



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

**PORSCHE XP PRIVATE ENDURANCE SERIES - 2021
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 Brasileiro de Porsche Endurance (Porsche XP Private Endurance Series - 2021). No caso de qualquer dúvida em relação a estas regras e condições, favor entrar em contato com a Dener Motorsport Produções LTDA., cuja é **PROMOTORA** do Evento.

Com a concordância da Confederação Brasileira de Automobilismo, reservamo-nos o direito de fazer modificações e alterações. Quaisquer mudanças ou alterações eventualmente realizadas serão publicadas em adendos 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 Regulamento 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 XP Private Endurance Series - 2021, 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

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



PARTE A “REGULAMENTO DESPORTIVO”

CAPÍTULO I: JURISDIÇÃO

Artigo 1: O Campeonato Porsche XP Private Endurance Series – 2021 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 **DENER MOTORSPORT PRODUÇÕES 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.

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 Chefe de Cronometragem;

Artigo 8: O **PROMOTOR** poderá solicitar a mudança dos oficiais de competição 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 pela 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. 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, através de 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:



DENER MOTORSPORT PRODUÇÕES LTDA.

Av. Eng. Eusébio Stevau, n.º 1518

São Paulo/SP – Brasil

CEP: 04696-000

Tel: +55 11 3302-0911

A/C. Sr. Vinícius Quadros

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 de 2021, nas categorias PGC-A ou PGC-B, porém nenhum piloto será admitido sem passar por uma avaliação do **PROMOTOR**.

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 XP Private Cup Endurance Series - 2021 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(S)** 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 DOS COMPETIDORES** 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 Interlagos 300 km	Etapa 2 Goiânia 300 km	Etapa 3 Interlagos 500 km 2 pilotos	Etapa 3 Interlagos 500 km 3 pilotos
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 Interlagos 300 km	Etapa 2 Goiânia 300 km	Etapa 3 Interlagos 500 km 2 pilotos	Etapa 3 Interlagos 500 km 3 pilotos
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 Interlagos 300 km	Etapa 2 Goiânia 300 km	Etapa 3 Interlagos 500 km 2 pilotos	Etapa 3 Interlagos 500 km 3 pilotos
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*.

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

31.2: 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 32: 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*.

32.1: EQUIPES que não possuam **COMPETIDORES BOP “PLATINA”** em sua composição tem seu tempo mínimo de pit stop ajustado de acordo com a tabela de **PIT TIME HANDICAP**:

PIT TIME	CARRERA CUP	PIT TIME - GT3 CUP
05:55,000	EQUIPES que possuam UM piloto BOP “BRONZE” ou “COBRE”	EQUIPES que NÃO possuam UM piloto BOP “BRONZE” ou “COBRE”
05:50,000	EQUIPES formadas por TODOS os pilotos BOP “BRONZE” ou “COBRE”	EQUIPES que possuam UM piloto BOP “BRONZE” ou “COBRE”
05:45,000	Não existe	EQUIPES formadas por TODOS os pilotos BOP “BRONZE” ou “COBRE”

Artigo 33: As Equipes poderão unificar seus pits stops obrigatórios, caso se faça necessário. Neste caso a **EQUIPE** deverá solicitar ao **PROMOTOR** uma autorização para realizar a unificação do pit stop. 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;

33.1: EQUIPES enquadradas no artigo **32.1 (PIT TIME HANDICAP)**, que necessitem unificar pit stops, seguirão a mesma regra, somando 45 (quarenta e cinco) segundos a cada **PIT STOP UNIFICADO**.

Artigo 34: 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 35: Não é permitido que as **EQUIPES** utilizem sistemas alternativos de controle de tempo de pit stop com comunicação externa vis GPS ou sensor infravermelho (ex. VBOX Pit Lane Timer ou similar). É permitido que as **EQUIPES** utilizem cronometro simples, sem comunicação externa com qualquer dispositivo.

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 32 e/ou 32.1**;
- 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);
- 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 THROUGH** como penalização, a ser cumprido em até 3 (três) voltas após a comunicação da 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 comunicação da 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 10 (dez) segundos menor do que o estabelecido, não será considerado como um **PIT STOP UNIFICADO**.
- vi. O mesmo critério aplica-se as **EQUIPES** enquadradas no artigo 32.1, sendo:

Tempo de pit stop executado	Penalty a ser pago em algum pit stop faltante	Penalty a ser pago no final da prova
Entre 0,001 e 1 segundo menor que o PIT TIME MÍNIMO	+ 6 segundos extras em algum PIT STOP OBRIGATÓRIO	+ 12 segundos extras ao final da prova
Entre 1,001 e 2 segundo menor que o PIT TIME MÍNIMO	+ 12 segundos extras em algum PIT STOP OBRIGATÓRIO	+ 24 segundos extras ao final da prova
Entre 2,001 e 10 segundos menor que o PIT TIME MÍNIMO	Drive through	+ 60 segundos extras ao final da prova
PIT TIME menor que 10 segundos do PIT TIME OBRIGATÓRIO	Não é considerado PIT STOP OBRIGATÓRIO	Não é considerado PIT STOP OBRIGATÓRIO

- vii. O mesmo critério aplica-se as **EQUIPES** enquadradas no artigo 32.1, unificando **PIT STOPS**. Cada unificação acresce 45 (quarenta e cinco) segundos ao tempo do **PIT STOP OBRIGATÓRIO**.

Artigo 40: Os boxes estarão **FECHADOS PARA PIT STOP OBRIGATÓRIO** do início da corrida até o minuto 12 (doze), independentemente de a corrida estar ou não em **SAFETY CAR**. Outras paradas (que não o **PIT STOP OBRIGATÓRIO**) ou penalizações poderão ser cumpridas mesmo com o **BOX FECHADO PARA PIT STOP OBRIGATÓRIO**.

