

Regulamento Desportivo do Campeonato FIA de Fórmula 4 de 2026

NOTA: Caso alguma das regras a seguir contrarie os procedimentos/regulamentos nacionais, favor propor alternativas, que serão analisadas individualmente pela FIA.

Art	CONTEÚDO	Pag(s)	Art	CONTEÚDO	Pag(s)
1	REGULAMENTO	2			
2	COMPROMISSO GERAL	2			
3	CONDIÇÕES GERAIS	3	28	CARROS RESERVA	26
4	LICENÇAS E PILOTOS ELEGÍVEIS	4	29	MOTORES E TURBOCOMPRESSORES	27
5	ETAPAS DO CAMPEONATO	5	30	COMBUSTÍVEL, AMOSTRAGEM DE	
6	CAMPEONATO NACIONAL DE F4	6		COMBUSTÍVEL	28
7	EMPATE	8	31	SEGURANÇA GERAL	29
9	ORGANIZAÇÃO DAS ETAPAS	8	32	SESSÕES DE TREINOS LIVRES	32
10	SEGUROS	8	34	SESSÕES DE TREINOS CLASSIFICATÓRIOS	
11	OFICIAIS DE COMPETIÇÃO	8		33	
12	INSCRIÇÕES DE EQUIPES	9	35	O GRID	34
13	CREDENCIAIS	9	36	REUNIÕES	34
14	INSTRUÇÕES E COMUNICAÇÕES À		37	PROCEDIMENTO DE LARGADA	34
	EQUIPES	10	38	AS CORRIDAS	37
15	INCIDENTES	10	39	SAFETY CAR	38
16	PROTESTOS E RECURSOS	12	40	SUSPENSÃO DE UMA CORRIDA	39
17	SANÇÕES	12	41	RETOMADA DE UMA CORRIDA	40
18	TROCAS DE PILOTO	13	42	CHEGADA	41
19	PILOTAGEM	13	43	PARQUE FECHADO	41
20	DECORAÇÃO DO CARRO E DA		44	CLASSIFICAÇÃO	41
	INDUMENTÁRIA DO PILOTO	13	45	CERIMÔNIA DO PÓDIO	42
21	TESTES DE PISTA E OUTROS ASSUNTOS		46	CONFERÊNCIAS DE IMPRENSA E	
	DE PISTA ATIVIDADES	14		PROMOÇÃO	42
22	ENTRADA NOS BOXES, PIT LANE E SAÍDA				
	DOS BOXES	14		APPENDIX 1 – KIT DE SEGURANÇA DOS	
23	INSPEÇÃO TÉCNICA E VERIFICAÇÕES			PILOTOS	43/44
	ESPORTIVAS	16			
24	PNEUS E LIMITAÇÃO DE PNEUS				
	DURANTE A TEMPORADA	18			
25	PNEUS E LIMITAÇÃO DE PNEUS				
	DURANTE O TESTE COLETIVO	21			
26	PESO MÍNIMO DO CARRO E PESAGEM	21			
27	REQUISITOS GERAIS DO CARRO	22			

PREFÁCIO

As empresas Vicar Promoções Desportivas S/A e Instituto Stock (CNPJ 41.939.485/0001-60) organizarão (comercialmente pela primeira e operacionalmente pela segunda) o Campeonato Brasileiro de Fórmula 4 – Temporada 2026, que é supervisionado pela CBA e compreende dois títulos de Campeão Nacional:

- Campeão Brasileiro de F-4 certificado pela FIA.
- Equipe Campeã Brasileira de F-4

Será também reconhecido o título de Campeão Brasileiro de F-4 Rookie.

Todas as partes participantes (CBA, organizadores, equipes e circuitos) comprometem-se a aplicar e a observar as regras que regem o Campeonato.

1) REGULAMENTO

- 1.1 O texto final deste Regulamento Desportivo será redigido em Português, que será utilizado em caso de qualquer disputa quanto à sua interpretação. Os títulos neste documento servem apenas para facilitar a consulta e não fazem parte deste Regulamento Desportivo. As alterações a este Regulamento Desportivo devem ser feitas de acordo com o Artigo 18 do Código Desportivo Internacional e **Artigo 67 do CDA**
- 1.2 Este Regulamento Desportivo entra em vigor a partir do momento da sua publicação e substitui todos os Regulamentos Desportivos anteriores.

NOTA: Uma versão em inglês deste Regulamento Desportivo deve estar disponível para a FIA.

Este Regulamento não será basicamente modificado e somente a Comissão Organizadora com anuência e aprovação da FIA/CBA, estabelecerá as normas corretivas que julgar convenientes.

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

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 2026. Qualquer atitude que seja definida como divergente do Código de Conduta poderá ser punido a equipe ou piloto, através de:

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

2) COMPROMISSO GERAL

- 2.1 Todos os Pilotos, Equipes e Oficiais que participam do Campeonato comprometem-se, em nome próprio, de seus funcionários, agentes e fornecedores, a observar todas as disposições, conforme complementadas ou alteradas, do Código Desportivo Internacional e seus anexos (o Código), das Prescrições Gerais da FIA, do **CDA/CBA – Código Desportivo do Automobilismo da CBA, do Regulamento Particular da Prova, do Regulamento Técnico e seu anexo relativo ao Campeonato Brasileiro de F-4 certificado pela FIA** e do presente Regulamento Desportivo, em conjunto denominados “o Regulamento”.
- 2.2 O Campeonato e cada uma de suas Etapas são regidos pela CBA de acordo com o presente Regulamento. Etapa significa qualquer evento que conte para o Campeonato e esteja registrado no Calendário Nacional para qualquer ano, começando no horário agendado para a inspeção técnica e verificações desportivas, incluindo todas as sessões de treinos livres e a própria corrida, e terminando no momento da apresentação de um protesto nos termos do Código ou no momento em que uma certificação técnica ou desportiva tenha sido realizada nos termos do Código, o que ocorrer por último.

3) CONDIÇÕES GERAIS

- 3.1 É obrigação da Equipe garantir que todas as pessoas envolvidas em sua inscrição observem todos os requisitos do Código, das Prescrições Gerais da FIA, do Regulamento Técnico e do Regulamento Desportivo.

O Código Desportivo Internacional CDI da FIA e seus anexos e o Código Desportivo do Automobilismo da Confederação Brasileira de Automobilismo – CDA e seus anexos serão aplicados, conforme prioridade, aos aspectos gerais de procedimentos, protestos e recursos.

Durante todo o Evento, a pessoa responsável pelo Carro inscrito em qualquer parte do Evento é solidariamente responsável com a Equipe por garantir que os requisitos sejam observados.

- 3.2 As Equipes devem garantir que seus Carros estejam em conformidade com as condições de elegibilidade e segurança durante toda a Etapa, dentro de suas atribuições.

- 3.3 A apresentação de um Carro para Verificação/Vistoria Técnica será considerada uma declaração implícita de conformidade. A presença dos membros necessários da Equipe à qual o veículo pertence, munidos de todo o ferramental necessário, é obrigatória.

a) O piloto deverá permanecer junto a seu veículo durante todo o tempo em que o mesmo estiver na Vistoria Técnica, depois de desembarcar ou a partir do final da cerimônia de premiação.

b) Todos os pilotos que não participaram da Cerimônia de Premiação deverão executar a pesagem pessoal, de posse de todos os itens de indumentária usados durante a atividade de pista realizada, imediatamente após desembarcarem dos veículos, com prioridade dos pilotos que participarão da Cerimônia de Premiação.

c) A aplicação de sólidos ou líquidos aos itens de indumentária, ou a ingestão de alimentos ou líquidos é proibida até a realização da pesagem do piloto, e o não-cumprimento desta determinação causará a desclassificação do piloto da atividade em questão.

