRIGATÓRIO** com duração entre **5min 58s 000 milésimos** (cinco minutos e cinquenta e oito segundos) e **5min 58s 999 milésimos** (cinco minutos e cinquenta e oito segundos e novecentos e noventa e nove milésimos), resultará em uma penalização de **12 s** (doze segundos), a ser acrescida em um de seus **PIT STOP OBRIGATÓRIOS** faltantes. No caso desta infração ocorrer no último **PIT STOP OBRIGATÓRIO** da **EQUIPE**, ou de a **EQUIPE** não cumprir corretamente a sua penalização em um dos seus outros **PIT STOP**



**OBRIGATÓRIOS**, a penalização passará a ser o acréscimo de **24 s** (vinte e quatro segundos) ao tempo final de Prova da **EQUIPE**.

Exemplificando (corrida de 300 km): Uma **EQUIPE** realiza o seu primeiro **PIT STOP OBRIGATÓRIO** em 5:58,324, logo, menor do que o tempo mínimo estabelecido de 6 minutos. Esta **EQUIPE** deverá realizar o seu segundo ou terceiro **PIT STOP OBRIGATÓRIO** com tempo mínimo de 6:12,000 (seis minutos e doze segundos).

Caso a infração ocorra no seu último **PIT STOP OBRIGATÓRIO** a **EQUIPE** será penalizada em 24 s (vinte e quatro segundos) no seu tempo final de corrida.

Caso a **EQUIPE** não cumprir corretamente seu **PIT STOP OBRIGATÓRIO**, será penalizada em 24 s (vinte e quatro segundos) no seu tempo final de corrida, por cada **PIT STOP OBRIGATÓRIO** não cumprido corretamente.

Caso a **EQUIPE**, na tentativa de cumprir seu **PIT STOP OBRIGATÓRIO** de 6:12,000, cometa nova infração (por exemplo 6:08,598) será entendido que a **EQUIPE** não cumpriu a penalização.

- iii. Cada **PIT STOP OBRIGATÓRIO** com duração entre **5min 50s 000 milésimos** (cinco minutos e cinquenta segundos) e **5min 57s 999 milésimos** (cinco minutos e cinquenta e sete segundos e novecentos e noventa e nove milésimos), resultará em um **DRIVE THRU** como penalização, a ser cumprido em até 3 (três) voltas após a infração. No caso desta infração ocorrer no último **PIT STOP OBRIGATÓRIO** da **EQUIPE**, e a **EQUIPE** não possua tempo sua penalização será o acréscimo de 60 s (sessenta segundos) ao tempo final de Prova da **EQUIPE**.
- iv. **PIT STOPS** menores que 5:50,000 não serão considerados na contagem mínima de **PIT STOPS OBRIGATÓRIOS**.
- v. Os mesmos critérios se aplicam para as Equipes que estejam unificando pit stops.
  - a. Um **PIT STOP UNIFICADO** até 1 (um) segundo menor do que o estabelecido gerará uma penalização de **6 s** (seis segundos), a ser acrescida em um de seus **PIT STOP OBRIGATÓRIOS** faltantes. No caso desta infração ocorrer no último **PIT STOP OBRIGATÓRIO** da **EQUIPE**, ou de a **EQUIPE** não cumprir corretamente a sua penalização em um dos seus outros **PIT STOP OBRIGATÓRIOS**, a penalização passará a ser o acréscimo de **12 s** (doze segundos) ao tempo final de Prova da **EQUIPE**.

- b. Um **PIT STOP UNIFICADO** entre 1s 001 milésimo (um segundo e 1 milésimo) e 2 (dois) segundos menor do que o estabelecido resultará em uma penalização de **12 s** (doze segundos), a ser acrescida em um de seus **PIT STOP OBRIGATÓRIOS** faltantes. No caso desta infração ocorrer no último **PIT STOP OBRIGATÓRIO** da **EQUIPE**, ou de a **EQUIPE** não cumprir corretamente a sua penalização em um dos seus outros **PIT STOP OBRIGATÓRIOS**, a penalização passará a ser o acréscimo de **24 s** (vinte e quatro segundos) ao tempo final de Prova da **EQUIPE**.
- c. Um **PIT STOP UNIFICADO** entre 2s 001 milésimo (dois segundos e 1 milésimo) e 10 (dez) segundos menor do que o estabelecido resultará em um **DRIVE THRU** como penalização, a ser cumprido em até 3 (três) voltas após a infração. No caso desta infração ocorrer no último **PIT STOP OBRIGATÓRIO** da **EQUIPE**, e a **EQUIPE** não possua tempo sua penalização será o acréscimo de 60 s (sessenta segundos) ao tempo final de Prova da **EQUIPE**.
- d. Um pit stop unificado com 10 (dez) segundos menor do que o estabelecido, perderá um **PIT STOP OBRIGATÓRIO** da unificação.

**Artigo 40:** Caso uma **EQUIPE** realize um **PIT STOP EXTRA** com tempo menor que 60 s (sessenta segundos) entre as linhas de entrada e saída do *pit lane*, esta será penalizada com um **DRIVE THRU**, ou na impossibilidade de realização do **DRIVE THRU**, com acréscimo de 60 s (sessenta segundos no tempo de prova).

**40.1:** Caso uma **EQUIPE** realize um **PIT STOP DE TROCA DE TIPO DE PNEUS** com tempo menor que 3 min (três minutos) entre as linhas de entrada e saída do *pit lane*, esta será penalizada com um **TIME PENALTY PADRÃO**, ou na impossibilidade de realização do **TIME PENALTY PADRÃO**, com acréscimo de 120 s (cento e vinte segundos no tempo de prova).

**Artigo 41:** O **DRIVE THRU** será também controlado entre a linha de entrada e a linha de saída do *Pit Lane*, com o tempo mínimo informado no regulamento particular de cada Prova.

**Artigo 42:** Simultaneamente ao abastecimento **não é permitido** a troca de pneus e eventuais manutenções no carro. O ajuste da posição de asa, o ajuste das barras estabilizadoras, troca de **COMPETIDORES** e a aquisição de dados estão permitidos durante todo o processo de *pit stop*, desde que, sempre sejam executados por membros da equipe da **PROMOTORA** (*coach's* e convidados não podem participar das ações de *pit stop*).

**42.1:** No caso de uma **EQUIPE** infringir o artigo 42 esta será penalizada com um **DRIVE THRU**.

**Artigo 43:** Somente os técnicos nomeados pela **PROMOTORA** e os **COMPETIDORES** poderão executar as ações durante o *pit stop*.

**43.1:** No caso de uma Equipe infringir o artigo 43 esta será penalizada com um **DRIVE THRU**.

**Artigo 44:** Para o início da realização do *Pit Stop* é necessário que o carro esteja parado em 45º em relação a pista de rolagem, com a traseira apontada para os boxes e a frente para a pista de rolagem.

**Artigo 45:** O impedimento da correta realização do *Pit Stop* ou tráfego na pista de rolagem por parte de um **COMPETIDOR** para com outro(s) **COMPETIDOR(ES)** será avaliado pelos comissários desportivos e poderá ser considerado atitude antidesportiva caso seja entendido que houve lesão a outra(s) parte(s).

## **CAPÍTULO VII: DAS CLASSES E DOS CARROS**

**Artigo 46:** Os únicos carros com direito a competir na prova serão os veículos Porsche 911 GT3 Cup modelos 991/1 (3.8), ano **2014** e Porsche 911 GT3 Cup modelos 991/2 (4.0) **2018**, construídos pela Porsche Motorsport, departamento de competição da Porsche AG.