Desde o início da corrida até o momento 00:12:00,00 (doze minutos), o box estará “fechado” box para **PIT STOP OBRIGATÓRIO**, e uma placa com o fundo vermelho e o dizer “**BOX FECHADO PARA PIT STOP OBRIGATÓRIO**” será mostrada no **PSDP**, conforme:

**BOX FECHADO
PARA PIT STOP
OBRIGATÓRIO**

No tempo 00:12:00,001 (doze minutos e um milésimo de segundo) o box “abrirá” para **PIT STOPS OBRIGATÓRIO** e a placa no **PSDP** será trocada para outra, com fundo verde o dizer “**BOX ABERTO PARA PIT STOP OBRIGATÓRIO**”, sinalizando oficialmente a “abertura” do box para os **PIT STOPS OBRIGATÓRIOS**, conforme:

**BOX ABERTO
PARA PIT STOP
OBRIGATÓRIO**

Sempre que possível a **CRONOMETRAGEM** exibirá também a mensagem nos monitores, porem a comunicação oficial se dará via **PSDP**.

40.1: Caso uma **EQUIPE** necessite realizar um **PIT STOP OBRIGATÓRIO**, por motivo de quebra mecânica ou acidente na pista que exija um reparo, durante o período de **BOX FECHADO PARA PIT STOP OBRIGATÓRIO**, esse **PIT STOP OBRIGATÓRIO “ADIANTADO”** terá tempo mínimo de **9:30,000** (nove minutos e trinta segundos) cada.

40.2: Caso ainda uma **EQUIPE** necessite unificar **PIT STOPS OBRIGATÓRIOS “ADIANTADOS”**, ou seja, no período de **BOX FECHADO PARA PIT STOP OBRIGATÓRIO**, eles terão duração de:

- i. Unificação de **2 (dois) PIT STOPS OBRIGATÓRIOS “ADIANTADOS”**:
19:00,00 (dezenove minutos);
- ii. Unificação de **3 (três) PIT STOPS OBRIGATÓRIOS “ADIANTADOS”**:
25:00,00 (vinte e cinco minutos);
- iii. Unificação de **4 (quatro) PIT STOPS OBRIGATÓRIOS “ADIANTADOS”**:
31:45,00 (trinta e um minutos e quarenta e cinco segundos);



- iv. Unificação de **5 (cinco) PIT STOPS OBRIGATÓRIOS “ADIANTADOS”**: 38:30,00 (trinta e oito minutos e trinta segundos);

40.3: Caso a corrida se inicie com Safety Car (por exemplo em caso de chuva), situação a qual a corrida começa quando os carros partem do grid:

- i. O **BOX** permanecerá **FECHADO PARA PIT STOP OBRIGATÓRIO** até o momento da largada (bandeira verde), independentemente de ela acontecer antes ou depois do tempo 00:12:00,000 (doze minutos);
- ii. o Diretor de Provas poderá (não necessariamente fara) determinar um novo tempo para “abertura” do box para **PIT STOP OBRIGATÓRIO** após a largada (bandeira verde), por exemplo, “abertura de box para pit stop obrigatório 5 minutos após a bandeira a largada”. Caso o Diretor de provas o faça, comunicará a todos via sistema de cronometragem e, sempre que possível, pelo sistema de som.

Artigo 41: 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 THROUGH**, ou na impossibilidade de realização do **DRIVE THROUGH**, com acréscimo de 60 s (sessenta segundos no tempo de prova).

Artigo 42: 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 43: O **DRIVE THROUGH** 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 44: 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*).

44.1: No caso de uma **EQUIPE** infringir o artigo 44, o resultado será 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**.

Artigo 45: Somente os técnicos nomeados pela **PROMOTORA** e os **COMPETIDORES** poderão executar as ações durante o *pit stop*.

45.1: No caso de uma Equipe infringir o artigo 45, o resultado será 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**.

Artigo 46: Para o início da realização do *Pit Stop* é necessário que o carro esteja parado em 45° em relação a pista de rolagem, com a traseira apontada para os boxes e a frente para a pista de rolagem.

Artigo 47: 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 48: 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 49: Duas Classes competirão no Campeonato, **CARRERA CUP (CARROS 991.2 - 4.0)** e **GT3 CUP (CARROS 991.1 - 3.8)**, cada uma delas com duas subclasses, **CARRERA SPORT, CARRERA TROPHY, GT3 SPORT E GT3 TROPHY**. As Classes, bem como as subclasses têm classificações de pontos separadas.

1. **CARRERA:** Todas as **EQUIPES** inscritas com carros modelo 991/2 (4.0).



1.1. **CARRERA SPORT: EQUIPES** inscritas com carros modelo 991/2 (4.0) que possuam **UM PILOTO** de classificação **BOP “BRONZE”**.

1.2. **CARRERA TROPHY: EQUIPES** inscritas com carros modelo 991/2 (4.0) que possuam **UM PILOTO** de classificação **BOP “COBRE”**, ou **EQUIPES** que não possuam **PILOTOS BOP “PLATINA”** em sua composição.

2. **GT3:** Todas as **EQUIPES** inscritas com carros modelo 991/1 (3.8).

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

2.2. **GT3 TROPHY: EQUIPES** inscritas com carros modelo 991/2 (4.0) que possuam **UM PILOTO** de classificação **BOP “COBRE”**, ou **EQUIPES** que não possuam **PILOTOS BOP “PLATINA”** em sua composição.

49.1: COMPETIDORES da subclasse **TROPHY**, também participam da subclasse **SPORT** e das classes gerais, **CARRERA CUP** e **GT3 CUP**. Já os **COMPETIDORES** da classe **SPORT** também participam das classes gerais, **CARRERA CUP** e **GT3 CUP**. Ou seja, **EQUIPES** inscritas na subclasse **TROPHY**, também são **SPORT** e **GT3 CUP/CARRERA CUP**. Já as **EQUIPES** inscritas na classe **SPORT**, são, além de **SPORT**, também **GT3 CUP/CARRERA CUP**.

Artigo 50: 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.

50.1: 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 51: 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**.

Artigo 52: O layout definitivo de adesivos está estipulado no contrato celebrado entre **PROMOTORA** e o **COMPETIDOR**.



52.1: EQUIPES que possuam **COMPETIDORES BOP “COBRE”** em sua composição, realizando sua primeira participação no Evento **“PORSCHE CUP BRASIL”** devem utilizar um símbolo circular vermelho colado atrás da asa de seus carros.

Artigo 53: É expressamente proibido, utilizar propaganda relacionada a concorrentes comerciais dos patrocinadores da prova e conseqüentemente da **PROMOTORA**.