Qualquer veículo aprovado nas vitórias preliminares estará apto a participar da etapa.

- 3.4 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.

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

Se um Piloto ou Chefe de Equipe não puder comparecer a um evento em que seja obrigatória sua presença, ele deverá eleger um representante por escrito e comunicar a quem de direito.

- 3.5 Durante qualquer evento, as equipes (e/ou qualquer pessoa associada à inscrição de um carro) não estão autorizados a produzir ou encomendar a produção de quaisquer imagens em movimento dos carros de competição na pista. Qualquer exceção a esta regra deve ser aprovada por escrito pelos promotores e CBA.

O não cumprimento do acima exposto será comunicado aos Comissários do evento e poderá resultar em multa ou na desclassificação da equipe em questão.

As equipes não estão autorizadas a filmar sem o consentimento prévio do Promotor. O Promotor detém os direitos sobre quaisquer imagens obtidas durante os testes e/ou o evento.

As equipes não estão autorizadas a:

- a) Filmar outras equipes
- b) Filmar a área de inspeção técnica e/ou sua instalação
- c) Posicionar câmeras no lado do muro dos boxes apontando para outras equipes

As equipes, se autorizado pelo Promotor, podem filmar apenas seus próprios carros, sob as seguintes condições:

- a) Nenhuma filmagem pode ser usada como base ou suporte para apresentar qualquer protesto ou reclamação contra terceiros/outras equipes
- b) As filmagens permanecem à disposição dos Oficiais em todos os momentos, mesmo após o término do Evento
- c) A critério exclusivo dos Comissários, as filmagens da equipe podem ser usadas apenas para a defesa da equipe que coletou as imagens.

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.

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

4) LICENÇAS E PILOTOS ELEGÍVEIS

- 4.1** O Campeonato Brasileiro de F4 – Temporada 2026 é reservado a pilotos com pelo menos 15 anos de idade (sendo a data de nascimento considerada) e possuir uma Licença Nacional (alemã, italiana, japonesa, etc.) ou Zonal (se aplicável) apropriada, emitida pela ASN. Os Pilotos Brasileiros poderão participar com Cédulas Desportivas CBA, “PC” e “PGC-B” dentro dos prazos de validade. 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 de origem. No caso de menores de idade, deverão apresentar também autorização dos pais ou responsável para a atividade.

NOTA: Embora seja uma competição nacional, os pilotos podem já possuir uma Licença Internacional de Condução. Para preservar o nível do Campeonato, os pilotos com Licenças Internacionais de Condução de categorias A e B devem ser impedidos de participar no Campeonato. De acordo com esta nota, o seguinte texto deve ser mencionado neste artigo: “Os titulares de Licenças Internacionais de Condução de categorias A e B não estão autorizados a participar no Campeonato”.

O piloto também deve possuir um certificado médico de aptidão válido, incluído na licença de competição ou em documento anexo.

Nenhum piloto inscrito no Campeonato pode ter participado em qualquer ronda de um Campeonato ou Troféu com qualquer tipo de carro monoposto que tenha sido projetado e/ou construído para atingir uma relação peso/potência inferior a 2 kg/cv.

- 4.2** Nenhum piloto pode participar no Campeonato sem concluir com êxito um programa de formação/treinamento ministrado pela ASN, organizado pelo Campeonato.

NOTA: O treinamento é obrigatório.

- 4.3** Nenhum piloto poderá participar do Campeonato por mais de três temporadas completas (considerando-se que mais de 80% das competições em qualquer temporada constituem uma temporada completa).
- 4.4** Nenhum piloto campeão, com exceção do vencedor do título de **Campeão Brasileiro de F-4 Rookie**, poderá competir em outra edição do **Campeonato Brasileiro de F4**.

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

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 1 (uma) etapa durante o ano e não marcará pontos.

Nenhum piloto pode participar do campeonato se ele/ela deixou qualquer fatura por pagar ao Organizador ou a qualquer equipe participante do campeonato, sob pena de suspensão. No caso de débito a Equipe, caberá ao titular desta comunicar o fato ao Organizador até o dia anterior ao início da Etapa em que se pretenda suspender o envolvido.

NOTA: O piloto campeão não poderá competir em nenhum Campeonato de F4 certificado pela FIA. No entanto, ele poderá participar de outros Campeonatos de F4.

5) ETAPAS DO CAMPEONATO

5.1 As Etapas são reservadas para carros de Fórmula 4, com chassis Tatuus F4 T421 e motor Abarth, de propriedade dos promotores, conforme definido no Regulamento Técnico da FIA vigente (Apêndice J – Artigo 274) e o Adendo ao Artigo 274, relative às restrições para o Campeonato Brasileiro de F4.

5.2 Cada etapa será considerada um Evento Nacional.

5.3 Como norma geral, cada etapa incluirá:

- 2 (duas) sessões de treino livre com a duração de 40 (quarenta) minutos cada.
- 1 (uma) sessão de treino classificatório com duração de 20 (vinte) 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.

Como norma geral, cada Etapa terá:

- Prova 1 de 30 (trinta) minutos + 1 volta.
- Prova 2 de 20 (vinte) minutos + 1 volta.
- Prova 3 de 30 (trinta) 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.

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.

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

Os pontos que cada piloto soma para sua equipe, correspondente em cada prova serão os mesmos que ele próprio somar, com base no artigo 6.2.

5.4 **NOTA: Se o Campeonato for gerenciado por um único operador, um mínimo de tempo em pista inferior poderá ser autorizado.**

5.5 O Campeonato será composto por 6 Etapas, mais 1 Etapa extra-campeonato sem contra pontos, conforme Calendário divulgado.

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

5.6 O número mínimo de corridas no Campeonato durante uma temporada é 12.

NOTA: A FIA recomenda a realização de pelo menos 18 corridas; No entanto, considerando as circunstâncias do Campeonato (séries de apoio, cronograma apertado, etc.), o requisito mínimo é de 12.

5.7 A lista final de Etapas será publicada 3 meses antes do início da temporada.

5.8 Uma Etapa do Campeonato **poderá ser cancelada** se houver menos de 16 Carros disponíveis para ele.

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

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.

Somente a CBA, a pedido do Organizador, poderá aumentar o número máximo de veículos admitidos, caso este número exceda o que está no FIA/CDA e que não comprometa a segurança dos participantes.

NOTA: Consequentemente, a Etapa será deduzida do número total de Etapas mencionado no Artigo 5.5 e o Campeonato poderá ser cancelado devido a isso.

5.9 Cada Etapa será realizada em circuitos que possuam uma licença FIA válida de grau 4 ou superior, emitida pela FIA.

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

6) CAMPEONATO NACIONAL DE F4

6.1 O título de **Campeão Brasileiro de F-4** certificado pela FIA será concedido ao Piloto que tiver marcado o maior número de pontos, levando em consideração todos os resultados obtidos durante os Eventos que efetivamente ocorreram.

6.2 **NOTA:** A FIA recomenda a estrutura abaixo. Se um sistema de recompensa diferente for utilizado, descreva-o no Artigo 6.2.

O título de **Equipe Campeã Brasileira de F-4** será concedido à Equipe que tiver marcado o maior número de pontos, levando em consideração os [dois] Pilotos com a melhor pontuação, com base no número mínimo de Carros de cada Equipe.

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

20 min de prova + 1 volta:		30 min de prova + 1 volta :	
Posição	Pontos	Posição	Pontos
1°	15	1°	25
2°	12	2°	18
3°	10	3°	15
4°	8	4°	12
5°	6	5°	10
6°	4	6°	8
7°	2	7°	6
8°	1	8°	4
9°	0	9°	2
10°	0	10°	1

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

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

Ao final da penúltima 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.

