



CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
CAMPEONATO BRASILEIRO DE FÓRMULA 4
REGULAMENTO DESPORTIVO 2024

CAMPEONATO BRASILEIRO DE FÓRMULA 4 – REGULAMENTO DESPORTIVO
BRAZILIAN F4 CHAMPIONSHIP - SPORTING REGULATIONS - 2024

- ART. 1 ORGANIZAÇÃO
- ART. 2 REGULAMENTO
- ART. 3 OBRIGAÇÕES E CONDIÇÕES GERAIS
- ART. 4 LICENÇAS – PILOTOS ADMITIDOS
- ART. 5 VEÍCULOS ADMITIDOS
- ART. 6 INSCRIÇÕES
- ART. 7 SEGUROS
- ART. 8 EVENTOS DO CAMPEONATO
- ART. 9 CANCELAMENTO DO EVENTO
- ART. 10 NÚMERO E NOME DO PILOTO
- ART. 11 PUBLICIDADE
- ART. 12 OFICIAIS
- ART. 13 INSTRUÇÕES E COMUNICAÇÃO PARA CONCORRENTES
- ART. 14 INCIDENTES DURANTE A COMPETIÇÃO / PENALIDADES
- ART. 15 TESTE PRIVADO
- ART. 16 CONDIÇÕES GERAIS DOS VEÍCULOS
- ART. 17 VEÍCULOS RESERVA
- ART. 18 MOTOR
- ART. 19 DISCIPLINA GERAL NO PADDOCK – BOXES – PIT LANE – E USO DAS INSTALAÇÕES
- ART. 20 SEGURANÇA GERAL
- ART. 21 VISTORIAS
- ART. 22 VISTORIAS ADMINISTRATIVAS
- ART. 23 VISTORIAS TÉCNICAS
- ART. 24 BRIEFING
- ART. 25 PNEUS
- ART. 26 PESO
- ART. 27 COMBUSTÍVEL, AMOSTRAS E ABASTECIMENTO

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



- ART. 28 PIT LANE, ENTRADA E SAÍDA
- ART. 29 TREINOS: TREINOS LIVRES – CLASSIFICAÇÃO
- ART. 30 INTERRUPÇÃO DOS TREINOS
- ART. 31 GRID
- ART. 32 PROCEDIMENTO DE LARGADA
- ART. 33 PROVA
- ART. 34 SAFETY CAR PROCEDIMENTO
- ART. 35 SUSPENDENDO A PROVA
- ART. 36 RESUMINDO A PROVA
- ART. 37 CHEGADA
- ART. 38 PARQUE FECHADO
- ART. 39 CLASSIFICAÇÃO DA PROVA
- ART. 40 CERIMONIA DO PÓDIO – CONFERÊNCIA DE IMPRENSA - PROMOÇÃO
- ART. 41 PONTUAÇÃO
- ART. 42 PREMIO
- ART. 43 PROTESTOS E RECLAMAÇÕES
- ART. 44 CLASSIFICAÇÃO DO CAMPEONATO
- ART. 45 EMPATE
- ART. 46 ESTABILIDADE E INTERPRETAÇÃO DO REGULAMENTO



ARTIGO.1 ORGANIZAÇÃO

Campeonato Brasileiro de Fórmula 4 - temporada 2024 que será promovido comercialmente pela empresa Vicar Promoções Desportivas S/A, e operacionalmente pelo Instituto Stock (CNPJ 41.939.485/0001-60).

Parágrafo único: o Instituto Stock (CNPJ 41.939.485/0001-60) é o titular (entidade proponente) de projetos para a realização do Campeonato Brasileiro de Fórmula 4 - temporada 2024, nos termos da legislação vigente. Os seguintes campeonatos e troféus são chamados:

- Campeonato Brasileiro de F-4 certificado pela FIA.
- Campeonato Brasileiro de F-4 Rookie.
- Troféu de equipe campeã.

ARTIGO.2 REGULAMENTO

2.1 No caso de qualquer falta ou contradição que possa surgir da interpretação da versão em português do Regulamento Desportivo do Campeonato Brasileiro de F4 prevalecerá.

2.2 Este Regulamento Desportivo entrará em vigor imediatamente após a sua publicação e substituirá todos os Regulamentos Desportivos anteriores.

2.3 Código de conduta.

É de responsabilidade das equipes e pilotos toda conduta própria, de seus colaboradores e convidados, os mesmos deverão seguir o código de conduta definido pelo organizador, tendo como punição prevista no CDA 2024. Qualquer atitude que seja definida como divergente do código de conduta poderá ser punido a equipe ou piloto, com:

- I. Advertência escrita
- II. Multa
- III. Penalização em tempo, posições ou voltas

ARTIGO.3 OBRIGAÇÕES E CONDIÇÕES GERAIS

- a) O Regulamento Técnico e Desportivo do Campeonato Brasileiro de F4.
- b) O Regulamento Particular da Prova.



- 3.1 O Código Desportivo Internacional CDI da FIA e seus Anexos, será aplicado - e priorizado - aos aspectos gerais de procedimentos, protestos e recursos.
- 3.2 É responsabilidade de cada competidor garantir que todas as pessoas envolvidas em seu registro observem todas as exigências do CDA/CDI e demais regulamentações aplicáveis.
- 3.3 Se um competidor não puder estar presente em um evento pessoalmente, ele deverá eleger um representante por escrito. O piloto é responsável pelo veículo durante toda a prova e também responsável, solidariamente como competidor, por garantir que os regulamentos sejam observados durante todo o evento.
- 3.4 Os concorrentes/equipes devem garantir que os seus veículos cumpram as condições de elegibilidade e segurança durante todo o evento.
- 3.5 A apresentação de um veículo para verificação/vistoria técnica é obrigatória.
- 3.6 Durante o evento, os competidores (ou qualquer pessoa relacionada ao registro do veículo) não estão autorizados a fazer e/ou utilizar qualquer tipo de imagem de veículos na pista, somente com autorização expressa, por escrito da Organizadora e Promotora do Campeonato Brasileiro de F4, salvo imagens feitas pelos Comissários Desportivos e Técnicos com a única finalidade de dirimir dúvidas.
- 3.7 Veículos reservas não são permitidos. Os comissários podem identificar os veículos durante as vistorias para garantir o cumprimento desta regra. Portanto, qualquer parte do veículo (exceto a célula de segurança) poderá ser substituída a qualquer momento do evento.
- 3.8 A decisão sobre se o veículo foi reparado ou substituído será tomada pelos Comissários Desportivos, com base no relatório emitido pelo Comissário Técnico.
- 3.9 Qualquer veículo aprovado, nas vistorias preliminares, estarão aptos a participarem da etapa.

ARTIGO.4 LICENÇAS - PILOTOS ADMITIDOS

4.1 O Campeonato Brasileiro de F4 é reservado a pilotos com pelo menos 15 anos de idade, completos antes da primeira prova do Campeonato em que venham participar e que não tenham competido em campeonatos com veículos de rendimento superior ao F4. Os Pilotos Brasileiros poderão participar com Cédulas Desportivas CBA, "PC" e "PGC-B" dentro dos prazos de validade.



Nenhum piloto campeão deste campeonato poderá competir nos anos seguintes. Os campeões de outros campeonatos de Fórmula 4 também não poderão participar. Caso um piloto campeão queira competir, será permitido participar de uma etapa e o mesmo não pontua.

4.1.1 - Pilotos Rookie

É considerado piloto Rookie, o piloto que participou de no máximo 3 (três) etapas de qualquer campeonato de F4 ou categorias superiores.

4.2 Os pilotos com licença emitida por qualquer ASN reconhecida pela FIA podem participar e pontuar, desde que sejam válidos em seu país para a mesma categoria e / ou modalidade e cumpram os requisitos estabelecidos pela FIA e pela CBA, incluindo a aprovação da própria ASN e no caso de menores de idade, deverão apresentar autorização.

4.3 Todos os membros da Equipe com acesso às áreas de trabalho, devem portar credencial fornecida pelo promotor do evento.

4.4 Nenhum piloto pode participar do campeonato por mais de três temporadas completas.

4.5 Nenhum piloto pode participar do campeonato se ele / ela deixou qualquer fatura por pagar ao Organizador ou a qualquer equipe participante do campeonato.

ARTIGO.5 VEÍCULOS ADMITIDOS

5.1 O número máximo de veículos autorizados a participar nos treinos e Provas será determinado de acordo com a homologação da pista e com base nos critérios definidos pela CBA.

5.2 A CBA, a pedido do Organizador, pode aumentar o número máximo de veículos admitidos.

ARTIGO.6 INSCRIÇÕES

6.1 A inscrição para o Campeonato Brasileiro de F4 será feita por convite. As equipes e os pilotos deverão, obrigatoriamente, possuir Contrato de Participação e Outras Avenças com a empresa Organizadora.



A Organização confirmará a lista de participantes admitidos com pelo menos 7 (sete) dias de antecedência de cada etapa.

6.2 A Empresa Organizadora do Campeonato Brasileiro de F4 irá estabelecer o valor da inscrição.

6.3 Todas as solicitações de inscrição serão analisadas pelo Organizador e aceitas ou rejeitadas a seu exclusivo critério.

6.4 Qualquer piloto inscrito no Campeonato e impossibilitado de competir em uma das etapas deve notificar o fato ao Organizador por escrito.

6.5 O Campeonato poderá ser cancelado se o número de inscritos for inferior a seis (6).

6.6 O Organizador será responsável por providenciar o credenciamento necessário para o bom desenvolvimento do evento. As credenciais são pessoais e específicas para a função atribuída.

ARTIGO.7 SEGUROS

7.1 O Organizador de cada evento deve subscrever um seguro de terceiros, em conformidade com as disposições da FIA ou da ASN que acolhe o evento, para o ano em curso. Esta apólice de seguro deve estar à disposição dos Concorrentes caso seja solicitada.