Artigo 54: Todo o patrocínio dos **COMPETIDORES** estará sujeito à aprovação prévia da **PROMOTORA**.

CAPÍTULO VIII: VISTORIA DESPORTIVA

Artigo 55: 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 56: 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 57: O Diretor de Prova ou o chefe médico da **CBA** pode requisitar exames médicos ao piloto em qualquer momento durante o evento.

CAPÍTULO IX: VISTORIA TÉCNICA

Artigo 58: 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 59: 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 60: 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.

60.1: 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 61: 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 62: Nos treinos livres, de qualificação e nas corridas, somente serão permitidos o uso de pneus oficialmente liberados pela **PROMOTORA**.

Artigo 63: Os pneus serão adquiridos pelo **COMPETIDOR** diretamente do fornecedor oficial, durante o evento.

Artigo 64: Somente os pneus “**LACRADOS**” poderão ser utilizados pelas **EQUIPES** para a corrida, de acordo com a estratégia que escolherem. Cada **EQUIPE** deverá definir, dentro de todos os seus pneus, 3 (três) jogos para as Etapas de 300 km e 4 (quatro) jogos para as Etapas de 500 km, com os quais deverão competir a corrida.

Artigo 65: Para todas as Classes a quantidade de jogos de pneus a serem utilizados e adquiridos e utilizados por cada **EQUIPE** está limitada a:

i. PNEUS USADOS:

3 (três) jogos de pneus usados poderão ser utilizados para participação nas sessões de treinos livres e classificações para as Etapas 1 (um) e 2 (dois) e 3 (três). Estes pneus deverão ser provenientes de Etapas passadas, do Campeonato de Endurance ou mesmo do Campeonato de Sprint, isto é, não poderão ter sido adquiridos na Etapa em questão. Para as EQUIPES estreantes que não possuem pneus de Etapas passadas, o **PROMOTOR** deverá fornecer 3 (três) jogos de pneus usados, com no mínimo 20 (vinte) voltas cada jogo.

ii. PNEUS NOVOS:

- i. 5 (cinco) jogos de pneus novos poderão ser adquiridos para participação dos treinos livres e classificações, para as Etapas 1 (um) e 2 (dois), de 300 km.
- ii. 6 (seis) jogos de pneus novos poderão ser adquiridos para participação dos treinos livres e classificações, para a Etapa 3 (três), de 500 km.



Artigo 66: Ao final da prova, cada **EQUIPE** deverá 3 (três) jogos de pneus que serão transportados para a próxima Etapa. Se, ao final da prova, uma **EQUIPE** possuir, por qualquer motivo, pneus novo sem uso, estes serão devolvidos a **MICHELIN** e desmontados das rodas, não podendo ser “carregados” para Etapas seguintes.

Artigo 67: As **EQUIPES** inscritas no Campeonato terão direito a 4 (quatro) pneus “coringa”, que poderão ser solicitados em qualquer Etapa, a qualquer momento, sem gerar punição ao piloto.

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

67.2: **EQUIPES** participando de uma prova única tem direito a apenas 1 (um) pneu coringa nas Etapas de 300 km e 2 (dois) pneus coringa na Etapa de 500 km.

Artigo 68: 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.

68.1: As medições de temperatura serão realizadas apenas no centro da banda de rodagem externa do pneu. Não será permitido qualquer medição fora do local estipulado.

Serão realizadas duas medições, em lugares opostos entre si, respeitando o centro da banda de rodagem externo. As duas medições deverão ser levadas em consideração na análise da temperatura final. Dessa forma, para que um pneu seja considerado FRIO, todas as duas medições devem ter valores igual ou inferiores a 40°C.

Caso uma dessas temperaturas esteja acima de 40°C, o pneu será considerado QUENTE.

Por exemplo, caso um pneu seja medido com uma temperatura igual ou abaixo de 40°C e outra acima de 40°C – as quais todas serão medidas no centro da banda de rodagem



externa - este pneu será considerado QUENTE. Devendo, assim, seguir as regras de calibragem para PNEU QUENTE.

68.2: 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.

68.3: 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 ajusta **entre** as sessões de Classificação (entre a Sessão 1 e a Sessão 2) bem como no grid de largada.

68.4: O procedimento de sangria dos pneus no grid de largada será descrito no regulamento particular da prova.

Artigo 69: 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 70: O pré-aquecimento, seja através da radiação solar ou através de alguma fonte geradora de calor é proibido. Qualquer tipo de tratamento químico ou mecânico dos pneus são proibidos.

70.1: Não é permitido que as **EQUIPES** usem o calor gerado pelo motor do carro para aquecerem seus pneus dianteiros, por exemplo.

70.2: Os pneus que estiverem nos boxes deverão, em todos os momentos, permanecer nos locais pré-estipulados pela organização, não podendo, assim, serem alocados em qualquer outro lugar ou espalhados para receberem influência de temperatura externa.

Artigo 71: A utilização de agentes de aquecimento ou outros meios que mudem a temperatura dos pneus é proibida.

Artigo 72: A utilização de qualquer equipamento ou software que não os fornecidos pela **MICHELIN** ou pelo **PROMOTOR**, é **PROIBIDA**.

CAPÍTULO XI: TROCAS DE PNEUS

Artigo 73: A estratégia de utilização dos pneus é livre para as **EQUIPES** durante os Treinos Livres, Classificações e Corrida. Na corrida as **EQUIPES** somente poderão realizar trocas por pneus **LACRADOS**.



73.1: Não é permitida a troca de pneus durante uma sessão de classificação, a menos que algum pneu apresente um furo ou dano que impeça o carro de continuar a sessão. Neste caso, a responsável técnico do **PROMOTOR** poderá autorizar a troca somente do(s) pneu(s) danificados para que a **EQUIPE** termine sua sessão de treino classificatório.

73.2: Não é permitida a troca de pneus no grid de largada, a menos que algum pneu apresente um furo ou dano que impeça o carro de continuar a sessão. Neste caso, a responsável técnico do **PROMOTOR** poderá autorizar a troca somente do(s) pneu(s) danificados para que a **EQUIPE** possa largar com seu carro em condições. Outra exceção é o caso de uma troca de tipo de pneus (*wet vs slick, ou vice-versa*), que, neste caso, poderá ser determinada pelo diretor de provas, caso julgue ser uma questão de segurança dos **COMPETIDORES**.