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

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

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.

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.

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

- 6.3** Se uma Corrida for suspensa nos termos do Artigo 40 39 e não puder ser retomada, não serão atribuídos pontos se o líder tiver completado duas voltas ou menos no momento da suspensão; serão atribuídos metade dos pontos se o líder tiver completado mais de duas voltas, mas menos de 75% da distância original da corrida; e serão atribuídos pontos integrais se o líder tiver completado mais de duas voltas, mas menos de 75% da distância original da corrida. O líder completou 75% ou mais da distância original da corrida.

No entanto, a pontuação completa será atribuída se o tempo máximo da corrida for atingido antes que o líder complete 75% da distância original da corrida.

Nenhum ponto será atribuído se todas as voltas forem completadas sob Safety Car.

- 6.4 Se exigido pela CBA, os pilotos que terminarem em primeiro, segundo e terceiro lugar no Campeonato deverão estar presentes na cerimônia anual de entrega de prêmios da CBA.
- 6.5 Se exigido pela FIA, o piloto que terminar em primeiro lugar no Campeonato deverá estar presente na cerimônia anual de entrega de prêmios da FIA.

7) EMPATE

- 7.1 Se dois ou mais pilotos ou equipes terminarem a temporada com o mesmo número de pontos, a melhor colocação no Campeonato será atribuída a:
- O piloto com o maior número de primeiros lugares.
 - Se o número de primeiros lugares for o mesmo, o piloto com o maior número de segundos lugares.
 - Se o número de segundos lugares for o mesmo, o piloto com o maior número de terceiros lugares, e assim por diante, até que um vencedor seja definido.
 - Se este procedimento não produzir um resultado, a CBA nomeará o vencedor de acordo com os critérios **constantes no CDA**.

9) ORGANIZAÇÃO DE EVENTOS

- 9.1 O organizador deve fornecer as informações estabelecidas no Regulamento Específico ou Suplementar do Evento.

10) SEGURO

- 10.1 O organizador de uma Etapa deve garantir que todos as Equipes, seus funcionários e Pilotos estejam cobertos por seguro de responsabilidade civil.
- 10.2 Trinta dias antes do Evento, o organizador deve enviar à CBA detalhes dos riscos cobertos pelo seguro, que deve estar em conformidade com as leis nacionais vigentes. Este certificado de seguro, redigido no idioma do país, bem como em inglês, deve ser disponibilizado às Equipes.
- 10.3 O seguro de responsabilidade civil contratado pelo organizador será adicional e sem prejuízo de qualquer apólice de seguro pessoal contratada por uma Equipe ou por qualquer outra pessoa física ou jurídica que participe da Etapa.
- 10.4 Os Pilotos que participam do Evento não são considerados terceiros entre si.
- 10.5 **NOTA:** Especificar se cada Equipe será responsável pelo seu próprio seguro médico e de responsabilidade civil durante os testes oficiais (testes coletivos/fora do evento).

11) OFICIAIS

NOTA: Este Artigo deve ser adaptado de acordo com as regras da ASN. No entanto, as seguintes regras devem ser levadas em consideração.

- 11.1 A CBA designará pelo menos, os seguintes oficiais:
- 1 (um) Comissário Desportivo, como chefe do colegiado.
 - 2 (dois) Comissários Desportivos.
 - 1 (um) Diretor de Prova
 - 1 (um) Comissário Técnico para cada etapa
- 11.6 O Diretor de Prova terá autoridade suprema nas seguintes:
- O controle dos Treinos Livres e da Prova, o cumprimento do cronograma e, se julgar necessário, a formulação de qualquer proposta aos Comissários para modificar o cronograma de acordo com o Código ou o Regulamento Desportivo.
 - A parada de qualquer Carro de acordo com o Código e o Regulamento Desportivo.

- c) A interrupção dos Treinos Livres.
 - d) O procedimento de largada.
 - e) O uso do Safety Car.
 - f) A suspensão e a retomada da corrida.
- 11.7 O Diretor de Prova, o Inspetor Chefe e os Comissários da Prova devem estar presentes no circuito, no máximo, desde o início do evento, conforme definido pelo Código.
- 11.8 O Diretor de Prova deve manter contato permanente via rádio com, o Inspetor Chefe e o Presidente dos Comissários em todos os momentos em que os carros estiverem autorizados a correr na pista. Além disso, o Diretor de Prova deve estar no Controle de Prova e em contato via rádio com todos os postos dos fiscais de pista.

12) INSCRIÇÕES DE EQUIPES (E PILOTOS)

- 12.1 A inscrição para o Campeonato Brasileiro de F4 – Temporada 2026 será feita por convite. As equipes e os pilotos deverão, obrigatoriamente, possuir Contrato de Participação e Outras Avenças com a empresa Organizadora.

- A Organização comunicará alterações na lista de participantes admitidos com pelo menos 2 (dois) dias de antecedência de cada etapa.

A Empresa Organizadora do Campeonato Brasileiro de F4 – Temporada 2026 irá estabelecer o valor da inscrição.

Todos as solicitações de inscrição serão analisadas pelo Organizador e aceitos ou rejeitados a seu exclusivo critério.

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

O Campeonato poderá ser cancelado se o número de inscritos for inferior a oito (8) pilotos, conforme estipulado em contrato.

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.

Os números dos pilotos 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. Faltas ao estipulado no Guia de Aplicação poderão acarretar punições à equipe ou piloto, conforme tabela a ser publicada em anexo.

Pedidos de reserva de número poderão ser analisados e atendidos pelo Organizador conforme disponibilidade. O número 1 será reservado a pilotos campeões da categoria que porventura voltem a participar da categoria.

- 12.5 Todas as inscrições serão analisadas pela CBA e aceitas ou rejeitadas a seu exclusivo critério. A CBA publicará a lista de carros e pilotos aceitos juntamente com seus números de corrida, após notificar os candidatos não selecionados, conforme estabelecido no Artigo 12.1. Inscrições fora do prazo serão consideradas separadamente.

13) CREDENCIAIS

- 13.1 Nenhum passe poderá ser emitido ou utilizado sem a concordância da Promotora. Um passe poderá ser utilizado somente pela pessoa e para a finalidade para a qual foi emitido.

- 13.2 A Promotora poderá impor um limite de passes para membros da equipe.

[quantidade] x Passe de piloto

[quantidade] x Passe de paddock

[quantidade] x Passe de pitlane

[quantidade] x Passe de carro

[quantidade] x [Passe]

14) INSTRUÇÕES E COMUNICAÇÕES ÀS EQUIPES E PILOTOS

14.1 Os Comissários ou o Diretor de Prova poderão dar instruções às Equipes e pilotos por meio de circulares especiais, de acordo com o Código. Estas circulares serão distribuídas a todos as Equipes, que deverão acusar o recebimento. Estas instruções devem ser distribuídas de forma física ou digital.

14.2 Todas as classificações e resultados dos Treinos e da Corrida, bem como todas as decisões emitidas pelos Oficiais, serão publicadas digitalmente.

14.3 Qualquer decisão ou comunicação relativa a uma determinada Equipe ou piloto deverá ser-lhe comunicada no prazo de vinte e cinco minutos após a sua tomada de decisão, devendo o seu recebimento ser confirmado. Também deve ser fornecida (sempre que possível) através do monitor de tempo e/ou digitalmente.

14.4 As instruções e comunicações oficiais às Equipes e pilotos poderão também ser transmitidas através de um canal de rádio dedicado ou através dos monitores de cronometragem.

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

As Equipes, pilotos ou seus representantes deverão estar disponíveis durante toda a etapa.