7.2 A apólice de seguro acima mencionada não afetará ou substituirá outras apólices de seguro pessoais mantidas por equipes ou membros de equipes.

7.3 Os pilotos participantes do evento, não serão considerados terceiros.

ARTIGO.8 EVENTOS DO CAMPEONATO

8.1 Os Eventos do Campeonato estão reservados a veículos de Fórmula 4, com chassis Tatuus F4 T021 e motor Abarth, conforme definido no anexo Técnico do Campeonato Brasileiro de F4.

8.2 Cada etapa terá o “status” de Evento Nacional.

8.3 Como norma geral, cada etapa incluirá:

- 2 sessões de treino livre com a duração de 40 minutos cada.



- 1 sessão de treino classificatório com duração de 20 minutos.

O Organizador pode modificar a duração das sessões de prática de acordo com a programação do evento. Esta modificação, autorizada pelos Comissários Desportivos, anunciada em forma de adendo ao regulamento particular da prova antes do referido evento.

8.4 Como norma general, cada Etapa terá:

- Prova 1 de 30 minutos + 1 volta
- Prova 2 de 20 minutos + 1 volta
- Prova 3 de 30 minutos + 1 volta

O Organizador pode modificar o número e duração das provas de acordo com a programação do evento. Esta modificação será anunciada no regulamento particular da prova antes do referido evento.

8.5 O Calendário do Campeonato de Brasileiro de F4 será composto como segue:



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



8.6 O Organizador reserva-se o direito de modificar o local e a data de uma ou mais etapas do Calendário.

8.7 Cada Etapa irá incluir as seguintes atividades:

- a) Abertura e encerramento das inscrições.
- b) Publicação dos Inscritos.
- c) Vitorias Desportivas.
- d) Vitorias Técnicas.
- e) Lacração dos Pneus.
- f) Briefing.
- g) Treinos Livres.
- h) Treino Classificatório.
- i) Provas
- j) Cerimônia de entrega de prêmios

ARTIGO.9 CANCELAMENTO DO EVENTO

9.1 O Organizador reserva-se o direito de cancelar um evento se o número de inscritos for inferior a seis (6).

ARTIGO.10 NÚMERO E NOME DO PILOTO

10.1 Os números dos competidores serão designados pelo Organizador e permanecerão os mesmos durante toda a temporada.

O nome do piloto junto com a bandeira da nacionalidade de sua licença, deve ser exibido no veículo de acordo com tamanho, fonte e disposição previsto no guia de aplicação disponibilizado pelo Organizador.

ARTIGO.11 PUBLICIDADE

11.1 As equipes podem exibir publicidade comercial, tanto em suas roupas quanto em seus veículos, desde que:

- a) Cumpra as normas estabelecida pelo Organizador do Campeonato.
- b) Não ocupe o lugar previsto por contrato de publicidade obrigatória.



A correta aplicação da publicidade obrigatória, durante todo o evento, conforme Guia de Aplicação é de responsabilidade exclusiva de cada competidor/equipe.

11.2 Os concorrentes inscritos em qualquer etapa do Campeonato Brasileiro de F4 autorizam o Organizador a divulgar livremente, sem limitação de tempo e forma que deseje sua participação e seus resultados, bem como a transmissão destes direitos a terceiros.

Em caso de alguma incompatibilidade entre a publicidade de patrocinadores pessoais e a publicidade obrigatória do Campeonato, os concorrentes podem pedir isenção ao Promotor.

11.3 O Organizador poderá isentar, a seu critério, um concorrente de colocar tal publicidade incompatível, podendo assim aumentar o valor da inscrição do mesmo que não exiba publicidade obrigatória. Além disso o concorrente também perderá quaisquer prêmios ou bônus correspondentes a esta publicidade.

ARTIGO.12 OFICIAIS

12.1 A CBA designará pelo menos, os seguintes oficiais:

- a) 1 Comissário Desportivo, como chefe do colegiado.
- b) 2 Comissários Desportivos
- c) 1 Diretor de Prova
- d) 1 Comissário Técnico para cada etapa

ARTIGO.13 INSTRUÇÕES E COMUNICAÇÕES PARA OS CONCORRENTES

13.1 Todas as comunicações emitidas pelo Organizador, com a aprovação dos Comissários Desportivos, por qualquer meio, serão consideradas oficiais.

13.2 Em casos excepcionais, os Comissários podem dar instruções aos Concorrentes, por meio de comunicações especiais. Estas instruções devem ser distribuídas de forma física ou digital.

13.3 Todas as classificações e resultados das sessões de treinos e provas, bem como todas as decisões tomadas pelos Comissários da CBA, serão publicadas digitalmente.



13.4 Qualquer decisão ou comunicação dos Comissários ou do Diretor de Prova / Adjunto em relação a um concorrente também deve ser fornecida (sempre que possível) por escrito e / ou através do monitor de tempo e/ou digitalmente.

13.5 Os competidores ou seus representantes deverão estar disponíveis durante toda a etapa.

13.6 Quando a bandeira vermelha é mostrada, todos os veículos devem reduzir sua velocidade e dirigir imediatamente para o Pit Lane (ou local estabelecido no regulamento particular da prova). Ultrapassar é proibido.

13.7 Qualquer piloto chamado para ao Pit Lane por meio de uma bandeira preta deve fazer isso antes de completar três voltas.

ARTIGO.14 INCIDENTES DURANTE A COMPETIÇÃO / PENALIDADES

14.1 Os comissários podem impor as penalidades estabelecidas no presente regulamento, bem como quaisquer - a seu critério - regulamentadas no CDI/CDA ou outras regulamentações aplicáveis.

Da mesma forma, poderão atuar, neste sentido, mediante solicitação do Diretor de Prova.

14.2 "Incidente" significa qualquer ocorrência ou série de ocorrências envolvendo um ou mais pilotos, ou qualquer ação de qualquer piloto, que é relatada aos Comissários pelo Diretor da Prova ou pelo Adjunto (ou diretamente anotada pelos Comissários) e que:

- a) É necessário interromper uma sessão de treino livre ou classificatória ou suspender a prova.
- b) Constituiu uma violação dos regulamentos aplicáveis (regulamentos, CDI, CDA etc.)
- c) Provocou uma largada falsa de um ou mais veículos.
- d) Causou uma colisão.
- e) Forçou outro piloto a sair da pista.
- f) Impediu ilegitimamente a ultrapassagem de outro competidor
- g) Ilegitimamente ultrapassou outro competidor



- h) Desobedecer ou ignorar as indicações, instruções ou comunicações de dirigentes ou organizadores do evento.
- i) Em geral, qualquer comportamento que, por ação ou omissão, prejudique o espírito esportivo que deve prevalecer no automobilismo e em qualquer competição.

14.3 Os Comissários irão determinar se ocorreu infração, e qual ou quais pilotos devem ser penalizados.

14.4 Quando um incidente for investigado ao longo da prova pelos Comissários, uma mensagem informando todas as equipes, será exibida nos monitores de cronometragem (se as instalações do circuito assim permitirem).

14.5 Os comissários podem impor a qualquer piloto envolvido em um incidente ou descumprimento deste regulamento, as seguintes penalidades:

- Advertência
- Repreensão
- Multa
- Obrigação de realizar alguma ação de interesse público
- Exclusão da (s) volta (s) do treino de classificação e treinos de um piloto
- Perda de posições no grid de largada.
- Penalidade de tempo.
- Penalidade em volta(s)
- Perda de posições na classificação da competição
- Penalidade de drive-through
- Stop & Go e Stop & Go com um tempo de parada prescrito
- Desclassificação.



14.6 Além disso, os Comissários podem transferir para o Superior Tribunal de Justiça Desportiva (STJD), qualquer informação sobre a possível implicação de qualquer competidor ou piloto em um incidente.

14.7 Via de regra, as infrações cometidas durante os treinos classificatórios implicarão no cancelamento do tempo considerado oportuno ou na perda das posições no grid de largada.

14.8 Durante a prova, quaisquer incidentes suscetíveis a penalização pode ser resolvido inicialmente, com um Drive Through ou, na falta disso, se os Comissários o considerarem insuficiente, com uma penalização Stop & Go de tantos segundos quanto for oportuno ou mesmo desclassificação em casos mais graves.

Para incidentes em circunstâncias especiais, se o piloto infrator não se classificou ou foi classificado sem marcar pontos para o Campeonato, a critério dos Comissários, eles poderão aplicar penalidades que consistem na perda de posições na grid de largada para a próxima prova do mesmo evento (se mais de uma prova for realizada) ou transferida para outras Provas a serem realizadas no (s) evento (s) seguinte (s).

14.9 Penalidades de tempo. Se os Comissários decidirem aplicar uma penalidade de tempo imediato (Drive Through ou Stop & Go), o procedimento será o seguinte:

Os Comissários solicitarão à Direção da Prova para notificar o competidor penalizado.

Assim que a decisão for comunicada através dos monitores de cronometragem ou posto de sinalização da Direção de provas, o piloto em questão deverá cumprir no máximo em três voltas completas.

Definições:

- a) Drive Through: entra no Pit Lane, percorre a extensão total sem parar e volta para a pista.
- b) Stop & Go: entra no Pit Lane, irá até a área designada para a penalidade, parar o veículo completamente.

A partir do momento em que o veículo é parado, o responsável dará início à contagem regressiva da penalidade, ao final do qual o piloto será autorizado a voltar a pista.;

Stop and Go será de no mínimo DEZ SEGUNDOS, poderá ser superior, sempre aumentando em múltiplos de CINCO segundos.



Em qualquer dos casos anteriores (Drive Through ou Stop & Go), o veículo não poderá parar no seu box, para efetuar qualquer manutenção, nem poderá receber assistência quando parado na área de penalidade.

No entanto, se o motor desligar e não puder ser reiniciado, o uso de um dispositivo externo é permitido.