Artigo 74: 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.

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

74.2: 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).

74.3: 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 seg. (trezentos e sessenta segundos) a ser cumprindo



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 75: 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 76: A **PROMOTORA** informará aos **COMPETIDORES**, no Regulamento Particular da Prova, a quantidade de jogos novos de pneus de chuva que cada **EQUIPE** possuiu para realização da Etapa (treinos opcionais, livres, classificações e corrida).

Esse número de jogos de pneus de chuva novos deverá ser igual para todas as **EQUIPES**. A estratégia de uso destes pneus é livre para cada **EQUIPE**.

Artigo 77: 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 78: O uso de pneu de chuva durante os treinos livres é decisão dos **COMPETIDORES**.

Artigo 79: 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 80: O **COMPETIDOR** será o único responsável pelo monitoramento do estado e da condição dos seus jogos de pneus de chuva.

Artigo 81: 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

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

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

Tel: (55-21) 2221-4895

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



Artigo 82: O único combustível autorizado para uso será disponibilizado por fornecedor escolhido e credenciado pelo **PROMOTOR**.

Artigo 83: Somente o **PROMOTOR** e a **CBA** estão autorizados a colher amostras de combustível dos carros participantes a qualquer momento do evento.

Artigo 84: Nenhum aditivo de combustível será permitido.

Artigo 85: O **PROMOTOR** garante que as características do combustível utilizado atendem a todos os requerimentos exigidos no **CDA/CBA** e/ou **CDI/FIA**.

Artigo 86: 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.

86.1: O sensor marcador de combustível é passível de falha, dessa forma as **EQUIPES** devem controlar a quantidade do combustível nos tanques através da graduação das torres de combustível.

Artigo 87: Para cada uma das Classificações um mínimo de 50 L (cinquenta) 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 88: Antes de cada Prova, uma sessão de instruções (*briefing*) para os **COMPETIDORES** será realizada pela **COMISSÃO DESPORTIVA** da corrida. Esta poderá ser realizada de maneira presencial ou virtual.

Artigo 89: 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 90: 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 91: O uso de sistema de rádio para comunicação entre **COMPETIDOR** e mecânico e/ou engenheiro serão permitidos e serão fornecidos pela **PROMOTORA**.

Artigo 92: 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 93: 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 94: É de única e exclusiva responsabilidade do **COMPETIDOR** o:

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

Artigo 95: o **PROMOTOR** recomenda o reaperto dos cintos pelo piloto também durante a corrida.

Artigo 96: **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 97: Se um carro apresentar problemas e não puder retornar aos boxes, é dever do **COMPETIDOR** buscar uma zona de segurança (“agulha”) para realizar a parada, sempre que for possível. 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.

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

97.2: Caso um **COMPETIDOR** parar seu carro fora de uma zona de segurança e os comissários entenderem que o veículo tinha condições de se locomover a uma zona de segurança (“agulha”), e este comportamento colocar outros **COMPETIDORES** em risco, os **COMISSÁRIOS DESPORTIVOS** poderão interpretar como atitude antidesportiva.

Artigo 98: 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 99: Toda e qualquer manutenção nos veículos, será executada pelo **PROMOTOR** e seus fornecedores oficiais em locais de sua escolha.

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

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

Artigo 100: A velocidade máxima dentro da faixa dos boxes durante o treino, classificação e corrida é de 50 (cinquenta) km/h sendo verificada e controlada pelos comissários de corrida através do sistema de cronometragem, radares móveis e/ou sistema de aquisição de dados dos carros.

100.1: 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 101: Nos movimentos de entrada e saída dos boxes é proibido **tocar e/ ou cruzar** a faixa branca de entrada e saída dos boxes pintadas na pista. Infratores poderão ser penalizados de acordo com o **CDA**.

Artigo 102: A saída de boxes poderá ser liberada através de luzes ou bandeiras controladas por um oficial de pista e sempre respeitando a convenção de: se forem bandeiras: verde para pista liberada e amarela para pista fechada, se forem luzes: verde para pista liberada e luz vermelha 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 103: 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 104: O cronograma da Prova será divulgado juntamente com o Regulamento Particular de cada Prova.

Artigo 105: A **PROMOTORA** reserva-se o direito de alterar os horários e dias dos treinos livres, classificação e corrida de acordo com seus critérios.

Artigo 106: 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.

Artigo 107: As **EQUIPES** deverão respeitar o limite de 70 (setenta) voltas de treinos opcionais por **EQUIPE** (70 voltas para o carro).

107.1: EQUIPES que possuam um ou mais **COMPETIDOR(ES)** estreando na categoria (**COMPETIDOR(ES)** que ainda não tenha(m) participado de provas na “PORSCHE CUP BRASIL”, Campeonatos de Sprint ou Endurance), ou há mais 3 (três) anos sem participar de uma competição da categoria, podem dar 90 (noventa) voltas nos treinos opcionais (para o carro), somente na primeira participação do **COMPETIDOR** estreante.

Parágrafo Único: “treinos opcionais” significam todos os treinos opcionais contidos no cronograma da Etapa, mesmo que as sessões aconteçam em dias diferentes (ex. quinta-feira e sexta-feira).

CAPÍTULO XVIII: CLASSIFICAÇÃO PARA FORMAÇÃO DO GRID

Artigo 108: Todas as **EQUIPES** devem ser classificados 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 109: o número máximo de carros permitidos na pista durante as sessões de qualificação será definido de acordo com a quantidade de veículos admitidos no circuito.

Artigo 110: O formato padrão da Classificação será 2 (duas) sessões de Classificação de 10 (dez) minutos para cada uma das Classes **CARRERA CUP** e **GT3 CUP**.



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 111: 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 112: 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 113: 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 **CARRERA CUP (4.0)** e **GT3 CUP (3.8)** serão divididos, as primeiras posições serão todas ocupadas por carros da **CARRERA CUP (4.0)** e somente após todos os carros da **CARRERA CUP (4.0)** sorteados serão sorteados os carros da **GT3 CUP (3.8)**. Isto é, em caso de sorteio nenhum carro **GT3 CUP (3.8)** ocupará uma posição de largada na frente de um carro da **CARRERA CUP (4.0)**.