15) INCIDENTES DURANTE AS SESSÕES

15.1 "Incidente" significa qualquer ocorrência ou série de ocorrências envolvendo um ou mais Pilotos, ou qualquer ação de qualquer Piloto, que possa ser relatada aos Comissários pelo Diretor de Prova (ou diretamente anotada pelos Comissários) que:

a) Tenha exigido a suspensão de uma sessão nos termos do Artigo 40 39.

b) Constitua violação deste Regulamento Desportivo, do Código, CDA e demais regulamentos.

c) Tenha causado uma largada falsa de um ou mais Carros.

d) Tenha causado uma colisão.

e) Provoque a saída de pista de um Piloto.

f) Resulte na ultrapassagem ilegal de um piloto sobre outro.

g) Constitua impedimento irregular para a ultrapassagem de um piloto sobre outro.

h) Seja classificada como falta, não-observância ou desconsideração das indicações, instruções ou comunicações de dirigentes ou organizadores do evento.

i) Em geral, apresente comportamento que, por ação ou omissão, prejudique o espírito esportivo que deve prevalecer no automobilismo e em qualquer competição.

A menos que seja completamente claro que um Piloto violou qualquer um dos itens acima, quaisquer incidentes envolvendo mais de um Carro serão normalmente investigados após a Corrida.

15.2 **NOTA:** Se aplicável de acordo com as regras da ASN – descreva quaisquer penalidades que possam ser aplicadas pelo Diretor de Prova.

a) Caberá aos Comissários decidir, mediante relatório ou solicitação do Diretor de Prova, se um ou mais Pilotos envolvidos em um incidente serão penalizados.

- b) Se um incidente estiver sob investigação, uma mensagem informando a todas as Equipes qual ou quais Pilotos estão envolvidos será exibida, sempre que possível, nos monitores de cronometragem

Desde que tal mensagem seja exibida dentro de 25 minutos após o término da Corrida, ou que uma mensagem seja entregue a qualquer Equipe envolvida dentro desse período, o(s) Piloto(s) envolvido(s) não poderá(ão) deixar o circuito sem o consentimento dos Comissários.

15.3 Os Comissários podem impor a qualquer piloto envolvido em um incidente ou descumprimento deste regulamento, as penalidades previstas no CDA, Seção II, Art. 133, em ordem crescente de gravidade:

- Advertência Verbal
- Advertência Sinalizada
- Advertência Escrita
- Multa
- Penalização em tempo, posições ou voltas
- Exclusão
- Desclassificação
- Penalização em pontos na Cédula Desportiva
- Suspensão
- Desqualificação

As punições de Drive Through, Stop and Go, Time Penalty ou Acréscimo de Tempo são classificadas como penalização em tempo. A punição de largar do Pit Lane é classificada como punição por perda de posições.

As penalizações, após serem revistas pelos Comissários Desportivos, poderão ser alteradas, desde que antes do fechamento da pasta de prova.

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

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

- Os Comissários solicitarão à Direção da Prova para notificar a equipe ou piloto penalizado.
- Assim que a decisão for comunicada através dos monitores de cronometragem e Posto de Sinalização da Direção de provas, o piloto em questão deverá cumprir no máximo em duas voltas.
- 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. Logo depois reinicia a marcha, sendo autorizado a voltar a pista.
 - c) Time Penalty: 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 Comissário dará início à contagem regressiva da penalidade, ao final do qual o piloto será autorizado a voltar a pista. Time Penalty será de no mínimo 10 (dez) segundos, poderá ser superior, sempre aumentando em múltiplos de 5 (cinco) segundos.

- Em qualquer dos casos anteriores (Drive Through, Stop & Go e Time Penalty), 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 for aplicada durante os últimos 5 minutos (ou as últimas três voltas) ou no final da prova, a penalidade será aplicada com adição de tempo:
 - a) Drive Through: 25 segundos
 - b) Stop & Go: 35 segundos
 - c) Time Penalty: 35 segundos somado ao tempo de parada previsto na penalização.

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

Durante a prova, incidentes suscetíveis a penalização podem ser endereçados através de um Drive Through ou, se os Comissários o considerarem insuficiente, com uma penalização de parada nos boxes por tempo pré-determinado (Time Penalty).

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 no 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).

16) PROTESTOS E RECURSOS

16.1 Os protestos devem ser feitos de acordo com o Código e acompanhados de uma taxa determinada e publicada pela CBA.

16.2 Os recursos devem ser feitos de acordo com o Código e acompanhados de uma taxa determinada e publicada pela CBA.

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

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

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

17) SANÇÕES

17.1 Os Comissários podem aplicar as penalidades especificamente estabelecidas neste Regulamento Desportivo, além de ou em vez de quaisquer outras penalidades disponíveis a eles de acordo com o Código.

17.2 Qualquer Piloto que receber três punições na mesma temporada do Campeonato receberá, após a imposição da terceira, uma penalidade de seis posições no grid para o início da próxima Corrida do Piloto. Se a terceira punição for imposta após um Incidente durante a última Corrida de uma Etapa, a penalidade de seis posições no grid será aplicada para o início da primeira Corrida do Piloto na próxima Etapa.

A penalidade de seis posições no grid só será imposta se pelo menos duas das punições forem impostas por uma infração de condução.

18) TROCAS DE PILOTO

18.1 Qualquer piloto já indicado por uma equipe que deseje pilotar por outra equipe inscrita no Campeonato deverá comunicar à CBA antes do início da primeira Etapa em que a mudança for efetivada.

18.2 Antes do término da inspeção técnica inicial, cada equipe deve especificar qual de seus pilotos pilotará qual carro. Após esse ponto, nenhuma alteração poderá ser feita na alocação original.

19) PILOTAGEM

19.1 O piloto deve pilotar o carro sozinho e sem auxílio.

19.2 O piloto não está autorizado a participar de nenhum treino, classificação ou corrida adicional dentro do evento, exceto quando autorizado pelos Comissários.

19.3 Os pilotos devem fazer todos os esforços razoáveis para utilizar a pista em todos os momentos e não podem sair da pista deliberadamente sem uma justificativa plausível. Para evitar dúvidas, as linhas brancas que definem as bordas da pista são consideradas parte da pista, mas as zebras não.

Um piloto será considerado como tendo saído da pista se nenhuma parte do carro permanecer em contato com a pista.

Caso um carro saia da pista, o piloto poderá retornar, porém, isso só poderá 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.

19.4 Mais de uma mudança de direção para defender uma posição não é permitida. Qualquer piloto que esteja retornando em direção à linha de corrida, após ter defendido sua posição fora da linha, deve deixar pelo menos a largura de um carro entre seu próprio carro e a borda da pista na aproximação da curva.

19.5 As manobras de ultrapassagem serão julgadas de acordo com FIA FORMULA 1 – DRIVING STANDARD GUIDELINES, de fevereiro de 2025, V4.1.

19.6 Manobras que possam atrapalhar outros pilotos, como o posicionamento deliberado de um carro além da borda da pista ou qualquer outra mudança anormal de direção, bem como causar uma colisão, não são permitidas.

19.7 Assim que um carro for alcançado por outro carro que está prestes a ultrapassá-lo durante a corrida, colocando-lhe uma volta de vantagem, o piloto deve permitir que o piloto mais rápido o ultrapasse na primeira oportunidade disponível. Se o piloto que foi alcançado não permitir que o piloto mais rápido o ultrapasse, bandeiras azuis serão acenadas para indicar que ele deve permitir que o piloto seguinte o ultrapasse.

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

20) PINTURA DO CARRO E DO EQUIPAMENTO DO PILOTO

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

a) Cumpram as normas estabelecidas pelo Organizador do Campeonato.

b) Não seja ocupado espaço 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. Faltas ao estipulado no Guia de Aplicação poderão acarretar punições à equipe ou piloto, conforme tabela a ser publicada em anexo.