Todos os carros 991/1 (3.8) competirão com restritores de ar de mesma dimensão dos que utilizados no Campeonato Porsche Império Carrera Cup 3.8.

**Artigo 47:** Duas Classes competirão no Campeonato, **4.0 CARRERA** e **3.8 CARRERA**, cada uma delas com duas subclasses, **4.0 GT3**, **4.0 SPORT**, **3.8 GT3** e **3.8 SPORT**. As Classes, bem como as subclasses têm classificações de pontos separadas.

1. **4.0 CARRERA:** Todas as **EQUIPES** inscritas com carros modelo 991/2 (4.0).
  - 1.1. **4.0 GT3:** **EQUIPES** inscritas com carros modelo 991/2 (4.0) que possuam ao menos **UM PILOTO** de classificação **BOP "BRONZE"**.
  - 1.2. **4.0 SPORT:** **EQUIPES** inscritas com carros modelo 991/2 (4.0) que possuam **TODOS OS PILOTO** de classificação **BOP "BRONZE"**.
2. **3.8 CARRERA:** Todas as **EQUIPES** inscritas com carros modelo 991/1 (3.8).

2.1.3.8 **GT3: EQUIPES** inscritas com carros modelo 991/1 (3.8) que possuam ao menos **UM PILOTO** de classificação **BOP “BRONZE”**.

2.2.3.8 **SPORT: EQUIPES** inscritas com carros modelo 991/1 (3.8) que possuam **TODOS OS PILOTO** de classificação **BOP “BRONZE”**.

**Artigo 48:** Os **COMPETIDORES** inscritos na prova terão um numeral designado para seus veículos. Cada **EQUIPE** inscrita na prova deverá utilizar um número diferente, mesmo que estejam em Classes diferentes.

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

**Artigo 49:** Durante o treino e corrida, todos os carros devem ter colocadas as propagandas e logos obrigatórios dos patrocinadores da **PROMOTORA**, assim como a identificação nacional e os adesivos de número de corrida de tamanho definido, tipo, quantidade e localização conforme definido pela **PROMOTORA**.

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

**Artigo 50:** É expressamente proibido, utilizar propaganda relacionada a concorrentes comerciais dos patrocinadores da prova e conseqüentemente da **PROMOTORA**.

**Artigo 51:** Todo o patrocínio dos **COMPETIDORES** estará sujeito à aprovação prévia da **PROMOTORA**.

## **CAPÍTULO VIII: VISTORIA DESPORTIVA**

**Artigo 52:** Cada **COMPETIDOR** deverá portar sua Carteira de Piloto válida, e um documento de identificação com foto, disponível para inspeção a qualquer momento durante o Evento.

**Artigo 53:** 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 IX: VISTORIA TÉCNICA

**Artigo 55:** Antes do início da prova, todos os carros participantes serão inspecionados tecnicamente pela Comissão Técnica da **PROMOTORA** de forma a assegurar-se que o veículo satisfaça às presentes regras em sua plenitude.

**Artigo 56:** A **PROMOTORA** reserva-se o direito de submeter qualquer carro a uma inspeção técnica adicional a qualquer momento durante a programação do Evento, 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.

**Artigo 58:** Os comissários **desportivos** 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.

## CAPÍTULO X: QUANTIDADE DE PNEUS E AJUSTE DE PRESSÃO

**Artigo 59:** Nos treinos livres, de qualificação e nas corridas, somente serão permitidos o uso de pneus oficialmente liberados, isto é, **LACRADOS** pela **PROMOTORA**.

**Artigo 60:** Os pneus serão adquiridos pelo **COMPETIDOR** diretamente do fornecedor oficial, durante o evento.

**Artigo 61:** Somente os pneus “**LACRADOS**” poderão ser utilizados pelas equipes para a Classificação e a Corrida, de acordo com a estratégia que escolherem.

**Artigo 62:** Para todas as Classes a quantidade de jogos de pneus a serem lacrados, adquiridos e utilizados por cada **EQUIPE** está limitada a:

i. **LACRADOS PARA TREINOS LIVRES E CLASSIFICAÇÕES E WARM-UP:**

1.1. **USADOS LACRADOS:**

- i. 2 (dois) jogos de pneus usados **LACRADOS** poderão ser utilizados para participação nas sessões de treinos livres e classificações para as Etapas 1 (um) e 2 (dois). Estes jogos não poderão ter sido adquiridos na Etapa em questão. Pneus sem lacre de outras Etapas não poderão ser **LACRADOS**. A organização poderá oferecer pneus usados para Equipes que não tenham histórico de pneus usados.
- ii. 3 (três) jogos de pneus usados **LACRADOS** poderão ser utilizados para participação nas sessões de treinos livres e classificações para a Etapa 3. Estes jogos não poderão ter sido adquiridos na Etapa em questão. Pneus sem lacre de outras Etapas não poderão ser **LACRADOS**. A organização poderá oferecer pneus usados para Equipes que não tenham histórico de pneus usados.

1.2. **NOVOS LACRADOS:**

- i. 3 (três) jogos de pneus novos poderão ser adquiridos e **LACRADOS** para participação dos treinos livres e classificações, para as Etapas 1 (um) e 2 (dois).
- ii. 4 (quatro) jogos de pneus novos poderão ser adquiridos e **LACRADOS** para participação dos treinos livres e classificações, para a Etapa 3 (três).
- ii. **SEM LACRE:** Cada Equipe poderá adquirir até 2 (dois) jogos **SEM LACRE** por Etapa, para as Etapas 1, 2 e 3. Pneus **SEM LACRE** nunca podem lacrados, mesmo depois de usados. Os pneus **SEM LACRE** somente poderão ser utilizados nas sessões de treinos opcionais e clínicas de pilotagem.

A tabela abaixo ajuda a ilustrar a regra de pneus. A permissão é baseada nas sessões de treinos opcionais, livres, classificação, warm-up e corridas, e não nos dias. A referência exibida por dia (quinta-feira, sexta-feira e sábado) é meramente ilustrativa de modo a facilitar o entendimento da regra.



ETAPAS 1 E 2 – 300 KM		
QUINTA-FEIRA (treinos opcionais e clínicas de pilotagem)	SEXTA-FEIRA / SÁBADO (treinos livres e classificações e warm-up)	SÁBADO (corrida)
<p><b><u>JOGO A e B:</u></b> 2 (dois) jogos de pneus novos sem lacre</p> <p><b><u>JOGOS C e D:</u></b> 2 (dois) jogos de pneus usados lacrados de Etapas anteriores (Sprint ou Endurance)</p> <p><b><u>JOGOS E, F e G:</u></b> 3 (três) jogos de pneus novos adquiridos na Etapa em questão</p>	<p><b><u>JOGOS C e D:</u></b> 2 (dois) jogos de pneus usados lacrados de Etapas anteriores (Sprint ou Endurance)</p> <p><b><u>JOGOS E, F e G:</u></b> 3 (três) jogos de pneus novos adquiridos na Etapa em questão</p> <p><b><u>JOGOS A e B:</u></b> <i>Não estarão disponíveis para uso.</i></p>	<p><b><u>JOGOS X, Y e Z:</u></b> Dentre os jogos C, D, E, F e G, a Equipe deverá determinar 3 (três) jogos com os quais participará da corrida.</p> <p><i>Os demais pneus não estarão disponíveis para uso.</i></p>