Artigo 114: 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 115: As **EQUIPE** somente podem utilizar quaisquer pneus para a classificação, daqueles disponibilizados, pelo **PROMOTOR**, para cada carro.

Artigo 116: No formato padrão de classificação, para efeito de composição do **GRID**, não existe distinção entre Categoria **CARRERA CUP (4.0)** e **GT3 CUP (3.8)**. Isto é, caso um carro da Categoria **GT3 (3.8)** se classificar na frente de um carro da categoria **CARRERA (4.0)**, este exercerá essa posição no **GRID** de largada.

Artigo 117: No formato padrão de classificação, a publicação dos tempos dos **COMPETIDORES** e a formação do grid será feita logo após o final do treino classificatório.

CAPÍTULO XIX: O GRID

Artigo 118: O **PROMOTOR** respeitará a orientação do autódromo quanto à posição de largada do Pole Position, na direita ou esquerda.

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

Artigo 119: Membros da Equipe autorizados poderão acessar o **GRID** de largada e terão que sair após aviso via rádio do Diretor de Provas.

Artigo 120: Caso por qualquer motivo, uma **EQUIPE** não participe da largada, a sua posição de largada será ocupada por:

- i. se a ausência da **EQUIPE** for informada com antecedência mínima de 30 minutos, antes da largada, o grid será reorganizado e a **EQUIPE** 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 minutos de antecedência, o espaço existente no grid será preenchido pela **EQUIPE** seguinte da sua fileira, ou seja, toda a fileira da **EQUIPE** ausente avançará um colchete a sua frente, não deixando espaços vazios no **GRID**. No caso de a ausência ser a do Pole Position, a largada se dará em fila indiana.

CAPÍTULO XX: PROCEDIMENTO DE LARGADA

Artigo 121: 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).

121.1: Caso se faça necessário, o **PROMOTOR** poderá alterar o procedimento de largada. Sempre que for possível, o novo procedimento será informado no RPP. Porém, caso não seja possível, o **PROMOTOR** se reserva o direito de alterar o procedimento sem nenhum aviso prévio.

Artigo 122: Depois de determinado o lugar no **GRID**, os motores serão desligados para serem ligados novamente após a placa de 1 (um) minuto.

Artigo 123: O fechamento do *pit lane* será informado aos pilotos por meio da bandeira



amarela, e/ou luz vermelha, assim como também, pela comunicação via rádio do Diretor de Corrida.

Artigo 124: 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.

124.1: 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 125: Se surgir qualquer problema, seja ele com alguma **EQUIPE** ou não, o diretor de prova poderá, sempre que possível, postergar a largada. Caso ele o faça, o mesmo informará o novo procedimento de largada a todos os **COMPETIDORES** através do sistema de som do autódromo e rádio dos pilotos.

125.1: Caso algum carro apresente problemas durante as voltas apresentação o diretor de provas poderá, sempre que possível, aumentar em até 2 (duas) o número de voltas de apresentação. Caso ele o faça, o mesmo informará o novo procedimento de largada a todos os **COMPETIDORES** através do sistema de som do autódromo e rádio dos pilotos.

CAPÍTULO XXI: INCIDENTES

Artigo 126: “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;
- vii. Agressões, físicas ou verbais, entre os **COMPETIDORES** ou de um **COMPETIDOR** a um oficial da **CBA** ou do **PROMOTOR**, dentro da pista ou de qualquer área do Evento.

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 127: 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 128: 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 129: Os **COMISSÁRIOS** podem impor qualquer uma das penalidades abaixo sobre qualquer **COMPETIDOR** envolvido num incidente:

- i. **DRIVE THROUGH – 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 130: 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 131: 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 132: Os procedimentos para o *safety car* serão regidos conforme CDA.

Artigo 133: Durante a permanência do *Safety Car* a entrada dos boxes permanecerá aberta para as **EQUIPES** realizarem os *pit stops*, respeitando o **Artigo 40**.

Artigo 134: 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 135: 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 136: 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 137: 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 138: No caso de eventuais Protestos, os critérios para os mesmos, deverão ser seguidos pelos procedimentos do **CDA/CBA** e/ou da Federação local.

138.1.: 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**.

138.2.: 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 139: Juntamente com o Contrato de Participação os **COMPETIDORES** deverão devolver a **PROMOTORA** os formulários impressos de acordo e renúncia.

Artigo 140: 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 141: 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 142: Imediatamente após cada corrida será realizada a cerimônia simbólica.

Artigo 143: O número de lugares no pódio para as Classes e subclasses obedecerá a seguinte regra:

- i. Classes ou subclasses com 5 (cinco) ou mais **EQUIPES** inscritas, terão 5 (cinco) lugares no pódio;
- ii. Classes ou subclasses com menos de 5 (cinco) **EQUIPES** inscritas, terão 3 (três) lugares no pódio;

Artigo 144: 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 145: 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 146: 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 147: 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 andarรก com 15 kg de lastro de equalizaçŁo de peso dos pilotos;

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

- Piloto A: 110 kg (+ 10 kg em relaçŁo ao peso mŁnimo);
- Piloto B: 70 kg (- 30 kg em relaçŁo ao peso mŁnimo);
- Total= (-10 kg + 30 kg) ÷ 2 = 10 kg;
- O carro andarรก com 10 kg de lastro de equalizaçŁo de peso dos pilotos;

Artigo 148: Caso um determinado carro tenha um “peso de piloto” negativo e um **B.O.P** positivo, o “crŁdito” do “peso do piloto” poderรก ser descontado do **B.O.P** do carro, tanto para ClassificaçŁo quanto para a Corrida.

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

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

Exemplo D: Na ClassificaçŁo, um Piloto que:

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

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

Artigo 149: O critŁrio de classificaçŁo de **B.O.P** dos **COMPETIDORES** tem como objetivo igualar a performance dos competidores. **COMPETIDORES** que nŁo se encaixem diretamente dentro dos critŁrios abaixo, serŁo previamente analisados pela comissŁo desportiva da **PROMOTORA**. O critŁrio da **PROMOTORA** Ł soberano inclusive sobre os artigos abaixo.