- 20.2 Os concorrentes inscritos em qualquer etapa do Calendário do Campeonato Brasileiro de F4 – Temporada 2026 autorizam o Organizador a divulgar livremente, sem limitação de tempo e forma que lhe seja conveniente, 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.
- 20.3 O Organizador poderá isentar, a seu critério, um concorrente de colocar tal publicidade incompatível, podendo assim aumentar o valor da inscrição do mesmo por não exibir publicidade obrigatória. Além disso o concorrente também perderá quaisquer prêmios ou bônus correspondentes a esta publicidade.

21) TESTES EM PISTA E OUTRAS ATIVIDADES EM PISTA

- 21.1 O Campeonato deve organizar Sessões de Teste Coletivas obrigatórias (que podem consistir em sessões de teste de pré-temporada e/ou pré-etapa).

NOTA: Por exemplo: um Campeonato que organiza 6 competições deve organizar um total recomendado de 24 horas de Sessões de Teste Coletivas durante a sua temporada. Recomenda-se a realização de uma Sessão de Teste Oficial no dia anterior ao Evento; no entanto, as Sessões de Teste Coletivas podem ser organizadas durante a pré-temporada e/ou ao longo de toda a temporada.

- 21.2 **NOTA:** Cabe a cada Campeonato decidir o escopo das Sessões de Teste, tanto privadas quanto oficiais. Portanto, especifique as regras de teste/limitação além do artigo a seguir.
- 21.3 A cota de pneus novos e usados permitida para as Sessões de Teste Coletivo oficiais deve ser declarada no artigo 25.

TESTE PRIVADO ou PARTICIPAÇÃO EM PROVAS COM VEÍCULOS DE F4 DE QUALQUER GERAÇÃO:

Além dos treinos extras/oficiais coletivos definidos/indicados pelo Organizador, nenhuma equipe ou piloto inscrito no Campeonato poderá participar de quaisquer provas/treinos com monopostos/fórmulas em pistas que fazem parte do calendário do campeonato, 30 (trinta) dias antes de cada etapa. Se isto for constatado o piloto perderá o Treino Classificatório da próxima etapa que venha a competir.

Se o piloto participar de qualquer prova em território nacional, utilizando veículo F4 de qualquer geração, ou derivado, durante o ano de 2026, terá aplicada a mesma punição descrita acima.

22) ENTRADA, BOX DOS BOXES E SAÍDA DOS BOXES

- 22.1 O trecho da pista entre a **Linha do Safety Car 1** e o início do box dos boxes será designado como “entrada dos boxes”.
- 22.2 O trecho da pista entre o final do box dos boxes e a **Linha do Safety Car 2** será designado como “saída dos boxes”.
- 23.3 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.

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

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

- a) PISTA RÁPIDA (“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.

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.

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.

22.5 A menos que um carro seja empurrado do grid a qualquer momento durante o procedimento de largada, os carros só podem ser conduzidos da área de garagens designada para a equipe até o final do pit lane.

Qualquer carro conduzido até o final do pit lane antes do início ou reinício de uma sessão de treinos livres, ou qualquer carro obrigado a parar na saída dos boxes durante um período de Safety Car, deve formar uma fila na pista rápida e sair na ordem em que chegou, a menos que outro carro seja indevidamente atrasado.

22.6 Qualquer piloto que precise iniciar a corrida a partir do pit lane não poderá conduzir seu carro da área de garagem designada para sua equipe até que o sinal de cinco minutos seja dado e deverá parar em fila na pista rápida. Nessas circunstâncias, será permitido trabalhar na pista rápida, mas qualquer trabalho desse tipo se restringe a:

- a) Ligar o motor e qualquer preparação diretamente relacionada.
- b) Instalar ou remover dispositivos de refrigeração e aquecimento permitidos.
- c) Alterações feitas para o conforto do piloto.
- d) Trocar os pneus se houver uma mudança nas condições climáticas.

Quando os carros forem autorizados a sair do pit lane, deverão fazê-lo na ordem estabelecida nos Artigos 35 e 36, a menos que outro carro seja indevidamente atrasado. Em todos os momentos, os pilotos devem seguir as instruções dos fiscais de pista.

22.7 Exceto no Artigo 22.5 acima, nenhum equipamento pode ser deixado na faixa rápida. Um carro pode entrar ou permanecer na faixa rápida somente com o piloto sentado no carro atrás do volante em sua posição normal, mesmo quando o carro estiver sendo empurrado. **Esta infração poderá ser punida com multa de 1 a 3 UPS conforme avaliação dos Comissários.**

22.9 Todos os cilindros de ar comprimido e mangueiras associadas nos boxes devem ser armazenados com segurança e só podem ser levados para o pit lane imediatamente antes de serem necessários para trabalhos em um carro, devendo ser removidos assim que o trabalho for concluído.

22.10 a) É responsabilidade do competidor liberar seu carro de sua garagem ou posição de pit stop somente quando for seguro fazê-lo. O competidor também deve fornecer um meio de estabelecer claramente, quando visto da frente do carro, quando esse carro foi liberado.

- b) Se um carro for considerado como tendo sido liberado em condições inseguras durante qualquer sessão de treinos livres, os comissários poderão penalizar o competidor conforme julgarem apropriado.
- c) Se um carro for considerado como tendo sido liberado em condições inseguras durante uma corrida, uma penalidade de acordo com o Artigo 15.3(d) será imposta ao competidor em questão.
- d) Uma penalidade adicional será imposta a qualquer piloto que, na opinião dos comissários, continuar a dirigir um carro sabendo que ele está em condições inseguras.

Em todos os casos acima, um carro será considerado liberado quando for conduzido para fora da área designada da garagem (ao sair da garagem) ou após ter liberado completamente sua posição de pit stop após uma parada nos boxes.

- 22.11 Ligar o motor com um dispositivo externo será considerado trabalho no carro e, conseqüentemente, isso não será permitido na faixa rápida dos boxes.
- 22.12 Os carros não podem entrar na faixa rápida dos boxes até que a saída dos boxes seja aberta no início ou reinício de cada sessão de treinos livres ou de qualificação. Além disso, nenhum carro pode ser movido para uma posição na faixa lenta que esteja mais próxima da saída dos boxes do que a garagem que foi atribuída à respectiva equipe.
- 22.13 Todas as portas das garagens do pit lane devem permanecer abertas durante todas as sessões de treinos livres e de qualificação.
- 22.14 Em circunstâncias excepcionais, o Diretor de Prova pode solicitar o fechamento da entrada dos boxes durante a corrida por motivos de segurança. Nesses momentos, os pilotos só podem entrar nos boxes para que sejam realizados reparos essenciais e totalmente evidentes no carro.

Os veículos só poderão entrar na Pista Rápida se o piloto estiver dentro do veículo, sentado, com o volante em posição e com motor acionado.

O posicionamento 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.

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

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.

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.

23) INSPEÇÃO TÉCNICA E VERIFICAÇÕES ESPORTIVAS

- 23.1 No momento da inscrição deve-se seguir o estipulado no Capítulo XI do CDA
- 23.2 Pilotos com peculiaridades médicas (como, por exemplo, alergias, sangramento, diabetes etc.) são obrigados a fornecer informações por escrito ao Chefe Médico antes do início do primeiro treino livre. Essas informações devem incluir o nome do piloto e o número do carro de corrida. Participantes com lesões ou deficiências temporárias são obrigados a entrar em contato com o Chefe Médico imediatamente. O Chefe Médico decidirá se tal piloto será admitido no evento.
- 23.3 As vistorias iniciais 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. A menos que uma isenção seja concedida pelos Comissários, os Competidores que não respeitarem os limites de tempo não poderão participar do Evento. Nenhum veículo pode participar de um evento até que tenha passado pela vistoria dos Comissários.