A penalidade não poderá ser realizada a partir do momento em que o Safety Car for declarado ou a bandeira vermelha for acionada, para suspender a prova. Todas as voltas realizadas após o Safety Car, não serão consideradas para o cálculo das 3 voltas como limite para o cumprimento da penalização.

Se uma dessas penalidades deve ser aplicada durante os últimos 5 minutos (ou as últimas três voltas) ou no final da prova, a penalidade será aplicada com adição de tempo:

- Drive Through: 25 segundos
- Stop & Go: 35 segundos

14.10 O piloto que na mesma temporada do Campeonato, receber a terceira punição, será penalizado em 6 posições no grid para o início da próxima prova, em que o piloto venha participar. Se a terceira punição for aplicada após um incidente na última prova de um etapa, a penalidade será aplicada na largada da primeira prova do próximo evento que o piloto venha participar.

A penalidade de 6 posições no grid de largada, só será imposta se pelo menos 2 das 3 punições corresponderem a infrações de condução.

ARTIGO.15 TESTE PRIVADO

Além dos treinos extras/oficiais coletivos definidos/indicados pelo Organizador, nenhuma equipe ou piloto inscrito no Campeonato poderá participar de qualquer provas/treinos com monopostos / fórmulas em pistas que fazem parte do calendário do campeonato, após 15 de março de 2024.

ARTIGO.16 CONDIÇÕES GERAIS DOS VEÍCULOS

16.1 A instalação e utilização de sistemas de telemetria ou qualquer outro sistema que transmita dados em um veículo em movimento, para a zona de Pit Lane e vice-versa,



durante as sessões de treinos e provas é proibida, exceto os sistemas instalados pelo Organizador e Cronometragem do Evento e homologados.

Nenhum sinal de qualquer tipo, pode passar entre um veículo em movimento e qualquer pessoa relacionada ao mesmo, exceto o seguinte:

- a) Sistemas instalados pela Cronometragem Oficial do evento.
- b) Mensagens em um painel.
- c) Sistema de rádio que permite a comunicação de voz, entre o piloto e sua equipe.

Em nenhuma circunstância é permitido que as informações transmitidas por um veículo levem a qualquer modificação técnica ou mecânica do veículo do exterior enquanto ele estiver na pista.

Somente será permitida a instalação de aquisição de dados homologada pelo fabricante do veículo e aprovado pelo Organizador.

O competidor será responsável, pela correto funcionamento e manutenção do equipamento da aquisição de dados no veículo.

Com a finalidade de treinar os pilotos, após o término dos testes coletivos, treinos livres, treinos classificatórios e Provas, os dados da melhor volta da sessão serão disponibilizados às equipes inscritas.

Após o treino classificatório, o veículo com o melhor tempo, terá seus dados aqusitados e os parâmetros e ajustes do set up disponibilizados conforme procedimento do anexo técnico. Vídeo da câmera on board será disponibilizado pela equipe até 1 hora após a classificação para todas as equipes na rede oficial da categoria, caso não ocorra penalização da perda da segunda melhor volta do classificatório.

16.2 Em todas as provas do Campeonato Brasileiro de F4, incluindo os treinos oficiais, é obrigatório que todos os veículos, estejam equipados com um “transponder” para cronometragem.

16.3 A equipe será responsável pela correta instalação e manutenção dos equipamentos de cronometragem instalados no veículo.



16.4 Durante os treinos coletivos oficiais, e a qualquer momento da competição, os veículos deverão estar em conformidade com o regulamento técnico.

16.5 O veículo uma vez fornecido, os componentes não podem ser modificados, exceto quando especificamente permitido pelo Regulamento Técnico ou com autorização por escrito da CBA após verificação com o fabricante. Qualquer modificação somente será autorizada se for considerada absolutamente necessária após identificar claramente um problema. Qualquer mudança ou adaptação de peças diferentes do manual técnico do fabricante e/ou homologado pela Stock Auto Service, fornecedora oficial das peças, será passível de penalizações pelos comissários técnicos.

16.6 Cada competidor deve instalar e manter em perfeitas condições de funcionamento (imagem, dados e registro) uma câmera de registro de incidentes na estrutura principal do veículo (a ser especificada antes de cada evento). O Organizador disponibilizará detalhes do sistema, incluindo instruções de instalação.

A visão da câmera deve ser desobstruída e é responsabilidade do competidor garantir a funcionalidade do sistema da câmera em todos os momentos.

O cartão de memória (SD) necessário será fornecido e instalado por cada participante, deve ser identificado claramente com o número do veículo ao qual pertence. No caso de ser lacrado, é responsabilidade do competidor garantir que o selo permaneça intacto e que o cartão não seja retirado até o final do Parque Fechado da sessão correspondente.

É responsabilidade do concorrente, garantir que os dados do vídeo de cada sessão estejam disponíveis a qualquer momento durante o evento. O não cumprimento dos requisitos anteriores será relatado aos Comissários.

16.7 Durante todo o evento, não será permitida a cobertura de qualquer parte do veículo de qualquer forma, no paddock, box, pit lane ou grid.

Além do acima, é expressamente proibido:

- a) Usar tampas ou coberturas do motor, na caixa de câmbio ou no radiador.
- b) Usar coberturas no topo das asas reservas quando não estiverem em uso no Pit Lane.

As seguintes partes são permitidas:

- a) Capa para peças danificadas.



b) Uma capa no veículo durante a noite.

c) Uma capa no veículo no Pit Lane ou grid se estiver chovendo.

16.8 Teste em túnel de vento é proibido. Isso também se aplica a testes de túnel de vento usando um modelo em escala de um veículo F4 ou subcomponente. É proibido usar quaisquer resultados de testes em túnel de vento obtidos por uma Equipe ou qualquer parte relacionada a mesma, ou qualquer agente ou subcontratado da Equipe, ou qualquer de suas partes relacionadas ou ainda qualquer outra terceira parte, que não os resultados do teste em túnel de vento fornecidos pelo fabricante do chassis.

16.9 Os ventiladores de ar para as entradas de ar laterais são permitidos nas seguintes condições:

- Nas sessões de Teste Coletivo e Treino Livre.
- Antes e depois da Classificação e Provas (exceto se o veículo já estiver em procedimento de vistoria)

ARTIGO.17 VEÍCULO RESERVA

17.1 Veículos reservas não são permitidos. No entanto, qualquer parte do veículo poderá ser substituída.

Nenhum piloto pode usar mais de um veículo no mesmo evento. Após as vitórias iniciais, a célula de sobrevivência só pode ser substituída se o Comissário Técnico julgar que é necessária após um acidente. A célula substituída deve ser apresentada ao Comissário Técnico para inspeção e não deve ser equipada com componentes pré-instalados. Após a substituição, o veículo deve ser apresentado novamente para verificação.

ARTIGO.18 MOTOR

18.1 Somente os motores homologados para o Campeonato Brasileiro de F4 poderão ser utilizados durante todo o evento.

A AUTOTECNICA MOTORI é fornecedora exclusiva de motores para o Campeonato Brasileiro de F4.



A correta conservação dos lacres do motor será de responsabilidade da Equipe.

Uma vez fornecidos, nem o motor nem qualquer um dos seus componentes pode ser modificado de qualquer forma, exceto se permitido por Regulamentos Técnicos ou com autorização por formal da CBA, após consulta à AUTOTECNICA MOTORI e aprovação do Organizador.

18.2 Cada piloto pode trocar no máximo um (1) motor, desde o início dos testes coletivos oficial até o final do Parque Fechado após a última prova da temporada. A substituição de qualquer um desses componentes durante a temporada pode incorrer na penalidade de queda de posições no grid. Caso o piloto tenha que fazer mais de uma (1) troca de motor, perderá dez (10) posições no grid da primeira prova da próxima etapa que vier a participar.

No entanto, a penalidade não será aplicada se o Comissário Técnico entender que o motor foi genuinamente danificado após um acidente na pista ou devido a falhas que são da responsabilidade exclusiva do fornecedor do motor, nesse caso deverá ser justificado com relatório do representante da Autotecnica Motori. Um motor reconstruído pela Autotecnica Motori será considerado novo.

18.3 Somente permitida a troca de componentes de manutenções previstas no manual técnico do fabricante, demais alterações/trocas, ficam expressamente proibidas. É permitido a troca de componentes entre os carros da mesma equipe(ex. motor, câmbio, amortecedores e etc.), é necessário informar a CBA qual motor, câmbio e amortecedores estarão sendo utilizado no final de semana, sendo preenchido uma planilha e entregue antes da primeira sessão de treinos oficiais. Após o início das atividades, até o término, não é permitido a troca de componentes sem prévia autorização da organização.

No entanto, a penalidade não será aplicada se o Comissário Técnico entender que o motor foi genuinamente danificado após um acidente na pista ou devido a falhas que são da responsabilidade exclusiva do fornecedor do motor, nesse caso deverá ser justificado com relatório do representante da Autotecnica Motori. Um motor reconstruído pela Autotecnica Motori será considerado novo.

18.4 Um motor será considerado usado assim que o “transponder” do veículo registrar que ele saiu do Pit Lane.

18.5 O fornecedor do motor, lacrará cada motor antes de ser usado pela primeira vez, para garantir que nenhum componente removível, possa ser reconstruído ou substituído.



18.6 Adicionalmente, pode-se considerar que um motor, um turbo ou qualquer de seus elementos foi substituído caso algum dos lacres seja removido ou manipulado (sem autorização do representante da Autotecnica Motori/ ou Comissário Técnico), após a utilização do motor pela primeira vez, em qualquer sessão de treino ou prova.

18.7 O Comissário Técnico pode exigir a substituição de um motor completo, qualquer parte do motor ou da ECU, por componentes reservas do fornecedor oficial ou ainda requerer a verificação completa do motor no dinamômetro.