ETAPA 3 – 500 KM		
QUINTA-FEIRA (treinos opcionais e clínicas de pilotagem)	SEXTA-FEIRA / SÁBADO (treinos livres e classificações e warm-up)	SÁBADO (corrida)
<p><b><u>JOGO A e B:</u></b> 2 (dois) jogos de pneus novos sem lacre</p> <p><b><u>JOGOS C, D e E:</u></b> 3 (tres) jogos de pneus usados lacrados de Etapas anteriores (Sprint ou Endurance)</p> <p><b><u>JOGOS F, G, H e J:</u></b> 4 (quatro) jogos de pneus novos adquiridos na Etapa em questão</p>	<p><b><u>JOGOS C, D e E:</u></b> 3 (tres) jogos de pneus usados lacrados de Etapas anteriores (Sprint ou Endurance)</p> <p><b><u>JOGOS F, G, H e J:</u></b> 4 (quatro) jogos de pneus novos adquiridos na Etapa em questão</p> <p><b><u>JOGOS A e B:</u></b> <i>Não estarão disponíveis para uso.</i></p>	<p><b><u>JOGOS W, X, Y e Z:</u></b> Dentre os jogos C, D, E, F, G, H e J a Equipe deverá determinar 4 (quatro) jogos com os quais participará da corrida.</p> <p><i>Os demais pneus não estarão disponíveis para uso.</i></p>

**Artigo 63:** O ajuste da pressão dos pneus será livre para as Equipes, respeitando sempre o limite mínimo estabelecido pela **MICHELIN** de 1.2 bar (17,4 psi) para ajuste de pressão com pneu frio ou 1.5 bar (21,75 psi) para ajuste de pressão com pneu quente. A pressão dos pneus será sempre ajustada por um membro oficial da **MICHELIN**, de acordo com a indicação da Equipe.

Pneu frio: Temperatura externa do pneu (medida pelo técnico da **MICHELIN**) menor ou igual a 40°C.

Pneu quente: Temperatura externa do pneu (medida pelo técnico da **MICHELIN**) maior do que 40°C.

Caso as condições climáticas, geográficas ou até mesmo a condição do asfalto solicitar valores diferentes para o critério acima, estes poderão ser informados no regulamento particular da prova.

**63.1:** A pressão dos pneus **não** poderá ser ajustada durante as sessões de Classificação, no grid ou durante o “box aberto” (ela deverá ser ajustada **antes** da abertura do box). A pressão dos pneus **poderá** ser ajustada **entre** as sessões de Classificação (entre a Sessão 1 e a Sessão 2).

**Artigo 64:** Ajustes de pressão dos pneus realizados por outros que não os membros oficiais da **MICHELIN**, ou, com equipamentos que não os fornecidos pela **MICHELIN**, serão considerados irregularidades técnicas.

**Artigo 66:** O pré-aquecimento e qualquer tipo de tratamento químico ou mecânico dos pneus são proibidos.

**Artigo 67:** A utilização de agentes de aquecimento ou outros meios que mudem a temperatura dos pneus é proibida.

**Artigo 68:** A utilização de qualquer equipamento ou software que não os fornecidos pela **MICHELIN** ou pelo **PROMOTOR**, é **PROIBIDA**.

## CAPÍTULO XI: TROCAS DE PNEUS

**Artigo 69:** A estratégia de utilização dos pneus **LACRADOS** é livre para as **EQUIPES** durante os Treinos Livres, Classificações e Corrida.

**Artigo 70:** Em caso de uma **EQUIPE**, por qualquer motivo, durante a Prova, necessitar utilizar outros pneus que não os **LACRADOS**, esta troca deverá ser feita no Box de apoio.

**70.1:** Neste caso, a **EQUIPE** receberá 1 (um) ou mais pneus novos.

**70.2:** Somente serão substituídos pneus comprovadamente danificados, não podendo as **EQUIPES** escolherem quais pneus trocarão.

**Parágrafo Único:** Caso seja comprovado uma troca desnecessária de pneu (pneu(s) substituído(s) não possuía(m) dano(s)), a **EQUIPE** será penalizada com *time penalty* de 100 s (cem segundos).

**70.3:** Esta troca não poderá ser feita dentro de um dos **PIT STOP'S OBRIGATÓRIOS**. Isto é, caso uma **EQUIPE** tenha que realizar uma troca de pneus fora dos seus pneus **LACRADOS**, esta **EQUIPE** deverá entrar no box, parar no box de apoio, realizar a troca e se dirigir imediatamente para a saída do *pit lane*, sem qualquer parada no percurso de entrada e/ou saída, respeitando o tempo mínimo de passagem no *pit lane* de 60 s (sessenta segundos) entre as linhas de entrada e saída do *pit lane*.

Caso, após a troca, seja necessária uma espera (para não passar na linha da saída do *pit lane* com menos de 60 s), a **EQUIPE** deverá realizar a espera imediatamente a frente do box de apoio, sem obstruir o espaço de parada do box de apoio.

**Parágrafo Único:** Caso a **EQUIPE** saia do box de apoio, depois de uma troca de pneus, e pare em algum box do *Pit Lane*, para troca de pilotos e/ou abastecimento e/ou troca de pneus e/ou manutenções de qualquer espécie, está será penalizada com *time penalty* de 360 s (trezentos e sessenta segundos) a ser cumprido durante a prova. Na impossibilidade de cumprimento da penalização durante a corrida, 4 (quatro) voltas serão retiradas ao final da prova da equipe infratora.

**Artigo 71:** Se por condição de segurança a **PROMOTORA** ou o fornecedor oficial julgar necessário a troca de algum(uns) pneu(s) de determinada **EQUIPE**, este deverá acatar esta determinação.

## CAPÍTULO XII: 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 início da(s) corrida(s) se as condições assim exigirem.

**Artigo 73:** O uso de pneu de chuva durante os treinos livres é decisão dos **COMPETIDORES**.

**Artigo 74:** Na classificação/corridas, em condições de chuva, as **EQUIPES** terão a opção de escolher entre a utilização de um jogo de pneus novos ou usados.

**Artigo 75:** O **COMPETIDOR** será o único responsável pelo monitoramento do estado e da condição dos seus jogos de pneus de chuva.

**Artigo 76:** 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.

**Parágrafo Único:** 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 pela **PROMOTORA** e pelo fornecedor oficial.

### **CAPÍTULO XIII: DO COMBUSTÍVEL**

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

**Artigo 78:** Somente o **PROMOTOR** e a Federação local estão autorizados a colher amostras de combustível dos carros participantes a qualquer momento do evento.

**Artigo 79:** Nenhum aditivo de combustível será permitido.

**Artigo 80:** O **PROMOTOR** garante que as características do combustível utilizado atendem a todos os requerimentos exigidos no **CDA/CBA** e/ou **CDI/FIA**.

**Artigo 81:** A quantidade de combustível a ser colocada no tanque é livre para todos os treinos e corrida, sendo de responsabilidade das Equipes a correta administração das suas “torres de combustível” e estratégias de combustível.

**Para cada uma das Classificações um mínimo de 40L (quarenta) litros no tanque será exigido. O reabastecimento é proibido durante as sessões de Classificação, mas permitido entre as sessões de Classificação (entre a sessão 1 e sessão 2).**

### **CAPÍTULO XIV: BRIEFING PARA OS COMPETIDORES**

**Artigo 82:** Antes de cada Prova, uma sessão de instruções (*briefing*) para os **COMPETIDORES** será realizada pela **COMISSÃO DESPORTIVA** do Promotor da corrida.

**Artigo 83:** O *briefing* é feito para que o Diretor de Provas e comissários possam passar aos **COMPETIDORES** informações e critérios específicos sobre a corrida, principalmente de segurança e, portanto, é fundamental a presença do **COMPETIDOR**, antes de ir para o alinhamento na pista.