- 23.5 a) A inspeção técnica inicial do Carro ocorrerá no box designado a cada Competidor.
- As vistorias técnicas serão efetuadas pelos Comissários designados, responsáveis pelas operações.
- b) Para que os Comissários Técnicos tenham o acesso necessário, todas as portas da garagem do pit lane devem permanecer abertas durante todas as sessões de Treinos Livres e Classificação.
- 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.
- 23.6 Os números de corrida e qualquer publicidade oficial devem estar no Carro para inspeção durante a verificação técnica.
- 23.7 Nenhum Carro poderá participar do Evento até que tenha sido aprovado pelos Comissários Técnicos.
- 23.8 Os fiscais de prova podem:
- a) Verificar a elegibilidade de um Carro ou de um Competidor a qualquer momento durante o Evento.
- b) Exigir que um Carro seja desmontado pelo Competidor para garantir que as condições de elegibilidade ou conformidade sejam totalmente atendidas.
- d) Exigir que um Competidor lhes forneça as peças ou amostras que considerem necessárias.
- e) Não autorizar a saída de qualquer veículo por motivos de segurança.
- 23.9 Qualquer Carro que, após ser aprovado pelos fiscais de prova, for desmontado ou modificado de forma que possa afetar sua segurança ou colocar em dúvida sua elegibilidade, ou que se envolver em um acidente com consequências semelhantes, deverá ser reapresentado para aprovação dos Comissários Técnicos.
- 23.10 O Diretor de Prova ou Comissário Técnico pode exigir que qualquer Carro envolvido em um acidente seja parado e verificado.
- 23.11 Após cada corrida e todas as sessões de treinos classificatórios, pelo menos três carros classificados serão selecionados e deverão passar por vistoria técnica. Estarão sob regime de Parque Fechado e nenhuma operação nos veículos poderá ser conduzida, até que sejam liberados pelos Comissários Técnicos. Outros veículos, de forma aleatória, poderão também passar por verificação, a critério dos Comissários Técnicos.
- 23.12 As Vistorias Técnicas serão realizadas por oficiais devidamente designados, responsáveis pela operação do Parque Fechado e os únicos autorizados a dar instruções aos competidores.
- 23.13 Os Comissários Desportivos publicarão os resultados das Vistorias Técnicas sempre que os carros forem verificados durante o evento. Esses resultados não incluirão nenhum valor específico, exceto quando um carro for considerado em desacordo com o Regulamento Técnico.
- 23.14 **NOTA: A implementação de um sistema de compartilhamento de dados é obrigatória a partir de 2017.**

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.

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

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 Particular da Prova – RPP.

Para garantir o acesso dos Comissários Técnicos, os respectivos boxes devem estar abertas durante todo o tempo.

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.

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

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.

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

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.

24) PNEUS E LIMITAÇÃO DE PNEUS DURANTE A TEMPORADA

24.1 Somente os pneus fornecidos pelo fornecedor Hankook, e 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

Os competidores podem transportar pneus para piso molhado de uma Etapa para outro, desde que tenham sido alocados a eles pelo fornecedor designado em um Evento da Corrida anterior do Campeonato.

Todos os pneus serão guardados em recinto pré-estabelecido pelo promotor, sob regime de Parque Fechado no local a ser divulgado pelo promotor. O procedimento e horários constará em RPP. Os pneus somente podem ser enchidos com ar comprimido no local de borracharia do

evento, sendo somente permitido a calibração para ajustar a pressão desejada, utilizando um manômetro sem suprimento externo de ar ou qualquer outro fluido, quando liberado pelos Comissários Técnicos.

- 24.2** Qualquer modificação ou tratamento, incluindo corte, ranhura, aplicação de água, solventes ou amaciadores, uso de dispositivos de retenção (e/ou resfriamento) de calor ou pré-aquecimento/resfriamento, ou quaisquer outros processos e/ou métodos físicos e/ou químicos que venham a alterar qualquer uma das características originais do pneu que não o uso adequado do mesmo em pista são proibidos. Isto aplica-se tanto a pneus para piso molhado como a pneus para piso seco.

Para garantir que os pneus não foram tratados ou modificados, podem ser recolhidas amostras para análise e comparação com um pneu retirado diretamente do estoque do fornecedor. Os procedimentos de amostragem seguirão os mesmos da amostragem de combustível, consulte o Artigo 29.7 para obter detalhes.

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

a) Treino de 5ª feira Pré-Etapa:

- Máximo de dois (2) jogos de pneus slick novos, dois (2) jogos de pneus novos para pista molhada. Os códigos de barra dos pneus Slick devem ser registrados como LACRADOS NA 5ª FEIRA

b) Etapas do Campeonato:

• 1ª Etapa:

- Três (3) jogos de pneus slick novos e um jogo de pneus slick usado dos treinos coletivos de pré-temporada. Um (1) jogo de pneus slick novo deverá ser usado nos treinos de 6ª feira e não poderá mais ser usado a partir do Treino Classificatório, a não ser para substituir um (1) pneu danificado em acidente, seja qual dos 4 for, desde que usados (pneus novos não podem ser substitutos de pneus danificados). Os jogos de pneus usados lacrados também não poderão mais ser utilizados a partir do Treino Classificatório.
- Dois (2) jogos novos e dois jogos usados de pneus para pista molhada para toda a etapa.

• 2ª Etapa em diante:

- Um (1) jogo de pneus slick que tenha sido usado no treino de 5ª feira daquela semana (com os códigos de barra previamente registrado) mais um (1) jogo usado de etapas passadas para os treinos livres. O piloto que não tiver feito o treino extra de 5ª feira poderá usar 2 (dois) jogos de pneus slick usados de etapas passadas.
- Dois (2) jogos de pneus slick novos a partir do Treino Classificatório.
- Dois (2) jogos novos e dois jogos usados de pneus para pista molhada para toda a etapa.
- A partir do Treino Qualificatório os pneus do jogo slick que tenha sido usado no treino de 5ª feira daquela semana (com os códigos de barra previamente registrado), desde que usados (pneus novos não podem ser substitutos de pneus danificados) e do(s) jogo(s) usado(s) de etapas passadas somente poderão ser usados como substituição a um pneu dos dois (2) jogos novos lacrados caso haja danos em um pneu que o inutilize, sob a análise e aprovação dos Comissários Técnicos.

Após a 1ª Etapa, um piloto que não tenha participado previamente de um treino coletivo, treino extra de 5ª feira ou etapa poderá lacrar até quatro (4) jogos novos de pneus slick (sendo dois (2) jogos para os treinos livres e dois (2) a partir dos Treinos Qualificatórios) e (4) jogos novos de pneus para pista molhada para toda a etapa. Neste caso a substituição de pneus slick (para o Treino Qualificatório em diante) danificados e inutilizados se dará com pneus dos dois jogos dos Treinos Livres, desde que usados.

Um “jogo de pneus” será considerado como composto por dois (2) pneus dianteiros e dois (2) pneus traseiros, todos os quais devem ser da mesma especificação e conforme alocados pelo Promotor.

Um pneu será considerado usado quando já foi lacrado em etapas anteriores e que claramente já tenha percorrido qualquer distância

~~Para o primeiro evento do Campeonato, ou o primeiro evento de um novo competidor, um conjunto extra de pneus pode ser alocado.~~

Se nenhum pneu de chuva for usado em um teste coletivo, treino extra, antes da primeira participação do piloto, dois (2) jogos novos de pneus de chuva deverão ser lacrados. Esses jogos, a menos que sejam usados ficarão como novos para eventos subsequentes.

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.