18.8 Todos os motores deverão estar equipados com sensor lambda e sensor de pressão de combustível indicado pelo fornecedor do motor do campeonato.

18.9 Após 3 vitórias nas 6 corridas das etapas 1 e 2, ou 3 e 4, ou 5 e 6, ou 7 e 8, o piloto em questão deverá trocar de motor. Esta troca não será contabilizada como troca para o artigo 18.2.

PARÁGRAFO ÚNICO: Os itens técnicos estarão definidos no Regulamento Técnico FIA, que junto com o presente Regulamento Desportivo, irão reger o Campeonato Brasileiro de F4 FIA.

O citado Regulamento Técnico está escrito em Inglês e uma cópia será traduzida para o português com a única finalidade de auxiliar os Comissários Técnicos. Porém, em caso de dúvida, prevalecerá o Regulamento em inglês.

ARTIGO.19 DISCIPLINA GERAL NO PADDOCK, BOXES, PIT LANE E USO DAS INSTALAÇÕES

19.1 Animais são proibidos (exceto aqueles especialmente autorizados para serviços de segurança ou cães-guia) na área do paddock, boxes, Pit Lane e todas as áreas reservadas aos espectadores.

19.2 Todas as pessoas relacionadas ou não com um competidor, no paddock, boxes, Pit Lane, grid zone ou qualquer área restrita, devem portar a respectiva credencial, válida para a área em questão.

19.3 Durante os treinos e a provas, apenas quatro (4) profissionais identificados, por braçadeira de cada Equipe, poderão acessar o Pit Wall. A localização dos membros da equipe e os reparos de veículos devem ser apenas realizado na área de Pit Lane atribuída a cada competidor.



19.4 É proibido pintar, perfurar, desmontar ou causar qualquer dano às instalações do autódromo (paddock, boxes, pit lane, pit wall, etc.). Qualquer dano causado às instalações será de responsabilidade do competidor.

19.5 Todos os materiais, incluindo pneus, serão mantidos dentro dos boxes.

19.6 É responsabilidade do competidor remover pneus usados do circuito, após o término do evento.

19.7 Os veículos devem permanecer na faixa interna da Pit-Lane (working lane) até o semáforo verde acender ou a bandeira verde for agitada, somente então os veículos são autorizados a seguir para a saída do pit lane na via rápida.

Quando os integrantes da equipe estiverem trabalhando na faixa lenta do pit lane, o veículo deve ser posicionado na frente do seu box na diagonal, a 45 graus, com frente para a saída do pit lane, evitando assim atrapalhar outros competidores ou mesmo criar situações perigosas.

19.8 É responsabilidade do competidor sair com seu veículo dos boxes ou após o pit stop, apenas quando for seguro para fazê-lo. Se um veículo for considerado liberado em condições inseguras, ele pode ser penalizado pelos Comissários.

ARTIGO.20 SEGURANÇA GERAL

20.1 É obrigatório para todos os pilotos que participam de sessões de treinos, warm up (se aplicável) e provas, durante toda a temporada, usar sempre o equipamento de segurança completo (roupa à prova de fogo, capacete, HANS, etc.)

REGLAMENTO DEPORTIVO		
Equipamento	FIA Standard	Regulamento FIA
Capacete	FIA standard 8859-2015	Artigo 1 "Capacete" Capítulo III
	FIA standard 8860-2010	
	FIA standard 8860-2018	"Equipamento de pilotos" Anexo L - ISC
	FIA standard 8860-2018 ABP	



Roupa de Piloto	FIA standard 8856-2000 o 8856-2018	Artigo 2 "Roupa Resistente" Capítulo III "Equipamento de pilotos" Anexo L – ISC
Sistema de Retenção Frontal da Cabeça (RFC)	FIA Standard 8858-2002 FIA Standard 8858-2010	Artigo 3 "Roupa Resistente" Capítulo III "Equipamento de pilotos" Anexo L – ISC

20.2 Só serão permitidos meios externos para dar a partida no veículo nos boxes, linha interna do pit lane e no grid de largada.

Esta operação também será permitida na área de prática de largada, com a permissão do Diretor de Prova.

20.3 Do início e até o final da (s) sessão (s) de treino (s) ou prova (s) e até que todos os veículos tenham chegado ao Parque Fechado, por seus próprios meios ou resgatados, ninguém está autorizado a permanecer na pista, exceto os comissários e profissionais autorizados na execução de suas tarefas.

20.4 O limite máximo de velocidade dos veículos entre as marcações de entrada e saída do box será de 50 km/h, em todas as atividades de pista.

20.5 É proibido aos pilotos empurrarem o veículo na pista.

20.6 Um veículo só pode ser empurrado para sair de uma posição perigosa, sempre sob as instruções dos Fiscais de Pista.

20.7 A pista só pode ser utilizada, por pilotos autorizados a participar da sessão.

20.8 Tanto na entrada quanto na saída da Pit Lane, existe uma linha branca contínua pintada na pista, para separar os veículos que circulam nela, aqueles que entram ou deixam o Pit Lane. Na entrada e na saída, os veículos não podem cruzar esta linha, a menos que seja causado por uma situação inevitável, aceita pelos Comissários.



20.9 Os pilotos estão estritamente proibidos de dirigir seu veículo na direção oposta à da prova, a menos que isso seja necessário para tirar o veículo de uma posição perigosa.

20.10 Durante os treinos, bem como nas provas, os pilotos devem sempre observar as disposições do regulamento relativo ao comportamento de condução em circuitos.

20.11 Em particular está proibido:

- a) Treinar largadas na pista durante as sessões de treinos, exceto no zona de aceleração entre o final do controle de velocidade do pit lane e início da pista.
- b) Realizar manobras em zigue e zague para aquecer os pneus, nos treinos, logo que o piloto tenha completado a primeira volta, sem prejuízo do disposto no art. 20.17 e durante a prova conforme o disposto no art. 32.11.

20.12 Um veículo que está na pista pode ocupar toda a sua largura.

20.13 Os pilotos devem usar a pista o tempo todo. Para eliminar quaisquer dúvidas:

As linhas brancas que definem as bordas da pista são consideradas parte da pista

Será considerado que o condutor saiu da pista se nenhuma parte do seu veículo permanecer em contato com a mesma. Um piloto poderá sair da pista deliberadamente sem uma razão justificada.

Fora deste caso, caso o veículo saia da pista por qualquer motivo, e sem prejuízo do disposto no artigo 20.16 abaixo citado, o piloto poderá voltar. No entanto, isso só pode ser feito quando for seguro e sem obter qualquer vantagem.

A ultrapassagem, tendo em conta as possibilidades do momento, pode ser efetuada à direita ou à esquerda.

20.14 No entanto, manobras que possam prejudicar outros pilotos, como mudar de direção mais de uma vez para defender uma manobra de ultrapassagem, bater em outro veículo ou conduzi-lo deliberadamente para além das faixas que delimitam a pista, são estritamente proibidas.

Qualquer piloto que retorna à prova

Depois de ter defendido sua posição fora dela, ele deve deixar - pelo menos - a largura de um veículo entre o seu e os limites da pista ao se aproximar da curva.



Qualquer piloto que supostamente cometer qualquer uma das infrações acima mencionadas será levado ao conhecimento dos Comissários Desportivos.

20.15 Realização de qualquer das manobras descritas no art. 20.15 e 20.16 anteriores ou qualquer outra natureza antidesportiva (por exemplo, colisão), poderão ser penalizadas.

20.16 Se um veículo parar fora do Pit Lane, ele deverá ser removido o mais rápido possível, não representando perigo ou obstruindo outros veículos.

Caso tenha recebido assistência mecânica externa (auxílio da plataforma, veículo de resgate ou similar) utilizada pelos oficiais e tenha retomado a condução, serão aplicadas as penalidades estabelecidas.

20.17 Se um veículo ficar imobilizado durante a prova ou treino oficial, o motor deve ser reiniciado com o auxílio do motor de partida.

20.18 Nenhum condutor tem o direito de recusar que o seu veículo seja empurrado ou rebocado por meios mecânicos para fora da pista, pelo contrário, deverá fazer todo o possível para facilitar a manobra e obedecer às instruções dos fiscais e comissários.

20.19 O piloto que abandonar seu veículo deve deixá-lo em ponto morto e com o volante no lugar.

20.20 Bandeiras amarelas:

Uma ou mais bandeiras amarelas exibidas na sinalização, indica a existência de perigo. Os pilotos devem reduzir a velocidade e estar preparados, para mudar de direção e até mesmo parar. Ultrapassar e melhorar os tempos são proibidos nestas circunstâncias.

Qualquer infração a esta regra durante as sessões de treinos ou provas será penalizado.

As decisões dos Comissários Desportivos em relação ao cancelamento de tempos por não cumprimento de uma ou mais bandeiras amarelas, seguirão o procedimento estabelecido no CDA/CDI.

Em um setor com bandeira amarela, o tempo registrado por um piloto naquele setor, deve ser mais lento, que a volta anterior registrada sem incidentes na pista.



20.21 Se, na opinião dos Comissários Desportivos, um piloto parar deliberadamente no circuito ou impedir a circulação normal de outro (s) piloto (s), será penalizado.

ARTIGO.21 VISTORIAS

21.1 As vistorias serão realizadas antes da primeira atividade de pista oficial. Em casos excepcionais de atrasos, que haja motivo de força maior, a equipe poderá ser autorizada a passar por vistorias mesmo após o início das atividades, desde que autorizado pelos comissários.

21.2 Nenhum veículo pode participar de um evento até que tenha passado pela vistoria dos Comissários.

21.3 Os Comissários de um evento podem:

- a) Ter as condições de verificar a conformidade de um veículo ou competidor antes, durante e após o treino e / ou prova.
- b) Exigir que um veículo seja desmontado durante as vistorias, para garantir que as condições de conformidade sejam totalmente respeitadas.
- c) Solicitar a um competidor, que forneça o componente que julgar necessário.
- d) Não autorizar a saída de qualquer veículo por motivos de segurança.