**Artigo 84:** 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 XV: COMUNICAÇÃO COM OS PILOTOS

**Artigo 85:** O uso de sistema de rádio para comunicação entre **COMPETIDOR** e mecânico e/ou engenheiro serão permitidos e serão fornecidos pela **PROMOTORA**.

**Artigo 86:** O uso de sistema de rádio para comunicação entre **COMPETIDOR** e *coach*, será permitido de forma opcional, com a contratação de mais um rádio adicional fornecido pela **PROMOTORA** ou fornecedor autorizado.

## CAPÍTULO XVI: NORMAS GERAIS DE SEGURANÇA

**Artigo 87:** 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 88:** É de única e exclusiva responsabilidade do **COMPETIDOR** o:

- i. Ajuste e travamento da posição do banco;
- ii. Ajuste dos espelhos (laterais e central);
- iii. Ajuste e travamento da coluna de direção;
- iv. Travamento do volante no cubo de direção;
- v. Verificação do sistema de rádios;
- vi. Aperto dos cintos de segurança;
- vii. Teste de funcionamento dos botões do volante;
- viii. Teste de funcionamento dos faróis, *brake light* e luz de neblina;
- ix. E ainda, em condições de chuva: acionamento das luzes de neblina (*fog light*).

**Artigo 89:** o **PROMOTOR** recomenda o reaperto dos cintos pelo piloto também durante a corrida.

**Artigo 90: 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 91:** Durante os treinos e corridas os **COMPETIDORES** devem usar somente a pista, e devem sempre respeitar **CDA/BA** e/ou **CDI/FIA** relativo ao comportamento dos **COMPETIDORES** em circuitos.

**Artigo 92:** 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 regaste/ fiscais de pista autorize sua saída.

**Parágrafo Único:** Este artigo não se aplica em caso de incêndio ou eminência de incêndio.

**Artigo 93:** 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 **COMISSÃO DESPORTIVA**.

**Artigo 94:** Toda e qualquer manutenção nos veículos, será executada pelo **PROMOTOR** e seus fornecedores oficiais em locais de sua escolha.

**94.1:** Todas as peças de substituição serão fornecidas pela **PROMOTORA**.

**94.2:** 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 (cinquenta) Km/h e isso será verificado e controlado pelos comissários de corrida através de radares móveis e/ou sistema de aquisição de dados dos carros.

**95.1:** Os **COMPETIDORES** que excederem o limite de velocidade durante a corrida serão penalizados com um **TIME PENALTY PADRÃO**. No caso de a infração ocorrer nos treinos livres e/ou classificação, os comissários poderão aplicar penalizações previstas no CDA.

**Artigo 96:** Nos movimentos de entrada e saída dos boxes é proibido cruzar a faixa branca de entrada e saída dos boxes pintadas na pista. Infratores poderão ser penalizados de acordo com o CDA.



**Artigo 97:** 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 amarela para pista fechada. A bandeira vermelha na saída dos boxes será utilizada nos intervalos entre as seções ou simultaneamente a bandeira vermelha mostrada na pista.

**Artigo 98:** As luzes de freio e os dois faróis traseiros devem estar funcionando durante todas as atividades de pista.

**Artigo 99:** Em caso de neblina ou chuva forte, todos os **COMPETIDORES** devem ligar os faróis traseiros de neblina.

## CAPÍTULO XVII: CRONOGRAMA DE TREINOS E CORRIDAS

**Artigo 100:** O cronograma da Prova será divulgado juntamente com o Regulamento Particular de cada Prova.

**Artigo 101:** A **PROMOTORA** reserva-se o direito de alterar os horários e dias dos treinos livres, classificação e corrida de acordo com seus critérios.

**Artigo 102:** A **PROMOTORA** reserva-se o direito de criar sessões extras de treinos para pilotos que não conseguirem cumprir parte da programação oficial. Neste caso as sessões terão o mesmo tempo das sessões oficiais.

## CAPÍTULO XVIII: CLASSIFICAÇÃO PARA FORMAÇÃO DO GRID

**Artigo 103:** Todas as **EQUIPES** devem ser classificadas durante o treino oficial cronometrado. Se uma **EQUIPE** não se classificar, a mesma poderá largar na última posição do grid com a permissão dos **COMISSÁRIOS DESPORTIVOS**. A admissão ao grid de largada é definida com base nos resultados de classificação .

**Artigo 104:** o número máximo de carros permitidos na pista durante as sessões de qualificação será definido de acordo com as regras quantidade de veículos admitidos no circuito.

**Artigo 105:** O formato padrão da Classificação será 2 (duas) sessões de Classificação de 10 (dez) minutos para cada uma das Classes (4.0 e 3.8).

A primeira Classificação será realizada pelo **COMPETIDOR** de menor **B.O.P** de cada **EQUIPE** e a segunda Classificação será realizada pelo **COMPETIDOR** de maior **B.O.P** de cada **EQUIPE**.

As duas sessões de Classificação serão realizadas com o **B.O.P** da **EQUIPE** (**B.O.P** com que a **EQUIPE** participará dos treinos e da Prova).

**Parágrafo único:** sempre que houver um “empate” de **B.O.P** entre os **COMPETIDORES** da **EQUIPE**, fica a critério da **EQUIPE** definir a ordem de Classificação. No caso da Etapa 3, num eventual trio com dois ou até mesmo três **COMPETIDORES** com mesmo **B.O.P**, fica a critério da **EQUIPE** definir qual dos **COMPETIDORES** e em que ordem fará a Classificação.

Exemplificando: Uma **EQUIPE** com **COMPETIDOR A**, de **B.O.P** 60 kg (sessenta quilogramas) e **COMPETIDOR B** com **B.O.P** de 0 kg (zero quilogramas). O **COMPETIDOR B** deverá obrigatoriamente realizar a primeira sessão de Classificação e o **COMPETIDOR A** a segunda sessão de Classificação. O carro fará as duas sessões de Classificação com o **B.O.P** de 30 kg (trinta quilogramas).

Caso se faça necessário, o **PROMOTOR** poderá alterar o formato da classificação. Neste caso, o novo formato será informado no regulamento participar da prova (RPP).

**Artigo 106:** No formato padrão da classificação, o grid de largada será formado pelo resultado consolidado das duas sessões de treino de Classificação, sendo o resultado final formado pela média entre a melhor volta de cada um dos **COMPETIDORES** da **EQUIPE**.

*Exemplificando:*

*Melhor tempo piloto A: 1:41,500*

*Melhor tempo piloto B: 1:40,200*

*Tempo consolidado da Equipe: 1:40,850 = ((1:41,500 + 1:40,200) / 2)*

**Artigo 107:** No formato padrão da classificação, caso um dos **COMPETIDORES** da **EQUIPE** não complete uma volta válida em tempo na sua sessão de Classificação, o seu tempo considerado para a realização da média será o tempo do último **COMPETIDOR** da sessão em questão com volta válida mais 0,1 s (um décimo de segundo).

**Artigo 108:** Em caso de impossibilidade de realização ou interrupção de uma sessão do treino Classificatório com menos de 5 (cinco) minutos:

- i. Caso uma das sessões de Classificação tenha ocorrido com pelo menos 5 (cinco) minutos, o resultado desta sessão será o utilizado para formação do grid de largada.