NOTA: Se o Campeonato for gerido por um único operador, uma quota adicional de pneus poderá ser acordada mediante solicitação à FIA.

- 24.4** No caso de ser declarado "Wet Track" pelo Diretor de Prova, é obrigatória a utilização de pneus de chuva.

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

Se a volta de formação for iniciada atrás do Safety Car devido a 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.

- 24.5** Nas etapas, não é permitida a troca de pneus já lacrados, exceto no caso de defeito de fabricação detectado pelo fornecedor. A troca só se dará por outro pneu novo se o defeito for constatado antes de seu uso. No caso de um pneu danificado causado por um incidente na pista deve-se seguir o estipulado no item 24.3. Em ambos os casos um Comissário Técnico da CBA fará parte da análise e dará o veredito final sobre a troca e sobre o pneu substituto.

- 24.6** O uso de pneus não lacrados a partir dos Treinos Classificatórios causará a desclassificação do piloto da atividade durante ou depois da qual foi detectada a infração. Se a infração ocorrer nos Treinos Livres de 6ª feira o piloto perderá a melhor volta do Treino Qualificatório. Se ocorrer durante o Treino Extra de 5ª Feira, o piloto perderá o direito ao de um dos jogos de 5ª feira nos treinos livres de 6ª feira.

- 24.8** Os pneus só podem ser inflados com ar.

- 24.9** Todos os pneus, quando sob o controle de uma Equipe, devem permanecer visíveis dentro da área designada da garagem da equipe em todos os momentos.

A critério exclusivo do Comissário Técnico Chefe, as condições do Parque Fechado serão aplicadas aos pneus a qualquer momento.

- 24.10** Os Comissários Técnicos designados para a marcação supervisionarão as trocas de pneus nos boxes.

NOTA: a designação de “Treinos de 5ª ou 6ª feira” foi usada para facilitar a terminologia. Caso a programação da Etapa ocorra de maneira a ocupar outros dias da semana, os Treinos do dia

anterior ao dia do Treino Classificatório seguem o estipulado para os “Treinos de 5ª Feira”, e os treinos livres do dia do Treino Classificatório seguem o estipulado para os “Treinos de 6ª Feira”.

25) PNEUS E LIMITAÇÃO DE PNEUS DURANTE O TESTE COLETIVO

- 25.1 Somente os pneus fornecidos pelo fornecedor Hankook, de mesma especificação contida no item 24.1 e pelo Organizador, podem ser utilizados durante todo o Evento de Teste Coletivo.
- 25.2 Qualquer modificação ou tratamento, incluindo corte, ranhura, aplicação de água, solventes ou amaciantes, uso de dispositivos de retenção (e/ou resfriamento) de calor ou pré-aquecimento/resfriamento, ou quaisquer outros processos e/ou métodos físicos e/ou químicos que venham a alterar qualquer uma das características originais do pneu que não o uso adequado do mesmo em pista são proibidos. Isto aplica-se tanto a pneus para piso molhado como a pneus para piso seco.
- 25.3 Durante testes coletivos, cada piloto poderá usar a seguinte especificação e quantidade de pneus:
- a) Treinos Extras pré-temporada ou coletivos (Programados pelo Organizador):
- Máximo de dois (2) jogos de pneus slicks novos por dia de treino. Dois (2) jogos de pneus novos para pista molhada por dia de treino.
- 25.4 Nos Treinos Extras pré-temporada ou coletivos, a troca de pneu novo só se dará por outro pneu novo se o defeito for constatado antes de seu uso. No caso de um pneu danificado causado por um incidente na pista ficará a cargo do Organizador decidir se haverá troca, e por qual pneu.
- 25.6 A utilização de pneus extras, a mais que o estipulado, poderá resultar em penalização.
- 25.7 Os pneus só podem ser inflados com ar.
- 25.8 Todos os pneus, quando sob o controle de uma Equipa, devem permanecer visíveis na área designada da garagem da Equipa em todos os momentos.
- 25.9 A Organização poderá verificar/chechar os pneus dentro das equipas a qualquer momento.

26) PESO MÍNIMO DO CARRO E PESAGEM

O peso mínimo do conjunto Carro+piloto não deve ser inferior a 610kg em nenhum momento. Este valor terá precedência sobre o Regulamento Técnico.

- b) Após a sessão classificatória e cada corrida, cada carro que cruzar a linha de chegada poderá ser pesado.

O piloto deverá realizar a pesagem imediatamente após desembarcar do veículo, logo após chegar ao Parque Fechado, com a indumentária completa (macacão, underwear, Frontal Head Restraint, balaclava, capacete, luva, meias e sapatilha) no estado em que estiver, seguindo o previsto no item 3.5.3. Todos os veículos em vistoria serão pesados sem o piloto, e o peso total (veículo + piloto) será somado. A pesagem de cada veículo poderá ser controlada a qualquer momento durante toda a Etapa, e também poderá ser feita em conjunto carro+piloto.

- c) O conjunto carro+piloto em questão poderá ser desclassificado caso seu peso seja inferior ao especificado nos Artigos 26.1 a 25.4 do presente Regulamento.

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.

O veículo em condições de pesagem o será no estado em que chegar à balança da Vistoria. Peças ausentes por qualquer motivo não serão montadas ou consideradas para a pesagem.

As balanças aprovadas pela CBA e fornecidas pelo Organizador serão as únicas válidas para as vistorias de pesagem e disponibilizadas para as equipes fazerem suas aferições prévias.

- d) Nenhuma substância ou matéria sólida, líquida, gasosa ou de qualquer outra natureza pode ser adicionada, colocada ou removida de um carro após este ter sido selecionado para pesagem ou após a conclusão da Vistoria Técnica pós-corrida, ou durante o procedimento de pesagem.
- e) Somente Comissários Técnicos e Oficiais podem atuar na área de pesagem. Nenhuma intervenção de qualquer tipo é permitida ali, a menos que autorizada por tais oficiais.

26.2 Qualquer tentativa de levar o Comissário Técnico responsável pela pesagem do piloto ou do veículo a engano causará a desclassificação do piloto da atividade em questão, não excluindo outras penalidades previstas.

27) REQUISITOS GERAIS DO CARRO

Com 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.

27.1 Somente chassis, caixas de câmbio e kits de instalação de motor que estejam em total conformidade com as seguintes homologações podem ser usados durante os dias de teste e eventos oficiais.

Nº de homologação do chassi: [número de homologação]

Nº de homologação da caixa de câmbio: [número de homologação]

Nº de homologação do kit de instalação do motor: [número de homologação]

Uma vez fornecidos, os componentes não podem ser modificados de forma alguma, exceto quando especificamente permitido pelo Regulamento Técnico, ou exceto no caso de automóveis adaptados para condutores com deficiência que possuam um Certificado de Adaptações emitido pela FIA, ou com a autorização por escrito da ASN após consulta ao fabricante. Quaisquer modificações desse tipo só serão permitidas se forem consideradas absolutamente necessárias após a identificação clara de um problema. Modificações no automóvel de acordo com as adaptações especificadas no Certificado de Adaptações são autorizadas.

Somente permitida a troca de componentes de manutenções previstas no Manual Técnico do fabricante. Proibido trocar componentes entre os carros da mesma equipe (motor, câmbio, monocoque, grupos mola amortecedor). A troca de componentes entre carros sujeita o piloto dos dois carros envolvidos à desclassificação da atividade de pista em cuja vistoria posterior o fato tenha sido identificado ou, no caso de lacração prévia para posterior exame, à desclassificação de todas as atividades de pista a partir do momento da lacração. É obrigatório para as equipes informar à CBA os números de série (únicos, que identificam cada componente) de motor, câmbio, monocoque e grupos mola-amortecedor que serão utilizados durante toda a programação em cada carro, através de planilha, até 30 minutos antes da primeira atividade de pista. A não entrega do relatório no tempo previsto sujeita a equipe a punição de multa de 10 UP's.