21.4 As vistorias administrativas e técnicas serão realizadas no local designado para cada evento.

ARTIGO.22 VISTORIAS ADMINISTRATIVAS

Aplicar-se-á o disposto no CDI/CDA

ARTIGO.23 VISTORIAS TÉCNICAS

23.1 As vistorias técnicas serão efetuadas pelos Comissários designados, responsáveis pelas operações. Os Comissários deverão ter à disposição o Passaporte Técnico de cada veículo. As anotações feitas neste passaporte devem ser assinadas por um representante ou pelo competidor em cada etapa.



23.2 A pedido do Organizador, os Comissários Técnicos poderão realizar verificações durante o desenvolvimento dos Testes Oficiais para verificar a conformidade dos veículos.

Qualquer infração técnica apurada, será comunicada para conhecimento obrigatório dos Comissários Desportivos e aplicação das sanções previstas.

23.3 Todos os lastros utilizados pelo veículo, devem ser declarados no ato da vistoria e lacrados. Nenhum lastro não declarado pode ser levado em consideração nos procedimentos de pesagem ao longo de todas as atividades de pista.

23.4 O controle fonométrico para verificar o cumprimento do limite de ruído será realizado sob o controle do Comissários Técnicos a qualquer momento durante o evento.

23.5 Qualquer veículo que, após ter passado pela vistoria técnica venha ser desmontado após acidentes ou modificado de forma que possa afetar a segurança ou sua própria conformidade ser questionável, deve ser apresentado aos Comissários Técnicos para uma nova vistoria.

23.6 O Comissário Técnico pode solicitar, a qualquer momento durante os treinos e a provas, que qualquer veículo que tenha se envolvido em um acidente, seja novamente vistoriado.

23.7 Após a classificação e provas, pelo menos os 3 primeiros classificados serão submetidos à vistoria, assim como outros de forma aleatória definidos pelos Comissários Técnicos.

23.8 A vistoria final após a prova deverá ser realizada na presença do concorrente do veículo ou de seu representante. No caso de ausência do concorrente ou de seu representante durante no ato da vistoria, devidamente anunciado, nenhuma reclamação poderá ser feita posteriormente.

Da mesma forma, dois mecânicos, designados pelo concorrente ou seu representante, podem ser usados para tarefas de desmontagem se os Comissários considerarem apropriado.

23.9 Os Comissários Técnicos podem reter um ou mais componentes de um veículo para controlá-las.

23.10 Como regra geral, as infrações de natureza técnica serão sancionadas nos treinos com cancelamento de tempos e na prova com desclassificação, a menos que os Comissários Desportivos considerem outra sanção, com base nas condições específicas do fato a ser julgado ou disposição específica do Regulamento Específico do Concurso.



23.11 Para garantir o acesso dos Comissários Técnicos, as garagens devem estar abertas durante todo o tempo.

23.12 Os números de identificação e a publicidade obrigatória deverão estar presentes de forma correta no veículo, e serão vistoriados previamente. Veículos que não apresentarem conformidade com o guia de aplicação da F4, não serão autorizados a participar das atividades de pista.

23.13 É responsabilidade dos competidores manter em bom estado todos os selos e lacres aplicados ou aprovados pelos Comissários Técnicos.

23.14 Os competidores devem garantir que o ponto de conexão ao sistema de aquisição de dados, esteja acessível aos vistoriadores. A informação do sistema de dados não pode ser descarregada ou apagada antes do final de um treino, prova ou antes do Parque Fechado ser declarado finalizado.

23.15 Os competidores concordam que os dados aquisitados e os dados de vídeo, podem ser usados pelos instrutores do Organizador, para fim de treinamento dos pilotos.

23.16 Quando forem necessárias alterações nos itens do regulamento técnico, estas alterações entrarão em vigor, imediatamente após sua divulgação, no formato de Boletim Técnico, podendo ser inclusive durante uma determinada etapa.

ARTIGO.24 BRIEFING

24.1 Um Briefing deve ser realizado em cada etapa. Isso deve ser agendado pelo menos 60 minutos antes do horário de início da primeira atividade na pista oficial (se possível).

24.2 Todos os competidores inscritos no evento deverão participar do Briefing, onde a presença será comprovada por assinatura da ficha de presença ou quando for digital os comissários farão a identificação.

24.3 As equipes são responsáveis por seus pilotos comparecerem ao Briefing.

24.4 O Diretor de prova será responsável pela execução do Briefing.

ARTIGO.25 PNEUS

25.1 Somente pneus Hankook, fornecidos pelo Organizador, podem ser utilizados ao longo do Campeonato Brasileiro de F4.



Pneus slick:

- Dianteiro: 180/550-13
- Traseiro: 240/570-13

Pneus de chuva:

- Dianteiro: 180/550-13
- Traseiro: 240/570-13

25.2 A modificação ou tratamento dos pneus, incluindo cortes, ranhuras, aplicação de água, solventes ou líquidos ou o uso de ferramentas para reter e / ou aquecer (e / ou resfriar) os pneus e / ou aros, são proibidos.

25.3 Durante testes e etapas oficiais, cada piloto poderá usar a seguinte especificação e quantidade de pneus:

- Treinos Extra pré temporada (Programados pelo Organizador)

Um máximo de dois (2) jogos de pneus slick novos por dia de treino. Dois (2) jogos de pneus novos para pista molhada por dia de treino.

- Etapas do Campeonato

Dois (2) jogos novos slick (para pista seca) e mais dois (2) jogos de pneus slick usados de etapas passadas. Para a primeira etapa é permitido lacrar três(3) jogos de pneus novos e um jogo de pneu usado dos treinos coletivos de pré temporada. Dois (2) jogos novos e dois jogos usados de pneus para pista molhada.

Após a primeira etapa no caso de um piloto, que não tenha participado previamente de um treinamento coletivo, treino extra ou etapa, poderá lacrar até quatro (4) jogos novos de pneus slick e (4) jogos novos de pneus de chuva.

25.4.1 Definições

Um jogo de pneus é composto por dois pneus dianteiros e dois traseiros.

Um pneu será considerado usado, quando já foi lacrado em etapas anteriores.



25.4.2 Se nenhum pneu de chuva for usado em um teste coletivo, treino extra, antes da primeira participação do piloto, dois jogos (2) novos de pneus de chuva deverão ser lacrados.

Esses jogos, a menos que sejam usados, eles ficarão como novos para eventos subsequentes.

25.5 O cronograma de lacração deve ser respeitado, não podendo ser lacrados pneus após o término do horário estabelecido, salvo com autorização expressa dos Comissários Desportivos, mediante solicitação por escrito do interessado. O referido cronograma será especificado no regulamento particular da prova.

25.6 Nas etapas, não é permitida a troca de pneus já lacrados, exceto no caso de defeito de fabricação detectado pelo fornecedor, autorizado pelo Organizador, com anuência da CBA.

No caso de um pneu danificado causado por um incidente na pista, o Comissário Técnico pode apresentar um relatório solicitando ao Organizador que substitua o pneu danificado, por um pneu usado de etapas anteriores.

25.7 O uso de pneus não lacrados, o concorrente será penalizado.

25.8 No caso de ser declarado "Wet Track" pelo diretor de prova. É obrigatório a utilização de pneus de chuva.

A utilização simultânea de pneus de seco e de chuva no mesmo veículo é proibida em qualquer circunstância.

25.9 Se a volta de formação for iniciada atrás do Safety Car devido chuva (Ver Artigo 34.14) ou a prova for reiniciada de acordo com o Artigo 36. O uso de pneus de chuva é obrigatório até que o Safety Car retorne ao Pit Lane.

A desclassificação da prova, penalidade prevista no Artigo 14.5, será aplicada a qualquer piloto que não use pneus de chuva, quando a prova iniciar com Safety Car e enquanto este estiver na pista.

ARTIGO.26 PESO

26.1 Procedimento de pesagem:

Todos os pilotos serão pesados com a indumentária completa.



A pesagem de cada veículo será controlada durante treinos livres, classificatório e provas.

26.2 Peso Mínimo

O Peso mínimo será a soma dos pesos do veículo e mais o do piloto (totalmente vestido com macacão, underwear, hans, capacete, luva, sapatilha) que não poderá ser inferior a 605 Kg. Se o peso mínimo for inferior ao previsto por este regulamento, o competidor será penalizado com a desclassificação, exceto se o Comissário Técnico considerar que o motivo da irregularidade, foi devido a perda acidental de um componente do veículo.

Em se confirmando a equipe poderá repor o componente e o veículo será pesado novamente. Nenhum veículo poderá sair da área de pesagem sem o consentimento expresso dos comissários, que farão todo o possível para que os procedimentos descritos acima sejam realizados o mais rápido possível.

O veículo que não conseguir chegar ao local de pesagem, por meios próprios, será resgatado pelos veículos de apoio e será submetido ao procedimento acima descrito. O procedimento de pesagem será realizado da seguinte forma:

A pesagem ocorrerá sob o controle dos comissários técnicos, onde o veículo com motor desligado e o piloto permanecendo imóvel dentro do mesmo. Um auxiliar técnico ficará encarregado de administrar a direção do veículo, nas manobras de posicionamento nas balanças.

Após os treinamentos oficiais:

O peso dos veículos será controlado imediatamente ao final da sessão.

Após a prova:

Qualquer veículo que cruzar a linha de chegada irá, para o parque fechado, onde será pesado, de acordo com a decisão dos Comissários, com o motor desligado sem o piloto, nem sua vestimenta, nenhuma substância material ou de qualquer natureza poderá ser acrescentada, vestida ou retirada do veículo, entre o momento em que cruza a linha de chegada e o final da pesagem.