Artigo 150: A **PROMOTORA** reserva-se o direito de modificar parcial ou integralmente a regulamentaçŁo do **B.O.P**, sempre que se fizer necessŁrio e unicamente com o intuito de melhorar a equalizaçŁo entre os **COMPETIDORES**.

Artigo 151: Os **COMPETIDORES** serão classificados de acordo com as denominações Platina, Ouro, Prata, Bronze e Cobre, para definição de seus lastros de **B.O.P.**

Artigo 152: 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,
- $Total = (60 \text{ kg} + 35 \text{ kg}) \div 2 = 47,5 \text{ kg}$
- O carro andar \acute{a} com 47,5 kg de lastro de **B.O.P;**

152.1: EQUIPES que formem **B.O.P** negativo poder \acute{a} o descontar peso do seu lastro de peso m \acute{i} nimo 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;
- $B.O.P = [(-15) + (-15)] / 2 = -15 \text{ kg};$
- $Lastro \text{ de Piloto} = [(100 - 90) + (100 - 70)] / 2 = 20 \text{ kg de lastro de peso de piloto};$
- $Peso \text{ final no carro} = (-15) + 20 = 5 \text{ kg}.$

Artigo 153: N \acute{a} o ser \acute{a} o permitidas inscri \c oes de **EQUIPES** que formem **B.O.P** maior que 48 kg (quarenta e oito quilogramas). Isto \acute{e} , n \acute{a} o podem ser formadas duplas de dois **COMPETIDORES** Platina.

153.1: No caso de um trio de **COMPETIDORES**, na Etapa 3, de 500 km, a divis \tilde{a} o se dar \acute{a} por 3 (tr \tilde{e} s), mantendo-se o limite de 48 kg (quarenta e oito quilogramas) de **B.O.P** por carro, por \acute{e} m, n \acute{a} o ser \acute{a} permitida a inscri \c ao de nenhum trio que possua dois Pilotos Platina no mesmo carro, mesmo que na divis \tilde{a} o do **B.O.P**, o trio some 48 kg ou menos.

*Exemplo G: **N \acute{a} o** ser \acute{a} permitida a inscri \c ao de um trio com dois pilotos Platina e um piloto bronze/cobre.*

Artigo 154: Caso a lista de **EQUIPES** de alguma das Categorias (**CARRERA CUP** ou **GT3 CUP**) possua todos os carros com **B.O.P** acima de 0 (zero), o **PROMOTOR** poder \acute{a} , se desejar, fazer novo nivelamento do peso de todos os carros, mantendo sempre a

diferença de peso entre as **EQUIPES** e trazendo a(s) **EQUIPE(S)** de menor peso para 0 (zero) kg.

*Exemplo H: Categoria **CARRERA** tem a(s) **EQUIPE(S)** de menor **B.O.P** com 10 (dez) kg de lastro. Logo, torna-se essa(s) **EQUIPE(S)** **B.O.P** 0 (zero) e mantém-se a diferença inicial com as demais, baixando 10 kg o peso de todos os demais carros da categoria.*

	B.O.P antes do ajuste	B.O.P após ajuste
EQUIPE 1	10 kg →	0 kg
EQUIPE 2	22,5 kg →	12,5 kg
EQUIPE 3	47,5 kg →	37,5 kg

Artigo 155: O **B.O.P** utilizará como ferramenta equalizadora lastros de peso, seguindo os seguintes critérios:

155.1: Para Pilotos participantes dos Campeonatos da Porsche Carrera Cup e/ou Porsche GT3 Cup, série Sprint, que se enquadrem em dois critérios, ou ainda que participem de dois ou mais Campeonatos de Automóvel, para efeito de classificação de **B.O.P**, prevalecerá o critério de participação do Campeonato Porsche Cup, série Sprint.

*Exemplo I: Um Piloto que em 2019 participava do Porsche GT3 Cup – classe CUP SPORT – e em 2020 participa (inscrito regularmente) do Porsche Carrera Cup, para efeito do enquadramento do **B.O.P**, será considerado um Piloto Porsche Carrera Cup e, portanto, classificado como “Ouro”.*

*Exemplo J: Um piloto disputando (inscrito regularmente) o Campeonato Porsche Carrera Cup e disputando (3 ou mais provas) o Campeonato Stock Car, ou Stock Light, para efeito do enquadramento do **B.O.P**, será considerado como “Ouro”, para efeito de **B.O.P**.*

155.2: Pilotos que **não** são participantes dos Campeonatos da Porsche Carrera Cup e/ou Porsche 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 2017, 2 (duas) provas em 2018 e 1 (uma) prova em 2019, na Stock Car, também não é um Piloto Platina.

155.3: Pilotos “em atividade”:

Para os Pilotos profissionais, “Platina”, Pilotos que tenham participado de 3 (três) ou mais provas na temporada de 2019, 2020 e 2021 são considerados “em atividade”. Um piloto que participou de 3 (três) provas na temporada de 2019 e nenhuma na temporada de 2020, para efeito desde regulamento, é um **Piloto “em atividade”**.

Para os demais Pilotos, “Ouro”, “Prata”, “Bronze” e “Cobre”, Pilotos que tenham participado de 3 (três) ou mais provas na temporada de 2019 e 2020 são considerados “em atividade”. Um piloto que participou de 3 (três) provas na temporada de 2019 e nenhuma na temporada de 2020, para efeito desde regulamento, é um **Piloto “em atividade”**.

155.4: Pilotos “fora de atividade”:

Para os Pilotos profissionais, “Platina”, Pilotos que não tenham participado de mais de 2 (duas) provas na temporada de 2019, 2020 e 2021 são considerados “fora de atividade”. Um piloto que participou de 2 (duas) provas na temporada de 2019 e outras 2 (duas) na temporada de 2020, para efeito desde regulamento, é um **Piloto “fora de atividade”**.

Para os demais Pilotos, “Ouro”, “Prata”, “Bronze” e “Cobre”, Pilotos que não tenham participado de mais de 2 (duas) provas na temporada de 2019 e 2020 são considerados “fora de atividade”. Um piloto que participou de 2 (duas) provas na temporada de 2019 e outras 2 (duas) na temporada de 2020, para efeito desde regulamento, é um **Piloto “fora de atividade”**.