- ii. Caso nenhuma das sessões de Classificação possua 5 (cinco) minutos ou mais, o resultado da última sessão de treino livre realizada será utilizado para a formação do grid de largada. O resultado somente poderá ser utilizado se a sessão em questão tiver um tempo mínimo de 5 (cinco) minutos.
- iii. No caso de não existirem resultados de treinos livres, ou os resultados tiverem sido obtidos em sessões com menos de 5 (cinco) minutos, um sorteio será utilizado. Em caso de sorteio os grids da 4.0 e 3.8 serão divididos, as primeiras posições serão todas ocupadas por carros da 4.0 e somente após todos os carros da 4.0 sorteados serão sorteados os carros da 3.8. Isto é, em caso de sorteio nenhum carro 3.8 ocupará uma posição de largada na frente de um carro da 4.0.

**Artigo 109:** Em caso de existir um empate de médias dos tempos entre duas ou mais **EQUIPES**, o desempate será realizado através da comparação entre a melhor volta de cada **EQUIPE**.

**Artigo 110:** A **EQUIPE** somente poderá utilizar pneus “**LACRADOS**” para a Classificação.

**Artigo 111:** No formato padrão de classificação, para efeito de composição do **GRID**, não existe distinção entre Categoria **4.0** e **3.8**. Isto é, caso um carro da Categoria **3.8** se classificar na frente de um carro da categoria **4.0**, este exercerá essa posição no **GRID** de largada.

**Artigo 112:** No formato padrão de classificação, a publicação dos tempos dos **COMPETITORES** e a formação do grid será feita logo após o final do treino classificatório.

## CAPÍTULO XIX: O GRID

**Artigo 113:** O **PROMOTOR** respeitará a orientação do autódromo quanto à posição de largada do Pole Position, na direita ou esquerda.

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

**Artigo 114:** Membros da Equipe autorizados poderão acessar o **GRID** de largada e terão que sair após aviso via rádio do Diretor de Provas.

**Artigo 115:** Caso por qualquer motivo, uma **EQUIPE** não participe da largada, a sua posição de largada deverá ficar vaga.

## CAPÍTULO XX: PROCEDIMENTO DE LARGADA

**Artigo 116:** O formato base para a largada será:

- 00:00 – 00:10: box aberto;
- 00:10: Fechamento do *pit lane*;
- 00:10 – 00:15: formação do grid;
- 00:15 – 00:17: placa de 5 minutos;
- 00:17 – 00:19: placa de 3 minutos;
- 00:19 – 00:20: placa de 1 minuto;
- 00:20: bandeira verde
- 00:20 – 00:25: 2 voltas de apresentação, lideradas pelo safety car com o medical car seguindo a fila;
- 00:25: largada lançada (o sinal de largada será feito preferencialmente por luzes, porém, eventualmente, será feito através de bandeira verde).

Caso se faça necessário, o **PROMOTOR** poderá, com a anuência da Direção de Prova, alterar o tempo de Box aberto, fechamento de Box e placas de tempo, conforme a necessidade da TV, sem nunca prejudicar qualquer **COMPETIDOR**.

**Artigo 117:** Depois de determinado o lugar no **GRID**, os motores serão desligados para serem ligados novamente após a placa de 1 (um) minuto.

**Artigo 118:** O fechamento do *pit lane* será informado aos pilotos por meio da bandeira vermelha, assim como também, pela comunicação via rádio do Diretor de Corrida.

**Artigo 119:** 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 à saída dos boxes. Os **COMPETIDORES** só poderão acessar a pista quando autorizados por um oficial de pista.

**119.1:** Os carros que se encontrarem nesta situação, quando autorizados pelo oficial de pista responsável pela saída dos boxes, poderão acessar a pista e se juntarem ao final do pelotão, sempre respeitando a ordem em que saíram dos boxes.

**Artigo 120:** Se surgir qualquer problema e o diretor de prova decidir que a largada deverá ser postergada, o mesmo informará o novo procedimento a todos os **COMPETIDORES**.

## CAPÍTULO XXI: INCIDENTES

**Artigo 121:** “Incidente” significa qualquer acontecimento, ou série de acontecimentos envolvendo um ou mais **COMPETIDORES**, 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 dos regulamentos, **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 **COMPETIDOR** ser forçado para fora da pista;
- v. A prevenção ilegítima de uma manobra legítima de algum **COMPETIDOR**;
- vi. O impedimento ilegítimo de outro **COMPETIDOR** 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 122:** Caberá aos **COMISSÁRIOS** 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**, uma mensagem deverá ser enviada a todos os membros da equipe do **COMPETIDOR** ou **COMPETIDORES** envolvidos, além de ser exibida no sistema oficial de mensagens.

**Artigo 124:** Os **COMISSÁRIOS** podem impor qualquer uma das penalidades abaixo sobre qualquer **COMPETIDOR** envolvido num incidente:

- i. **DRIVE THRU – com tempo mínimo de passagem entre as linhas informado no regulamento particular de cada Prova.**

- ii. Penalidade de tempo durante a corrida (**TIME PENALTY**). O **COMPETIDOR** deverá entrar no *pit lane*, parar no local designado pela **PROMOTORA** e controlar o seu tempo, de modo a cumprir o **TIME PENALTY** designado entre as linhas de entrada e saída do *pit lane*.
  - a. Se a penalidade acima descrita for imposta durante as últimas 3 voltas, ou após o término da corrida, e tais situações não estiverem previstas em outros artigos deste regulamento, caberá aos comissários definir a penalidade à Equipe em questão, retirando um número “x” de voltas da **EQUIPE** ao final da Prova ou aplicando uma penalidade em tempo;
  - b. Caso no cumprimento da penalidade acima, o **COMPETIDOR** infrinja o tempo mínimo designado (passe pela linha de saída do *pit lane* sem completar o tempo designado pelos comissários), este **TIME PENALTY** não será válido.
- iii. Penalidade de tempo ao término da corrida;
- iv. Uma advertência ;
- v. Exclusão da prova, durante a prova;
- vi. Exclusão da prova, após a prova;
- vii. Se qualquer uma das punições **i** ou **iv** acima descritas forem aplicadas, elas não poderão ser protestadas.
- viii. 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, o procedimento será o seguinte: Os **COMISSÁRIOS** informarão o **PROMOTOR** da penalidade imposta à **EQUIPE** em questão e irão se assegurar de que esta informação será exposta no sistema oficial de mensagens. O **PROMOTOR** por sua vez deverá informar à **EQUIPE** sobre a penalidade.

## **CAPÍTULO XXII: SAFETY CAR**

**Artigo 126:** O *Safety Car* será conduzido por um piloto selecionado pela **PROMOTORA** que estará em contato permanente via rádio com o controle de corrida. Um “observador” também poderá ser nomeado pelo **PROMOTOR**.

**Artigo 127:** Antes do início da volta de formação, o *safety car* irá assumir a posição à frente da formação do grid e permanecerá até que a bandeira verde seja acenada. A partir de então, realizará uma volta inteira no circuito seguido por todos os **COMPETIDORES**.

### **CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO**



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 128:** O *Safety Car* pode ser trazido para a pista para neutralizar a corrida caso o Diretor de provas solicitar.

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

**Artigo 129:** 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 acompanhada da placa "SC" pelo período que durar a intervenção na pista.

**Artigo 130:** Os procedimentos para o *safety car* serão regidos conforme CDA.

**Artigo 131:** Durante a permanência do *Safety Car* a entrada dos boxes permanecerá aberta para as **EQUIPES** realizarem os *pit stops*.

**Artigo 132:** A saída dos Boxes será fechada sempre que o *Safety Car* passar pela entrada dos Boxes e, somente será reaberta, após a passagem de todo o pelotão de carros pela saída dos boxes. Esse procedimento será coordenado pelo diretor de provas.