26.3 A balança aprovada pela CBA e fornecida pelo Organizador, será a única para as vistorias de pesagem.



ARTIGO.27 COMBUSTÍVEL, AMOSTRAS E ABASTECIMENTO

27.1 Somente o combustível fornecido pelo Organizador, poderá ser utilizado nos veículos em todos os momentos do evento.

Antes do início de cada etapa, o fornecedor entregará o combustível aos competidores. Fica proibido qualquer alteração nas especificações do combustível fornecido.

27.2 Todo veículo deve ter pelo menos três (3) litros de combustível em seu circuito ao entrar no Parque Fechado no final dos treinos e / ou provas.

27.3 Os veículos devem ser equipados com um conector FIA para que os Comissários possam coletar amostras de combustível do tanque.

27.4 Durante as operações de reabastecimento e manuseio:

- a) Os integrantes da equipe responsáveis pelo reabastecimento, deverão estar equipados com roupas de proteção adequada contra incêndio.
- b) Um auxiliar, equipado com roupa de proteção adequada contra incêndio e portando um extintor preparado, deve estar presente na operação.
- c) Durante o reabastecimento, outras pessoas devem manter uma distância segura do veículo.
- d) Todas as bombas de utilizadas para a transferência de combustível devem ser acionadas com interruptores não fixos e desligadas caso o operador não esteja presente.

27.5 O reabastecimento ou drenagem de combustível não é permitido durante:

- a) Treinos livres, treino de classificação.
- b) Em nenhum momento durante a prova.
- c) Box aberto para formação do grid de largada.

27.6 O piloto pode permanecer dentro do veículo durante a operação..

27.7 A qualquer momento durante as sessões de treinamento coletivo oficial e / ou a Prova, o Comissário Técnico poderá coletar amostra de combustível de qualquer veículo.



ARTIGO.28 PIT LANE, ENTRADA E SAÍDA

28.1 Durante os treinos e as provas, o acesso ao Pit Lane somente será autorizado através da zona de desaceleração.

28.2 O Pit Lane será dividido em duas vias definidas a seguir:

a) PISTA RAPIDA (“Fast Lane”): aquela mais próxima do Pit Wall, que separa a pista e o Pit Lane. Qualquer veículo que estiver a qualquer momento na Pista Rápida deve ter o piloto a bordo do veículo em ordem de marcha.

b) PISTA DE TRABALHO (“Work Lane”): é a via mais próxima das boxes, por isso é a única área da Pit Lane onde é permitido o trabalho nos veículos.

28.3 Caso algum equipamento tenha sido deixado inadvertidamente na Pista Rápida, deverá ser removido imediatamente.

28.4 Os veículos só poderão entrar no Pista Rápida, se o piloto estiver dentro do veículo, sentado, com o volante e com motor acionado.

28.5 A colocação dos membros da equipe e os reparos nos veículos somente poderão ser realizados na área de Pit Lane atribuída a cada competidor na faixa interna.

28.6 É expressamente proibido dirigir em marcha ré no Pit Lane, com o motor ligado.

ARTIGO.29 TREINOS

29.1 O número de treinos oficiais e a duração do mesmo, estão previstos neste regulamento, mas o Organizador poderá alterar e quando necessário estará previsto no regulamento particular da prova.

29.2 Se o número de veículos inscritos em uma prova exceder o número de veículos que podem participar de uma sessão de treinamento (de acordo com os requisitos da licença do Circuito), os veículos podem ser divididos em dois grupos.

29.3 A disciplina no Pit Lane e na pista e as medidas de segurança serão as mesmas para todos os treinos e provas.



29.4 Em caso de infração durante uma sessão de treinos, os comissários podem cancelar o (s) tempo (s) de volta, penalizar o piloto com posições no grid de largada que considerem adequadas.

29.5 Qualquer piloto que participe de uma sessão de treinos e que, na opinião dos comissários, pare ou bloqueie outro piloto, estará sujeito às penalidades.

29.6 Cabe ao Diretor de Prova, a decisão de declarar a situação da pista molhada durante os treinamentos, e neste caso comunicá-la a todos os participantes como o mais rápido possível, mantendo um painel com a frase PISTA MOLHADA ("WET TRACK") na saída da Pit Lane, PSDP e nas telas de cronometragem.

A partir desse momento, todos os pilotos devem estar com as luzes traseiras acesas.

Qualquer infração que desrespeite Art 29.6 será penalizado pelos Comissários Desportivos.

ARTIGO.30 INTERRUPÇÃO DOS TREINOS

30.1 Quando for necessário interromper o treino, por obstrução da pista, devido a um acidente ou por condições climáticas ou outros motivos que impossibilitem a continuação, o Diretor de prova, ordenará a sinalização com bandeira vermelha, seja mostrada no PSDP. Simultaneamente, outras bandeiras vermelhas serão exibidas em todos os postos de sinalização, e a luz vermelha será acesa no semáforo de saída da Pit Lane.

30.2 O Diretor de prova, poderá interromper as sessões de treinos quantas vezes julgar necessário e pelo tempo que considerar adequado, para limpar a pista ou permitir o resgate de um veículo. Sempre que possível, o tempo perdido com a suspensão, será compensado, de forma que o tempo previsto para o treino seja recuperado.

30.3 No caso de interrupção de uma ou mais sessões de treinos oficiais, não será aceita qualquer reclamação, quanto aos possíveis efeitos na classificação dos pilotos.

30.4 Quando a sinalização de interrupção for acionada, todos os veículos reduzirão a velocidade imediatamente e retornarão lentamente aos seus boxes, as ultrapassagens são proibidas. Todos os participantes devem levar em consideração que:

- Veículos de competição ou de intervenção podem estar na pista.
- O circuito pode estar completamente bloqueado ou obstruído devido a um acidente.
- As condições meteorológicas podem ter deixado o circuito intransitável.



Os veículos que pararem no circuito serão transportados até o box, para manutenções.

ARTIGO.31 GRID

31.1 Ao final da sessão do treino classificatório, será publicado o melhor tempo alcançado por cada piloto, bem como a ordem do grid de largada.

31.2 O grid de largada será determinado pela ordem dos tempos mais rápidos de cada piloto, levando em consideração a sessão do treino classificatório. Se dois ou mais pilotos estiverem com o mesmo tempo, aquele que registrou primeiro será classificado a frente.

31.3 Os Comissários podem aceitar que pilotos que não registraram tempo no treino classificatório, façam parte do grid de largada.

O piloto admitido sem tempo, largará na última posição do grid de largada.

31.4 O Grid de Largada para as provas, serão estabelecidas da seguinte maneira:

Prova 1: Segunda volta mais rápida obtida no treino classificatório.

Prova 2: Finalizada a Prova 1. Inversão dos 8 primeiros colocados e manutenção das posições de chegada do nono colocado em diante.

Prova 3: Primeira volta mais rápida obtida no treino classificatório.

31.5 Qualquer piloto que não possa largar por qualquer motivo, deverá informar os Comissários o mais rápido possível, antes do início da volta de formação.

ARTIGO.32 PROCEDIMENTO DE LARGADA

32.1 Durante a largada de uma prova, não deverá existir nenhuma pessoa no pit wall, somente oficiais de prova.

32.2 Antecedendo a largada, haverá 5 minutos de reconhecimento de pista, onde os veículos deverão passar pelo box. Ao final do mesmo, aqueles que ainda estiverem dentro da área de box, deverão se dirigir a saída de onde largarão.

32.3 Com proximidade do início da volta de formação para largada será anunciada usando a seguinte sinalização:

Apresentação dos painéis de sinalização de 10, 5, 3, 1 minuto e 15 segundos.



- Placa de 10 minutos: proibido o acesso à pista para veículos que ainda não o tenham feito. Qualquer veículo que ainda estiver no Pit Lane largará da saída de box.
- Placa de 5 minutos: Todas as pessoas devem, a partir desse momento, deixar o grid de largada. - Exceto os pilotos, comissários, membros da equipe e câmeras de TV.
- Placa de 3 minutos: O prazo para eventuais trocas de pneus e ajustes mecânicos terminou. Qualquer veículo que não esteja no solo neste momento e não tenha as rodas montadas será penalizado.
- Placa de 1 minuto: Termina o prazo para a realização de qualquer operação externo para dar partida nos veículos que estão no grid, sendo os motores acionados com os pilotos ao volante. Todos os membros da equipe devem deixar o grid, antes que o próximo painel seja mostrado.
- Placa de 15 segundos: Caso um piloto precise de ajuda após a apresentação desta placa, deve levantar o braço, bandeiras amarelas serão agitadas para alertar aos demais pilotos que estejam atrás.

32.4 Início da volta de formação:

- a) Assim que a bandeira verde for agitada, os veículos devem ter 1 volta de formação, mantendo a ordem do grid de largada e acompanhando o safety car que estará a frente.
- b) Qualquer piloto que não consiga dar a partida no motor, deverá levantar os braços e ficar visível para os fiscais de sinalização. Após a saída dos demais veículos, para a volta de formação, os fiscais de pista serão autorizados remover o veículo, para local seguro e a equipe poderá trabalhar. Com o problema solucionado, o piloto poderá fazer sua volta de formação, mas está proibido de ultrapassar os demais veículos que estão a frente em movimento.
- c) Se apesar da tentativa da solução do problema, o veículo não conseguir iniciar a volta de formação, será empurrado para a área do Pit Lane pelo trajeto mais curto, e os mecânicos poderão voltar a trabalhar no veículo.
- d) Durante a volta de formação, as ultrapassagens não são autorizadas a menos que um veículo ao sair do grid se atrase em relação aos demais veículos onde os mesmos não possam evitar a ultrapassá-lo. O veículo em questão poderá recuperar a sua posição original no grid desde que, quando passar pela linha quadriculada de controle, ainda exista pelo



menos um veículo atrás do mesmo. Na eventualidade de não existir mais nenhum veículo o mesmo deverá se posicionar na última posição no grid de largada.