155.5: 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”.

Exemplo K: 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”.

Exemplo L: 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”.

155.6: Pilotos Platina, Ouro e Prata, com 55 (cinquenta 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 55 (cinquenta e cinco) anos ou mais, descem 2 (dois) degraus em relação a sua classificação original.

155.7: Pilotos Platina e Ouro, com 60 (sessenta) anos ou mais descem 2 (dois) degraus em relação a sua classificação original. Os Pilotos Platina, no caso de estarem “fora de atividade” e terem 60 (sessenta) anos ou mais, descem 3 (três) degraus em relação a sua classificação original.

155.8: Pilotos Platina, com 65 (sessenta e cinco) anos ou mais descem 3 (três) degrau 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 55 anos, considera-se o ano em que o Piloto completa 55 anos.

155.9: Independente da idade, nenhum Piloto poderá descer da categoria **BRONZE** para **COBRE**.

155.10: Não existe categoria de **B.O.P** inferior a **COBRE**.

155.11: Tabela de classificação B.O.P:

CLASSIF. B.O.P	CARRERA CUP (4.0)	GT3 CUP (3.8)	DESCRIÇÃO
Platina	60 kg	60 kg	<ul style="list-style-type: none"> - Pilotos profissionais, que participam ou tenham participado de competições nacionais como STOCK CAR ou STOCK CAR LIGHT ou de competições internacionais de mesmo nível ou superior (nível profissional), ou ainda pilotos que se classifiquem no mesmo nível. - Competições internacionais consideradas como nível profissional: F1, FIA WEC, F-E, F2 (GP2), F3, F3 EURO, V8 SUPERCARS, PORSCHE SUPERCUP, DTM, BLANCPAIN GT SERIES, IMSA SCC, IRL, Road to Indy, ou categorias que se equivalham às citadas. - Pilotos profissionais, classificados como "Titânio" no Campeonato de Porsche GT3 Cup Endurance Series de 2018 e 2019.
Ouro	35 Kg	35 kg	<ul style="list-style-type: none"> - Pilotos Platina fora de atividade; - Pilotos Platina com 55 anos ou mais; - Pilotos Porsche Carrera Cup, Campeonato de Sprint, no ano de 2019 e/ou 2020 e/ou 2021; - Pilotos classificados como "PRO" advindos de outros Campeonatos, como "Endurance Brasil", "Copa HB20", "Sprint Race", entre outros; - Pilotos que se classifiquem no mesmo nível;
Prata	10 kg	10 kg	<ul style="list-style-type: none"> - Pilotos Porsche GT3 Cup, Campeonato de Sprint, no ano de 2019 e/ou 2020 e/ou 2021; - Pilotos Porsche Carrera Cup "Sport" ou "Trophy", competindo na Classe GT3 CUP; - Pilotos Platina com 60 anos ou mais; - Pilotos Platina <u>fora de atividade e com 55 anos ou mais;</u>

			<ul style="list-style-type: none"> - Pilotos Ouro <u>com 55 anos ou mais</u>; - Pilotos Ouro <u>fora de atividade</u>; - Pilotos classificados como <u>CUP SPORT</u> no - Pilotos que se classifiquem no mesmo nível;
Bronze	-10 kg (menos dez)	-10 kg (menos dez)	<ul style="list-style-type: none"> - Pilotos Porsche Carrera Cup Sport e Porsche GT3 Cup Sport, Campeonato de Sprint, temporada 2021; - Pilotos Platina <u>fora de atividade e com 60 anos ou mais</u>; - Pilotos Ouro <u>com 60 anos ou mais</u>; - Pilotos Ouro <u>fora de atividade e com 55 anos ou mais</u>; - Pilotos Prata <u>fora de atividade</u>; - Pilotos Prata <u>com 55 anos ou mais</u>; - Pilotos “gentleman drivers” (ou classificados como “AM”, “SUPER”, ou outros nomes equivalentes) advindos de outros Campeonatos, como “Endurance Brasil”, Copa HB20, Sprint Race, entre outros; - Pilotos que se classifiquem no mesmo nível;
Cobre	- 20 kg (menos vinte)	- 20 kg (menos vinte)	<ul style="list-style-type: none"> - Pilotos Porsche Carrera Cup Trophy e Porsche GT3 Cup Trophy, Campeonato de Sprint, temporada 2021; - Pilotos iniciantes, sem experiência em outras categorias; - Pilotos que se classifiquem no mesmo nível;

CAPÍTULO XIX: PONTUAÇÃO

Artigo 156: Para todas as Classes (**CARRERA CUP** e **GT3 CUP**), 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

156.1: Para as subclasses **SPORT E TROPHY**, a grade de pontuação será:

Posição de chegada	Pontuação	
	Etapas 1 (um) e 2 (dois)	Etapas 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 157: Para que os pontos dos **COMPETIDORES** sejam considerados válidos, é necessário que a equipe tenha completado pelo menos 75% da corrida.

Artigo 158: 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 5 (cinco) ou mais **EQUIPES** competindo. Categorias ou subcategorias com menos de 5 (cinco) **EQUIPES** competindo, serão atribuídos troféus do 1º (primeiro) ao 3º (terceiro) lugar em cada corrida.

Artigo 159: 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.^a parte os veículos que participaram da 1.^a 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 160: Não existe descarte de pontuação para nenhuma das Classes.

CAPÍTULO XII: DESEMPATE DOS COMPETIDORES

Artigo 161: O PORSCHE XP PRIVATE CUP ENDURANCE SERIES 2021 (Campeonatos CARRERA CUP, CARRERA SPORT, CARRERA TROPHY e GT3 CUP, GT3 SPORT, GT3 TROPHY) serão vencidos pelos **COMPETIDORES** que tiverem o maior número de pontos gerais acumulados em todos os eventos.

Artigo 162: 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;
- 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 e aprovado pelo **Conselho Técnico Desportivo Nacional** e homologado pelo Presidente da **Confederação Brasileira de Automobilismo**.

Rio de Janeiro, 09 de agosto de 2021.

CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
FÁBIO BORGES GRECO - PRESIDENTE

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
GIOVANNI RAMOS GUERRA - PRESIDENTE



PARTE B

“REGULAMENTAÇÃO TÉCNICA 2021”

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**.

Na Classe **GT3 CUP** serão utilizados carros tecnicamente idênticos modelos **PORSCHE 911 GT3 CUP TYPE 991/I** de uma série limitada construída com base no modelo convencional Porsche 911 GT3.

Na Classe **CARRERA CUP** serão utilizados carros tecnicamente idênticos modelos **PORSCHE 911 GT3 CUP TYPE 991/II** de uma série limitada construída com base no modelo convencional Porsche 911 GT3.

Os carros inscritos no Campeonato devem corresponder à mais recente Regulamentação Técnica e de Segurança da FIA, permanecendo assim em conformidade com o Anexo J da FIA (Artigo 257A). A vistoria técnica dos carros será realizada pelos vistoriadores credenciados pelo **PROMOTOR**.

CAPÍTULO I: MODIFICAÇÕES E INSTALAÇÕES AUTORIZADAS

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

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

1.2: Os **COMPETIDORES** podem, a seu livre critério, solicitar ao **PROMOTOR** instalação dos seguintes dispositivos:

- (i) Dispositivo para refrigeração da camiseta “cool suit” do piloto.
- (ii) Dispositivo para refrigeração do piloto “cool system”.
- (iii) Uso de cronometro simples, sem comunicação externa, devidamente fixado, dentro do carro.
- (iv) Sistema de câmeras on-boards particulares dos pilotos.
- (v) Aparelhos celular, para utilização do aplicativo “Chrono Sport”.

EQUIPES que optem por utilizar algum(uns) dos dispositivos acima, não podem descontar o peso do dispositivo do seu conjunto de lastro (Lastro Pilotos + BOP).



CAPÍTULO II: REPAROS E MANUTENÇÃO

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

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

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

CAPÍTULO III: EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO IV: TIPOS DE MOTORES E SEUS COMPONENTES

IV. 1 – TIPOS DE MOTORES

Artigo 11: Para a Classe **GT3 CUP**, 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**. 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.



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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO V: SUSPENSÃO

V.1 – AJUSTES

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

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

V.2 – AMORTECEDORES E MOLAS

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

Artigo 18: Nenhuma modificação nos amortecedores é permitida.

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



V. 3 – ALTURA DE RODAGEM

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

V.4 – BARRAS ESTABILIZADORAS

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

CAPÍTULO VI: INTERIOR DO CARRO

VI. 1 – ASSENTO

Artigo 22: O assento e seus trilhos de movimentação podem ser alterados de acordo com a necessidade do **COMPETIDOR**. Os pilotos solicitar ao **PROMOTOR** a confecção de “bancos customizados”, feitos de poliuretano. O **PROMOTOR** se reserva o direito de atender ou não, de acordo com as possibilidades de agenda, logística e disponibilidade dos insumos necessários.

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 E LASTROS DE BOP

Artigo 25: As regras do **PESO DOS COMPETIDORES** e **LASTRO DO BOP** estão descritas no regulamento desportivo. O arredondamento do lastro peso do competidor, ou lastro do **BOP** se dará na ordem de 1,25 kg (um kilo e vinte cinco gramas), arredondando-se sempre para baixo. Se uma determinada **EQUIPE** possuir o conjunto de lastros negativo (**PESO DOS COMPETIDORES + LASTRO DO BOP**), sendo o resultado menor que -5 (menos cinco) kg, esta **EQUIPE** terá a base do lastro (chapa de aço) retirada do seu carro.

25.1: Somente o **PROMOTOR** pode manipular/ajustar o **LASTRO** dos carros.



CAPÍTULO VIII: PNEUS

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

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

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

CAPÍTULO X: DISPOSIÇÕES DIVERSAS

X. 1 – DA ASA TRASEIRA

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

26.1: O **PROMOTOR** poderá adotar o uso de **GURNEY** obrigatório em todos os carros.

X. 2 – DO COMBUSTÍVEL

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

CAPÍTULO XI

CÂMERAS FILMADORAS E IMAGENS DOS EVENTOS

Artigo 27: Cada **COMPETIDOR** deverá fornecer, a **PROMOTORA** do Campeonato, uma câmera filmadora, modelo V-BOX ou GOPRO. A **PROMOTORA**, em posse da câmera, deverá instalá-la no cockpit do carro de corrida para fins de oferecer material de vídeo para auxiliar os Comissários Desportivos na análise de incidentes, produção de vídeo, TV, ou publicidade do Campeonato.

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.

27.2: O **PROMOTOR** pode instalar, a seu livre critério, sistema de transmissão on-board em qualquer carro inscrito. Sempre que o fizer, o peso do equipamento será descontado do carro da **EQUIPE**.

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



Artigo 29: Nenhum **COMPETIDOR** poderá participar dos eventos ou das corridas, ou ainda, de qualquer outra parte dos eventos, se tiver instalado no veículo qualquer dispositivo de filmagem dentro, ou sobre o carro, em quaisquer circunstâncias onde a **PROMOTORA** do Campeonato não tenha solicitado ou dado seu consentimento prévio de permissão para a presença e operação de tal dispositivo.

CAPÍTULO XII: OBSERVAÇÕES ADICIONAIS E DISPOSIÇÕES FINAIS

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

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

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

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

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

O presente regulamento técnico foi analisado e aprovado pelo **Conselho Técnico Desportivo Nacional** e homologado pelo Presidente da **Confederação Brasileira de Automobilismo**.

Rio de Janeiro, 9 de agosto de 2021.

CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
FÁBIO BORGES GRECO - PRESIDENTE

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
GIOVANNI RAMOS GUERRA - PRESIDENTE



ANEXO I:

CALENDÁRIO PORSCHE XP PRIVATE CUP ENDURANCE SERIES - 2021

ETAPA	DURAÇÃO	DATA	LOCAL
1	300 KM	13 e 14 de agosto	Interlagos, SP
2	300 KM	15 e 16 de outubro	Goiânia, GO
3	500 KM	3 e 4 de dezembro	Interlagos, SP

Sujeito a alterações devido a pandemia do COVID-19.