## CAPÍTULO XXIII: CHEGADA

**Artigo 133:** O sinal de final de corrida será dado no PSDP, assim que o carro líder tiver completado a distância/tempo total especificado para cada corrida.

**Artigo 134:** A corrida terminará assim que o líder passar pela linha de cronometragem, logo após atingir a distância estabelecida ou o tempo limite estabelecido, o que ocorrer primeiro.

**Artigo 135:** 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 XIV: PROTESTOS

**Artigo 136:** No caso de eventuais Protestos, os critérios para os mesmos, deverão ser seguidos pelos procedimentos do **CDA/CBA** e/ou da Federação local.

**136.1.:** Cada protesto deverá ser escrito a mão, datado e assinado pelo protestante e com o recolhimento do valor estabelecido pela **CBA** ou a ASN local. Após o pagamento da taxa, o protesto será entregue pela Secretária de Provas ao Diretor de Provas. O prazo limite para os protestos é de 30 minutos após a divulgação do resultado assinado pelo Diretor de Prova e **COMISSÁRIOS**.

**136.2.:** Os **COMISSÁRIOS** analisarão o protesto de acordo com este código e podem infligir penalidades em adição a ou no lugar de quaisquer outras penalidades disponíveis a eles de acordo com o código. Qualquer decisão tomada pelo Comitê Desportivo da corrida não é sujeita a apelo. Caso o protesto proceda eximindo o protestante de qualquer responsabilidade pelo incidente referido, conforme concordado após análise do Comitê Desportivo, a taxa de protesto será inteiramente devolvida ao protestante.

## **CAPÍTULO XV: DO ACEITE DA REGULAMENTAÇÃO E/OU RENÚNCIA**

**Artigo 137:** Juntamente com o Contrato de Participação os **COMPETIDORES** deverão devolver a **PROMOTORA** os formulários impressos de acordo e renúncia.

**Artigo 138:** Ao assinar o Contrato de Participação cada **COMPETIDOR** da Prova 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**.

**Artigo 139:** 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**).

## **CAPÍTULO XVI: CERIMÔNIA DE PODIUM**

**Artigo 140:** Imediatamente após cada corrida será realizada a cerimônia simbólica.

**Artigo 141:** O número de lugares no pódio para as Classes e subclasses obedecerá a seguinte regra:

- i. Classes ou subclasses com 8 (oito) ou mais **EQUIPES** inscritas, terão 5 (cinco) lugares no pódio;

- ii. Classes ou subclasses com 7 (sete) ou menos **EQUIPES** inscritas, terão 3 (três) lugares no pódio;

**Artigo 142:** Somente poderão subir ao pódio as **EQUIPES** que tiverem completado no mínimo 50% (cinquenta por cento) em número de voltas da corrida em questão.

**Artigo 143:** O resultado da Prova é sujeito à análise de qualquer eventual apelo e/ou penas impostas pelos Comissários 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 144:** A ausência ou recusa no cumprimento do previsto no caput da presente cláusula, importará em multa de R\$ 2.000,00 (dois mil reais) que deverá ser pago a um projeto social indicado pelo **PROMOTOR**.

## CAPÍTULO XVII: EQUALIZAÇÃO DE PESO DOS PILOTOS

**Artigo 145:** Para a equalização de peso dos pilotos será realizada uma média ponderada, baseada no peso mínimo do piloto com a vestimenta completa de 100 kg (cem quilos), entre as diferenças de pesos dos pilotos com o peso mínimo.

Exemplo A: Uma dupla com os seguintes pesos de pilotos:

- Piloto A: 70 kg (- 30 kg em relação ao peso mínimo);
- Piloto B: 100 kg (- 0 kg em relação ao peso mínimo);
- Total= (30 kg + 0 kg) ÷ 2 = 15 kg;
- O carro andarás com 15 kg de lastro de equalização de peso dos pilotos;

Exemplo B: Uma dupla com os seguintes pesos de pilotos:

- Piloto A: 110 kg (+ 10 kg em relação ao peso mínimo);
- Piloto B: 70 kg (- 30 kg em relação ao peso mínimo);
- Total= (-10 kg + 30 kg) ÷ 2 = 10 kg;
- O carro andarás com 10 kg de lastro de equalização de peso dos pilotos;

**Artigo 146:** Caso um determinado carro tenha um “peso de piloto” negativo e um **B.O.P** positivo, o “crédito” do “peso do piloto” poderá ser descontado do **B.O.P** do carro, tanto para Classificação quanto para a Corrida.

Exemplo C: Uma dupla com os seguintes pesos de pilotos:

- Piloto A: 110 kg (+ 10 kg em relação ao peso mínimo);
- Piloto B: 110 kg (+ 10 kg em relação ao peso mínimo);
- Total = (-10 kg +(-10) kg) ÷ 2 = - 10 kg (crédito de 10 kg para o carro);
- B.O.P do carro = 35 kg (trinta e cinco quilogramas);
- O carro andará com 25 kg de lastro (peso dos pilotos + B.O.P);

Exemplo D: Na Classificação, um Piloto que:

- Peso do Piloto: 110 kg (+ 10 kg em relação ao peso mínimo);
- B.O.P do Piloto: 18 kg;
- O carro andará com 8 kg de lastro (peso dos pilotos + B.O.P);

## **CAPÍTULO XVIII: BALANÇO DE PERFORMANCE (B.O.P)**

**Artigo 147:** O critério de classificação de **B.O.P** dos **COMPETIDORES** tem como objetivo igualar a performance dos competidores. **COMPETIDORES** que não se encaixem diretamente dentro dos critérios abaixo, serão previamente analisados pela comissão desportiva da **PROMOTORA**. O critério da **PROMOTORA** é soberano inclusive sobre os artigos abaixo.

**Artigo 148:** A **PROMOTORA** reserva-se o direito de modificar parcial ou integralmente a regulamentação do **B.O.P**, sempre que se fizer necessário e unicamente com o intuito de melhorar a equalização entre os **COMPETIDORES**.

**Artigo 149:** Os **COMPETIDORES** serão classificados de acordo com as denominações Platina, Titânio, Ouro, Prata e Bronze, para definição de seus lastros de **B.O.P**.

**Artigo 150:** Para definição do lastro de **B.O.P** do carro, os lastros individuais de cada **COMPETIDOR** da **EQUIPE** serão somados e o resultado dividido pelo número de **COMPETIDORES DA EQUIPE**.

Exemplo E: Uma dupla formada por **COMPETIDORES** com os seguintes **B.O.P**:

- Piloto 1 **PLATINA**: 60 kg,
- Piloto 2 **OURO**: 35 kg,

**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](http://www.cba.org.br) - E-mail: [cba@cba.org.br](mailto:cba@cba.org.br)

- Total=  $(60 \text{ kg} + 35 \text{ kg}) \div 2 = 47,5 \text{ kg}$
- O carro andarรก com 47,5 kg de lastro de **B.O.P**;

**150.1: EQUIPES** que formem **B.O.P** negativo poderรกo descontar peso do seu lastro de peso mínimo de piloto.

Exemplo F: Uma dupla formada por:

- Piloto 1, **BRONZE (B.O.P = -15 kg)**, pesando 90 kg;
- Piloto 2, **BRONZE (B.O.P = -15 kg)**, pesando 70 kg;
- $B.O.P = [(-15) + (-15)] / 2 = -15 \text{ kg}$ ;
- Lastro de Piloto =  $[(100 - 90) + (100 - 70)] / 2 = 20 \text{ kg}$  de lastro de peso de piloto;
- Peso final no carro =  $(-15) + 20 = 5 \text{ kg}$ .