32.5 Os veículos posicionados na saída do Box, poderão largar quando autorizados.

32.6 Mudança das condições meteorológicas

Após o fechamento do Box, se começar a chover após a placa de 5 minutos e antes da largada, um painel com a inscrição de “PROVA ATRASADA” será exibido na linha.

A partir desse momento, serão 10 '(DEZ MINUTOS) para trocar os pneus do grid. Após este tempo, a sinalização de 5 '(CINCO MINUTOS) será exibida.

Se durante a volta de formação de grid começar a chover e a prova ainda não declarada pista molhada e fosse decidido nessa altura fazê-lo, todos os veículos seguirão para o grid de largada ocupando os seus lugares. Um painel “LARGADA ATRASADA” será exibido na linha. A partir desse momento, haverá 10 minutos para trocar as rodas no grid. Após esse tempo, a sinalização de 5 minutos será exibida e o procedimento padrão será seguido. Qualquer veículo que decidir entrar no Pit Lane largará dele no final da nova volta de formação.

Se o início da prova for iminente e na opinião do Diretor de provas, o volume de água na pista for grande, que não ofereça segurança, mesmo com pneus de “chuva”, o Diretor de Prova poderá atrasar o início da prova.

LARGADA

32.7 O grid deve ter uma formação escalonada 1 x 1.

32.8 O sinal de largada será dado através do semáforo de largada (vermelho apagado) operado pelo Diretor de Prova.

32.9 Quando os veículos retornam ao grid de largada no final da volta de formação, eles irão parar em suas respectivas posições, mantendo o motor funcionando. Uma bandeira verde aparecerá no final do grid e o PSDP mostrará um painel com a inscrição 5 "(CINCO SEGUNDOS) e após este tempo, o semáforo vermelho será acionado ficando aceso. A qualquer momento depois disso, a prova começará com todas as luzes vermelhas apagadas.

32.10 Qualquer piloto que ignorar as instruções dos fiscais de pista, para parar na posição de largada correta, em posição avançada ou ainda não centralizado em relação a marcação do grid, será penalizado com um Drive Through.



32.11 Se surgir um problema quando os veículos retornam ao grid, após a volta de formação os seguintes procedimentos serão aplicados:

Se um veículo apresentar algum problema que possa comprometer a partida, o piloto deverá sinalizar que tem problema, levantando os braços, e será apresentada a bandeira amarela localizada.

Caso o diretor de prova em face do exposto, decida que a largada deve ser abortada, mas não é necessário que os demais veículos parem seus motores, os veículos que o puderem realizarão uma nova volta de formação, sendo o veículo ou veículos que causam o problema assinalados com bandeiras amarelas agitadas.

Cada vez que ocorrer o acima, a duração da prova será reduzida em dois (2) minutos. Quando todos os veículos tiverem saído para iniciar uma nova volta de formação, o veículo ou veículos que não puderem largar, serão encaminhados pelo resgate até o seu box e o seu lugar no grid ficará vago.

A equipe do referido veículo pode solucionar o problema no Pit Lane e, caso consiga, o mesmo poderá tomar a saída do box de onde largará.

Se houver vários veículos retirados do grid por esse motivo, a ordem de sua saída do box será determinada pela ordem em que chegarem, após a resolução de seus problemas.

32.12 No entanto, se ocorrer um problema quando os veículos retornam ao grid após a volta de formação e o diretor de provas decidir que a prova seja atrasada, todos seguirão os seguintes procedimentos:

- a) Se a luz vermelha ainda não foi acesa, aparecerá uma bandeira vermelha.
- b) Se a luz vermelha já estiver acesa, o PSDP apresentará bandeira vermelha, deixando a luz vermelha acesa e uma placa escrita LARGADA ATRASADA.

Os veículos irão parar os seus motores e o procedimento de largada terá início na placa de 5 (CINCO MINUTOS).

32.13 Qualquer piloto que tenha efetuado uma largada falsa será penalizado com um Drive Through.



32.14 Se, após a largada da prova, um veículo permanecer parado na grid, os fiscais de pista deverão remove-lo imediatamente da pista em local seguro, para dar partida no motor. Se o veículo não der partida, o resgate irá remove-lo até a Pit Lane pelo acesso mais prático, onde seus mecânicos poderão fazer manutenção.

ARTIGO.33 PROVA

33.1 Quando o Diretor de Prova declarar a prova sob condição de chuva, uma placa indicadora "PISTA MOLHADA" será apresentado na linha de partida do Pit Lane e à vista dos pilotos que estão na pista, durante as primeiras 5 voltas.

A partir desse momento, todos os veiculos devem estar com a luz traseira acesa.

33.2 Uma prova que não foi declarada como situação de chuva antes da largada poderá ser interrompida pelo Diretor de Provas se durante o curso da mesma começar a chover.

ARTIGO.34 SAFETY CAR PROCEDIMENTO

34.1 O Safety Car será usado para neutralizar por decisão do Diretor de Prova. Só será usado em perigo iminente, mas onde as circunstâncias não impeçam a prova de prosseguir.

34.2 Quando a ordem de uso do Safety Car é dada, todos os postos de sinalização exibirão bandeiras amarelas agitada e painéis com a inscrição SC, até que a intervenção do Safety Car seja concluída.

34.3 O Safety Car entrará na pista com suas luzes ligadas, independentemente de onde o líder da prova possa estar.

34.4 Todos os veículos alinharão atrás do Safety Car, mantendo uma distância de menos de 5 vezes o comprimento de um veículo entre eles, os demais veículos devem manter a formação mais compacta possível. Fica proibido qualquer ultrapassagem.

As ultrapassagens serão permitidas nas seguintes circunstâncias:

Quando o Safety Car retornar ao Pit Lane, poderá ser ultrapassado pelos veículos assim que tiver cruzado a Linha 1 do Safety Car ("Safety Car Line 1").

Se algum veículo estiver atrasado com um problema óbvio.



34.5 Enquanto o Safety Car estiver presente na pista, os veículos podem entrar no Pit Lane, mas só podem retornar quando autorizado pela sinalização da saída de box. A saída estará fechada quando o Safety Car e a fila de veículos que o seguem estiverem prestes a passar.

34.6 Sob certas circunstâncias, o Diretor de Prova, pode pedir ao Safety Car, para usar o Pit Lane. Nestes casos, todos os veículos devem segui-lo sem ultrapassar. Qualquer veículo que entrar no Pit Lane sob essas circunstâncias pode parar em sua área designada para manutenções.

34.7 Quando o Diretor de Prova decidir que é seguro finalizar a neutralização, o Safety Car apagará as luzes do teto, que será o sinal, para os pilotos que o mesmo entrará para o Pit Lane e a relargada será ao final daquela volta.

Nesse momento, o primeiro veículo da fila após o Safety Car ditará o ritmo e, se for considerado necessário, poderá ficar distante do Safety Car mais do que cinco vezes o comprimento de um veículo.

34.8 Cada volta completada com o Safety Car será contada para a prova.

34.9 Em circunstâncias excepcionais, uma prova pode ser iniciada atrás do Safety Car. Neste caso, o Safety Car acenderá suas luzes entre os sinais de 10 e 5 minutos. Este será o sinal para os pilotos de que a prova começará atrás do Safety Car. Quando a bandeira verde for agitada no PSDP, o Safety Car sairá do grid, dando início a prova com todos os veículos seguindo na mesma ordem. Não haverá volta de formação.

Todos os postos de sinalização exibirão bandeiras amarelas e sinais SC.

A ultrapassagem, apenas na primeira volta, é permitida se um veículo se atrasar ao sair da sua posição no grid e os veículos atrás dele não puderem evitar a ultrapassagem.

Qualquer veículo que se atrasar na saída do grid, não poderá voltar a sua posição original caso todos os demais veículos tenham cruzado a linha de controle antes do mesmo em questão. Caso venha ocorrer o piloto deverá manter a última posição atrás dos demais veículos. Se mais de um piloto for afetado por essa circunstância, eles se posicionarão ao final da fila de veículos na ordem em que passaram pela linha de controle (junto ao PSDP)

LINHA 1 SAFETY CAR: ponto que a partir dele permite que um veículo que venha para o Box ultrapasse o Safety Car ou outro veículo que permaneça na pista. O mesmo vale quando do final da neutralização do Safety Car, que a partir deste ponto poderá ser ultrapassado.

LINHA 2 SAFETY CAR: veículo que sair do box ao cruzar a linha 2, não poderá ultrapassar outro veículo quando da neutralização do Safety Car.



ARTIGO.35 SUSPENDENDO A PROVA

35.1 Se pilotos ou mesmo oficiais estiverem expostos a risco, devido à passagem dos veículos pela pista, a Direção de Prova, poderá considerar que não é possível continuar com segurança, mesmo com a neutralização do Safety Car, a prova poderá ser suspensa.

35.2 Caso necessário suspender a prova, serão exibidas bandeiras vermelhas em todos os postos.

35.3 Quando a prova é suspensa, a ultrapassagem é proibida, a saída do box será fechada e todos os veículos seguirão lentamente para o Pit Lane. O primeiro veículo a chegar na Pit Lane seguirá direto para a saída, permanecendo na via rápida e os demais veículos farão fila atrás do mesmo, deixando distância suficiente entre os veículos para que os mecânicos trabalhem.

Os veículos que não puderem retornar ao Pit Lane por qualquer ocorrência, serão resgatados se assim for possível e serão organizados na ordem em que ocupavam antes da prova ser suspensa.

Os veículos que estavam no Pit Lane ou na entrada do box, serão organizados na ordem em que ocupavam antes da prova ser suspensa.

35.4 Enquanto a prova está suspensa:

O sistema de cronometragem não será interrompido, mas com base na duração da prova, o tempo restante da contagem regressiva será interrompido.