**Artigo 151:** Não serão permitidas inscrioes de **EQUIPES** que formem **B.O.P** maior que 48 kg (quarenta e oito quilogramas). Isto , não podem ser formadas duplas de dois **COMPETIDORES** Platina ou de um **COMPETIDOR** Platina com um **COMPETIDOR** Titânio.

**151.1:** No caso de um trio de **COMPETIDORES**, na Etapa 3, de 500 km, a divisão se dará por 3 (trás), mantendo-se o limite de 48 kg (quarenta e oito quilogramas) de **B.O.P** por carro, porém, não será permitida a inscrio de nenhum trio que possua dois Pilotos Platina, ou um Platina e um Titânio no mesmo carro, mesmo que na divisão do **B.O.P**, o trio some 48 kg ou menos.

Exemplo F: **Não** será permitida a inscrio de um trio com dois pilotos Platina e um piloto bronze. Também não será permitida a inscrio de um trio com um Piloto Platina, um Piloto Titânio e um Piloto Bronze.

**Artigo 152:** O **B.O.P** utilizar como ferramenta equalizadora lastros de peso, seguindo os seguintes critérios:

1. Para Pilotos participantes dos Campeonatos da Porsche Império Carrera Cup e/ou Porsche Império GT3 Cup, série Sprint, que se enquadrem em dois critérios, ou ainda que participem de dois ou mais Campeonatos de Automóvel, para efeito de classificao de B.O.P, prevalecerá o critério de participao do Campeonato de maior classificao de B.O.P que este piloto estiver "em atividade" (tiver realizado 3 ou mais provas).

- 1.1.Exemplo G: Um Piloto que em 2018 participava do Porsche GT3 Cup – classe CUP SPORT – e em 2019 participa (inscrito regularmente) do Porsche Império

Carrera Cup, para efeito do enquadramento do B.O.P, será considerado um Piloto Porsche Império Carrera Cup e, portanto, classificado como “Ouro”.

Exemplo H: Um piloto disputando (inscrito regularmente) o Campeonato Porsche Império Carrera Cup e também disputando (3 ou mais provas) o Campeonato Stock Car, ou Stock Light, para efeito do enquadramento do B.O.P, será considerado como Platina (no caso da Stock Car) ou Titânio (Stock Light).

2. Pilotos que **não** são participantes dos Campeonatos da Porsche Império Carrera Cup e/ou Porsche Império GT3 Cup, serie Sprint, serão sempre classificados pela categoria de maior relevância da qual já participaram, podendo estes Pilotos estarem “em atividade” ou “fora de atividade”.

Para que se considere “participação” em uma determinada categoria é necessário que o Piloto tenha realizado de um mínimo de 3 (três) provas (etapas) na categoria em questão, em uma determinada temporada (na mesma temporada).

Esclarecimento: 1 prova = 1 Etapa de um Campeonato.

Isto é, um Piloto que tenha feito apenas 2 (duas) provas de Stock Car em toda sua carreira, não é considerado um Piloto Platina. Ou, um Piloto que tenha participado de 1 (uma) prova em 2016, 2 (duas) provas em 2017 e 1 (uma) prova em 2018, na Stock Car, também não é um Piloto Platina.

2.1. **Pilotos “em atividade”**: Pilotos que tenham participado de 3 (três) ou mais provas na temporada de 2018 e 2019 são considerados “em atividade”. Um piloto que participou de 3 (três) provas na temporada de 2018 e nenhuma na temporada de 2019, para efeito desde regulamento, é um **Piloto “em atividade”**.

2.2. **Pilotos “fora de atividade”**: Pilotos que não tenham participado de mais de 2 (duas) provas na temporada de 2018 e 2019 são considerados “fora de atividade”. Um piloto que participou de 2 (duas) provas na temporada de 2018 e outras 2 (duas) na temporada de 2019, para efeito desde regulamento, é um **Piloto “fora de atividade”**.

2.3. O critério “em atividade” ou “fora de atividade” sempre se baseará levando em conta a categoria de maior relevância em que o Piloto competiu, exceto quando a categoria na qual o Piloto esteja “em atividade” seja de mesma relevância (para este regulamento) que uma outra categoria que ele já participou, mas está “fora de atividade”.



2.3.1. Exemplo I: Um Piloto que competiu na F1 (portanto Platina) e está a duas ou mais temporadas sem competir na F1, porém competindo regularmente no Kart, é um Piloto Platina “fora de atividade”.

2.3.2. Exemplo J: Um Piloto que competiu na F1 (portanto Platina) e está a duas ou mais temporadas sem competir na F1, porém atualmente competindo regularmente na Stock Car (portanto Platina e com mesma relevância que F1 para esse regulamento) é um Piloto Platina “em atividade”.

3. Pilotos Platina ou Titânio, com 50 (cinquenta) anos ou mais descem 1 (um) degrau em relação a sua classificação original – independentemente de estarem “em atividade” ou “fora de atividade”. No caso de estarem “fora de atividade” e terem 50 (cinquenta) anos ou mais, descem 2 (dois) degraus em relação a sua classificação original. Pilotos Ouro, Prata e Bronze, com 45 (quarenta e cinco) anos ou mais descem 1 (um) degrau em relação a sua classificação original – independentemente de estarem “em atividade” ou “fora de atividade”. No caso de estarem “fora de atividade” e terem 45 (quarenta e cinco) anos ou mais, descem 2 (dois) degraus em relação a sua classificação original.
4. Pilotos Platina ou Titânio, com 55 (cinquenta e cinco) anos ou mais descem 2 (dois) degraus em relação a sua classificação original. No caso de estarem “fora de atividade” e terem 55 (cinquenta e cinco) anos ou mais, descem 3 (três) degraus em relação a sua classificação original. Pilotos Ouro, Prata e Bronze, com 50 (cinquenta) anos ou mais descem 2 (dois) degraus em relação a sua classificação original. No caso de estarem “fora de atividade” e terem 50 (cinquenta) anos ou mais, descem 3 (três) degraus em relação a sua classificação original.
5. Pilotos Platina ou Titânio, com 60 (sessenta) anos ou mais descem 3 (três) degrau em relação a sua classificação original. No caso de estarem “fora de atividade” e terem mais de 60 (sessenta) anos ou mais, descem 4 (quatro) degraus em relação a sua classificação original. Pilotos com 55 (cinquenta e cinco) anos ou mais descem 3 (três) degrau em relação a sua classificação original. No caso de estarem “fora de atividade” e terem mais de 55 (cinquenta e cinco) anos ou mais, descem 4 (quatro) degraus em relação a sua classificação original.

Esclarecimento: Conforme o padrão CDI/CDA, para a idade considera-se o ano em que o Piloto completa a idade em questão. Exemplo, para a linha de corte da idade de 50 anos, considera-se o ano em que o Piloto completa 50 anos.

Platina	60 kg	<p>Pilotos profissionais, que participam ou tenham participado de competições nacionais com exigam a carteira “máster” (STOCK CAR) ou de competições internacionais de mesmo nível ou superior (nível profissional), ou ainda pilotos que se classifiquem no mesmo nível.</p> <p>Competições internacionais consideradas como nível profissional: F1, FIA WEC, F-E, F2 (GP2), GP3, F3 EURO, V8 SUPERCARS, PORSCHE SUPERCUP, DTM, BLANCPAIN GT SERIES, IMSA SCC, IRL, Road to Indy, ou categorias que se equivalham às citadas.</p>
Titânio	50 kg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pilotos Platina <u>fora de atividade</u>;</li> <li>• Pilotos Platina com 50 anos ou mais;</li> <li>• Pilotos profissionais que participam ou tenham participando de competições nacionais como BRASILEIRO DE MARCAS (exceto Cat. TROPHY), BRASILEIRO DE TURISMO / STOCK LIGHT, F3 BRASIL ou competições internacionais de nível relevante (que não as já citadas na classificação Platina);</li> <li>• Pilotos que se classifiquem no mesmo nível.</li> </ul>
Ouro	35 kg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pilotos Porsche Império Carrera Cup, Campeonato de Sprint, no ano de 2018 e/ou 2019;</li> <li>• Pilotos Titânio <u>fora de atividade</u>;</li> <li>• Pilotos Platina <u>fora de atividade e com 50 anos ou mais</u>;</li> <li>• Pilotos classificados somente como CUP ou CHALLENGE no Campeonato Porsche GT3 Cup SPRINT 2017;</li> <li>• Pilotos que se classifiquem no mesmo nível;</li> </ul>
Prata	10 kg	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pilotos Platina com 60 anos ou mais;</li> <li>• Pilotos Platina <u>fora de atividade e com 55 anos ou mais</u>;</li> <li>• Pilotos Titânio com 55 anos ou mais;</li> <li>• Pilotos Titânio <u>fora de atividade com 50 anos ou mais</u>;</li> <li>• Pilotos Ouro <u>com 45 anos ou mais</u>;</li> <li>• Pilotos Ouro <u>fora de atividade</u>;</li> <li>• Pilotos classificados como <u>CUP SPORT</u> no Campeonato Porsche GT3 Cup SPRINT 2017 <u>e que não estejam competindo na série de Sprint em 2018 e 2019</u>;</li> <li>• Pilotos que se classifiquem no mesmo nível;</li> </ul>

**CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO**

Bronze

-15 kg  
(menos  
quinze  
quilos)

- Pilotos Porsche Império GT3 Cup, Campeonato de Sprint, no ano de 2018;
- Pilotos Platina fora de atividade e com 60 anos ou mais;
- Pilotos Titânio com 55 anos ou mais;
- Pilotos Titânio fora de atividade com 50 anos ou mais;
- Pilotos Ouro com 50 anos ou mais;
- Pilotos Ouro fora de atividade e com 45 anos ou mais;
- Pilotos Prata fora de atividade;
- Pilotos Prata com 45 anos ou mais;
- Pilotos classificados somente como CHALLENGE SPORT no Campeonato Porsche GT3 Cup SPRINT 2017;
- Pilotos classificados como CUP MASTER no Campeonato Porsche GT3 Cup SPRINT 2017;
- Pilotos que se classifiquem no mesmo nível;

## CAPÍTULO XIX: PONTUAÇÃO

**Artigo 153:** Para todas as Classes (4.0 CARRERA e 3.8 CARRERA), a grade de pontuação será:

Posição de chegada	Pontuação Etapas 1 (um) e 2 (dois)	Pontuação Etapa 3 (três)
1º	68	116
2º	61	104
3º	55	94
4º	50	85
5º	45	76
6º	40	68
7º	36	62
8º	33	56
9º	29	50
10º	26	45
11º	24	40
12º	22	36
13º	20	32
14º	18	29
15º	16	26
16º	14	23
17º	12	21
18º	10	19

**153.1:** Para as subclasses **GT3** e **SPORT**, a grade de pontuação será:

Posição de chegada	Pontuação Etapas 1 (um) e 2 (dois)	Pontuação Etapa 3 (três)
1º	72	120
2º	60	100
3º	48	80
4º	42	70
5º	36	60
6º	30	50
7º	24	40
8º	18	30
9º	12	20
10º	6	10

**Artigo 154:** Para que os pontos dos **COMPETIDORES** sejam considerados válidos, é necessário que a equipe tenha completado pelo menos 50% da corrida.

**Artigo 155:** Os troféus serão atribuídos aos **COMPETIDORES** que terminarem do 1º (primeiro) até o 5º (quinto) lugar em cada corrida, para as categorias ou subcategorias com 8 (oito) ou mais **EQUIPES** competindo. Categorias ou subcategorias com 7 (sete) ou menos **EQUIPES** competindo, serão atribuídos troféus do 1º (primeiro) ao 3º (terceiro) lugar em cada corrida.

**Artigo 156:** Se houver:

- 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**;
- ii. **Interrupção após a segunda volta e a menos de 75% da corrida** - Caso a corrida seja interrompida nestas condições, e não seja possível a relargada, a pontuação seguirá a escala de pontos da Classe e seus Campeonatos dividida por 2 (dois). As posições de chegada dos **COMPETIDORES** serão definidas de

acordo com a última volta completada antes da bandeira vermelha. Caso haja relargada, o grid será montado de acordo com a posição de cada **COMPETIDOR** na volta completa anterior à apresentação da bandeira vermelha. Somente poderão participar da 2.<sup>a</sup> parte os veículos que participaram da 1.<sup>a</sup> largada. Neste caso não se aplicará a possibilidade de troca de carro. Os pontos serão atribuídos aos **COMPETIDORES** de acordo com este resultado.

- iii. **Interrupção com mais de 75% da corrida:** Neste caso a corrida será considerada encerrada e será atribuída aos **COMPETIDORES** classificados a totalidade dos pontos de acordo com a escala de cada Classe.
- iv. Nas hipóteses (ii) e (iii) deste Artigo, a taxa de 75% de realização da corrida será calculada considerando como 100% de corrida o tempo total de corrida definido pelo Regulamento para a corrida em questão.

## CAPÍTULO XI: DESCARTES

**Artigo 157:** Não existe descarte de pontuação para nenhuma das Classes.

## CAPÍTULO XII: DESEMPATE DOS COMPETIDORES

**Artigo 158:** O **PORSCHE GT3 CUP ENDURANCE SERIES 2019 (Campeonatos CUP 4.0, CUP 3.8, SPORT 4.0 e SPORT 3.8)** serão vencidos pelos **COMPETIDORES** que tiverem o maior número de pontos gerais acumulados em todos os eventos.

**Artigo 159:** Se houver empate, e dois **COMPETIDORES** que não forem de uma mesma equipe terminarem o campeonato com a mesma pontuação, serão considerados os seguintes critérios na ordem que aparecem:

- 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, tenha percorrido no mínimo 75% do número de voltas completado pelo vencedor);
- 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;

**CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO**





- 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.

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, 29 de julho de 2019.

**Comissão Nacional de Velocidade**

Alfredo Romulo Tambucci Jr.  
Presidente

**Conselho Técnico Desportivo Nacional**

Carlos Roberto Montagner  
Presidente

**Confederação Brasileira de Automobilismo**

Waldner Bernardo de Oliveira  
Presidente

**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](http://www.cba.org.br) - E-mail: [cba@cba.org.br](mailto:cba@cba.org.br)

**ANEXO I:**

**CALENDÁRIO PORSCHE IMPÉRIO GT3 CUP ENDURANCE SERIES 2019**

<b>ETAPA</b>	<b>DURAÇÃO</b>	<b>DATA</b>	<b>LOCAL</b>
<b>1</b>	<b>300 KM</b>	<b>3 e 4 de agosto</b>	<b>Estoril, PT</b>
<b>2</b>	<b>300 KM</b>	<b>25 e 26 de outubro</b>	<b>Goiânia, GO</b>
<b>3</b>	<b>500 KM</b>	<b>29 e 30 de novembro</b>	<b>Interlagos, SP</b>