Será possível trabalhar nos veículos, uma vez que eles estejam parados atrás da linha da bandeira vermelha no Pit lane, mas em nenhum caso esses trabalhos poderão impedir a retomada da prova.

É proibido reabastecer ou retirar combustível.

35.5 A menos que seja autorizado pelos comissários técnicos, os veículos não poderão ser movidos da Pista Rápida do pit lane, para qualquer outro lugar, enquanto a prova estiver suspensa. A violação deste artigo resultará em uma penalidade de Drive Through, para o piloto infrator.



35.6 Se for completado no mínimo 23 minutos do tempo estipulado para a prova longa (30 minutos + 1 volta) ou 15 minutos do tempo estipulado para a prova curta (20 minutos + 1 volta) quando dada a ordem de suspensão, os veículos irão para o Parque Fechado e a prova não será reiniciada.

Se não for possível o reinício, o resultado será estabelecido com base na classificação da prova na volta anterior a suspensão.

ARTIGO.36 RESUMINDO A PROVA

36.1 O tempo de reinicialização será o mais curto possível. Assim que for conhecido o tempo de reinício, as equipes serão informadas.

36.2 Haverá a sinalização de 10 minutos, 5 minutos, 3 minutos, 1 minuto e 15 segundos.

36.3 Quando a sinalização de 3 minutos for exibida, todos os veículos devem estar no solo e ter todas as rodas devidamente montadas.

36.4 A prova será reiniciada após a saída do Safety Car, quando a bandeira verde for agitada

36.5 Quando as luzes verdes do semáforo de saída acenderem ou a bandeira verde for agitada, o Safety Car deixará o Pit Lane e todos os veículos o seguirão com uma separação de no máximo 5 veículos.

36.6 Durante esta volta, as ultrapassagens só são permitidas se o veículo estiver atrasado ao sair da sua posição na Pista Rápida e os veículos atrás dele não puderem evitar a ultrapassagem para não atrasar o resto da fila.

36.7 Será aplicada uma penalização a todo o condutor que, na opinião dos Comissários, ultrapassar desnecessariamente outro veículo na primeira volta.

36.8 Durante esta volta após o Safety Car, todas as regras do Artigo 34 deste Regulamento serão aplicadas.

36.9 Se uma prova for interrompida de acordo com os casos previstos no Artigo 36 e não puder ser reiniciada de acordo com o disposto no Artigo 35, nenhum ponto será concedido caso o líder tenha completado menos de 2 voltas, serão atribuídos 50% da pontuação caso o mesmo tenha completado mais de 2 voltas, mas menos de 75% da distância/tempo planejado. Todos os pontos, no caso em que o líder completou mais de 75% da distância/tempo planejado



ARTIGO.37 CHEGADA

37.1 O sinal de final de prova será dado na linha de chegada quando o primeiro veículo tiver percorrido o tempo/distância da prova.

37.2 Se a prova for encerrada antes do tempo/distância programada a mesma será considerada finalizada. Caso a sinalização por qualquer motivo não encerre a prova no tempo/distância, a Prova será considerada encerrada como programado.

ARTIGO.38 PARQUE FECHADO

38.1 Parque Fechado será definido no Regulamento Particular da Prova.

38.2 Imediatamente após o término do treino classificatório e provas, todos os veículos serão conduzidos ao Parque Fechado.

38.3 Somente comissários e auxiliares encarregados dos controles, poderão permanecer no Parque Fechado. Nenhuma intervenção de qualquer natureza poderá ser realizada sem a autorização dos comissários técnicos.

38.4 Desde o início de cada Parque Fechado e até ao seu término, cada competidor deve ter, pelo menos, um mecânico a disposição, caso a sua intervenção seja necessária.

ARTIGO.39 CLASSIFICAÇÃO DA PROVA

39.1 O veículo classificado em 1º será aquele que tiver percorrido o tempo e mais a distância prevista, no menor tempo. Todos os veículos serão classificados levando em consideração o número de voltas completas que realizaram e para aqueles que totalizaram o mesmo número de voltas, será levada em consideração a ordem de chegada.

39.2 Todos os veículos que tenham percorrido pelo menos 75% do número de voltas completadas pelo vencedor (arredondando para cima) serão classificados.

ARTIGO.40 CERIMÔNIA DE PÓDIO

40.1 Os três primeiros pilotos classificados após cada uma das provas, o representante da equipe vencedora, devem estar presentes na cerimônia de premiação no pódio.



40.2 No momento em que for solicitado, todos os participantes inscritos têm a obrigação de comparecer sem remuneração a todas as coletivas de imprensa programadas pela Organização do Campeonato Brasileiro de F4. Além disso, as seguintes indicações devem ser respeitadas:

- a) Imediatamente após a cerimônia de premiação, os 3 primeiros classificados da prova, deverão estar disponíveis para conferência de imprensa.
- b) Os pilotos devem fechar o macacão e usar o boné definidos para as coletivas de imprensa.

40.3 Os pilotos devem participar de qualquer atividade promocional solicitada pelo Organizador, como visitação de box, sessões de autógrafos, cerimônias de premiação, coletivas de imprensa, participação em desfiles antes das etapas.

40.4 Os pilotos, competidores e fornecedores cedem o direito de uso do seu nome ao Organizador para promoção, publicidade, anúncios e eventos de relações públicas, para a promoção do Campeonato Brasileiro de F4.

ARTIGO.41 PONTUAÇÃO

41.1 Os pontos obtidos em cada prova para a classificação geral serão distribuídos da seguinte forma:

30 min de prova + 1 volta

Posição	Pontos
1	25
2	18
3	15
4	12
5	10
6	8
7	6
8	4
9	2
10	1



20 min de prova + 1 volta:

Posição	Pontos
1	15
2	12
3	10
4	8
5	6
6	4
7	2
8	1

41.2 O piloto que conseguir a volta mais rápida em uma prova será bonificado em um (1) ponto adicional na classificação geral.

41.3 O piloto que registrar o melhor tempo no treino classificatório será bonificado com dois (2) pontos adicionais na classificação geral.

ARTIGO.42 PRÊMIOS

42.1 Os pilotos que conquistaram o troféu devem participar da cerimônia de premiação no pódio e respeitar todas as regras e instruções relativas ao procedimento.

42.2 Os 3 primeiros colocados, receberão os seguintes prêmios:

1º Piloto Classificado: Troféu

2º Piloto Classificado: Troféu

3º Piloto Classificado: Troféu

Equipe Vencedora: Troféu

Melhor Rookie: Troféu

O Organizador do Campeonato Brasileiro de F4 manterá a titularidade e posse legal dos troféus até a publicação da classificação final de cada uma das provas. Caso o piloto, a pedido formal do campeonato, não devolva o troféu, será penalizado. A devolução do troféu será de responsabilidade exclusiva do piloto.

42.3 Uma classificação da equipe será estabelecida. Para o mesmo, serão levados em consideração os dois veículos melhor classificados de cada equipe em cada prova.



42.3.1 Os pontos que cada piloto soma para sua equipe, correspondente em cada prova serão os mesmos que ele próprio somar, com base no artigo 41.

ARTIGO.43 PROTESTOS E RECLAMAÇÕES

43.1 Qualquer reclamação deve ser formulada de acordo com as disposições do CDA/CDI.

43.2 Conforme indicado no CDA/CDI, qualquer recurso deverá ser interposto na forma e nos prazos.

Em nenhum caso serão aceitos meios de pagamento que não identifiquem as partes envolvidas na operação.

ARTIGO.44 CLASSIFICAÇÃO DO CAMPEONATO

44.1 Ao final da quinta etapa, todos os pilotos deverão descartar as duas piores pontuações conquistadas em provas. O Título de Piloto Campeão do Campeonato Brasileiro de F4 será concedido ao piloto, que após aplicar o descarte ao final da quinta etapa e somar os resultados da sexta etapa, obtiver o maior número de pontos.

44.2 Para um resultado ser descartado, não necessariamente um piloto precisará participar da prova.

44.3 Pontos atribuídos a volta mais rápida em prova ou na classificação, fazem parte do resultado final de cada prova e estará sujeito a descarte.

44.4 O Título de Equipe Vencedora será atribuído à equipe que obtiver o maior número de pontos obtidos, por seus dois melhores pilotos em cada prova do campeonato, sem qualquer aplicação de descarte.

44.5 Os três primeiros pilotos classificados no Campeonato Brasileiro de F-4 e melhor Rookie, bem como o representante da Equipe vencedora, devem comparecer à Cerimônia de Premiação.

44.6 Se exigido pela FIA, o vencedor do campeonato deve comparecer à cerimônia anual de premiação da FIA.



ARTIGO.45 EMPATE

45.1 Se dois ou mais pilotos terminarem a temporada com o mesmo número de pontos, o desempate será a favor:

- a) Aquele com o maior número de vitórias.
- b) Se o número de vitórias for igual, para aquele com maior número de segundos lugares.
- c) Se o número de segundos lugares for igual, para aquele que obteve o maior número de terceiros lugares, e assim consecutivamente para as próximas posições até que haja um vencedor.
- d) Caso este procedimento persista o empate, A CBA nomeará um vencedor de acordo com os critérios do CDA.

ARTIGO.46 ESTABILIDADE E INTERPRETAÇÃO DO REGULAMENTO

46.1 Este Regulamento não será basicamente modificado e somente a Comissão Organizadora, estabelecerá as normas corretivas que julgar convenientes.

46.2 As referidas retificações serão comunicadas aos competidores inscritos no Campeonato, estabelecendo na comunicação a data de aplicação das modificações.

DA APROVAÇÃO E HOMOLOGAÇÃO

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

Rio de Janeiro, 06 de março de 2024.

Conselho Técnico Desportivo Nacional
Fábio Borges Greco
Presidente

Confederação Brasileira de Automobilismo
Giovanni Ramos Guerra
Presidente