Somente será permitida a troca de qualquer um destes componentes, de qualquer carro, em caso de falha técnica, por outro obtido da AUDACE, com prévia autorização da Organização, e comunicada à CBA/Comissários. Caso haja problema técnico em qualquer um dos componentes declarados, a troca deverá ser solicitada ao promotor em tempo hábil, devendo o número do componente retirado e o número do componente instalado ser informados à CBA pela equipe antes da atividade seguinte. A não informação sujeitará A EQUIPE AO PAGAMENTO DE 10 Ups POR COMPONENTE. Caso esta seja a última corrida da última etapa, o piloto do carro será desclassificado.

27.2 **NOTA: Se aplicável:**

O uso dos seguintes componentes é obrigatório e, nesse caso, substituirá os componentes listados no formulário de homologação básica, conforme o artigo ~~27.1 26-1~~.

Nº de homologação das rodas: [número de homologação]

Nº de homologação do escape com catalisador: [número de homologação]

NOTA: As opções adicionais devem ser adicionadas aqui:

(Opção) Nº de homologação: [número de homologação]

Uma vez fornecidos, os componentes não podem ser modificados de forma alguma, exceto quando especificamente permitido pelo Regulamento Técnico ou com a autorização por escrito da ASN após consulta ao fabricante. Quaisquer modificações desse tipo só serão permitidas se forem consideradas absolutamente necessárias após a identificação clara de um problema.

27.3 **NOTA: Se aplicável:**

A utilização dos pontos de fixação da suspensão traseira, conforme indicado no nº de homologação: [número de homologação], é obrigatória.

27.4 Um Registador de Dados de Acidente (ADR) homologado deve estar instalado no veículo e em pleno funcionamento durante todo o evento.

A utilização do kit de instalação do ADR, conforme indicado no nº de homologação: [número de homologação], é obrigatória.

27.5 Nenhum sinal de qualquer tipo pode passar entre um carro em movimento e qualquer pessoa ligada ao participante ou piloto do carro, exceto para fins de cronometragem de voltas, mensagens legíveis em um painel de boxes, movimento corporal do piloto e comunicação verbal entre um piloto e sua equipe por rádio.

27.6 A CBA **determina** que os participantes instalem um Módulo Eletrônico de Autoidentificação (Transponder de Cronometragem) para fins de cronometragem precisa, cuja posição exata será informada antes do Evento. Esses módulos deverão estar instalados e ligados durante todas as sessões de treino e corridas.

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

27.7 **NOTA: Se aplicável:**

O uso do seguinte óleo de motor e de caixa de câmbio é obrigatório:

Óleo de motor: [referência]

Óleo de caixa de câmbio: [referência]

Para garantir que o tipo de óleo exigido seja usado sem modificações ou aditivos, amostras poderão ser coletadas do motor e/ou da caixa de câmbio para análise e comparação com o tipo exigido. Os procedimentos de amostragem seguirão os da amostragem de combustível; consulte o Artigo 29.7 para obter detalhes.

27.9 **NOTA: Aplicável a Campeonatos que utilizam sistemas de câmeras a bordo**

Cada Competidor deve instalar e manter em pleno funcionamento (imagem, gravação e registro de dados) uma câmera de incidentes na lateral da estrutura principal de proteção contra capotamento (o lado da estrutura de proteção será especificado 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.

Nada pode obstruir a imagem da câmera e é responsabilidade do Competidor garantir o funcionamento do sistema de câmeras em todos os momentos.

O cartão de memória necessário (Micro SD) será fornecido pelo Organizador e instalado por cada participante, e 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.

Os competidores podem romper o lacre do compartimento do cartão após o término do Parque Fechado de cada sessão. É responsabilidade do competidor garantir que o cartão e os dados de vídeo de cada sessão estejam disponíveis a qualquer momento durante o evento. Os cartões devem ser devolvidos aos fiscais ao final de cada evento, contendo os dados de vídeo de todas as sessões.

O não cumprimento dos requisitos acima será comunicado aos Comissários.

27.10 Durante todo o evento, nenhuma tela, cobertura ou outra obstrução que obscureça de alguma forma qualquer parte de um carro será permitida em qualquer momento no paddock, garagens, pit lane ou grid, a menos que fique claro que tais coberturas são necessárias exclusivamente por razões mecânicas, que podem incluir, por exemplo, proteção contra incêndio.

Além do exposto acima, os seguintes itens são especificamente proibidos:

- a) Coberturas de motor, caixa de câmbio ou radiador enquanto os motores estiverem sendo trocados ou movimentados na garagem.
- b) Coberturas sobre as asas sobressalentes quando estiverem em um suporte no pit lane e não estiverem sendo utilizadas.
- c) Peças como (mas não se limitando a) pisos sobressalentes, equipamentos de abastecimento ou carrinhos de ferramentas não podem ser usadas como obstrução.

É permitido o seguinte:

- d) Coberturas colocadas sobre carros ou componentes danificados.
- e) Uma bandeja de ferramentas, com no máximo 50 mm de profundidade, colocada sobre a asa traseira.
- f) Uma cobertura sobre o carro na garagem da equipe durante a noite.
- g) Uma cobertura sobre o carro no pit lane ou grid em caso de chuva.
- h) Os ventiladores para as entradas de ar laterais são permitidos.

27.11 **NOTA: Se aplicável –** O ruído gerado pelo carro não deve exceder [valor] dB(A).

O ruído do motor será avaliado da seguinte forma:

- a) O ponto de medição estará a uma distância de 50 cm e em um ângulo de 45° em relação à saída do escapamento.

- b) A altura do microfone estará entre 40 e 60 cm do solo.
- c) O medidor de ruído será ajustado para “lento”.
- d) As medições serão feitas com o filtro “A”.
- e) O pedal da embreagem deve ser acionado para evitar ruídos na caixa de câmbio.
- f) A rotação do motor deve ser ajustada para três quartos da rotação máxima.

27.12 Proibição de testes em túnel de vento:

Testes em túnel de vento são testes realizados por uma equipe ou qualquer parte relacionada a essa equipe, ou qualquer agente ou subcontratado da equipe ou de qualquer uma de suas partes relacionadas, em um ambiente de teste, de uma representação de um carro de F4 ou subcomponente, a fim de medir, observar ou inferir quaisquer forças, deslocamentos, pressões ou direção do fluxo de ar resultantes direta ou indiretamente do fluxo de ar incidente.

É proibido qualquer teste em túnel de vento. Isso também se aplica a testes em túnel de vento usando um modelo em escala de um carro de F4 ou subcomponente.

É proibido usar quaisquer resultados de testes em túnel de vento obtidos por uma Equipe ou qualquer Parte Relacionada a essa Equipe, ou qualquer agente ou subcontratado da Equipe, qualquer uma de suas Partes Relacionadas ou qualquer outra Terceira Parte, exceto os resultados de testes em túnel de vento fornecidos pelo fabricante do chassi rolante.

27.13 Dados aerodinâmicos:

Nenhum chassi rolante pode ser usado no Campeonato, a menos que a empresa que fornece tal chassi rolante aceite e cumpra as seguintes condições.

Os dados aerodinâmicos devem ser disponibilizados aos Competidores.

27.14 NOTA: A FIA recomenda fortemente a imposição de uma limitação de pessoal em seu Campeonato e o uso da declaração de pessoal no Apêndice 4.

Nenhuma Equipe/Competidor que inscreva [número] Carros pode ter mais de [número] membros da equipe operacional em um Evento com acesso ao paddock, aos boxes e ao pit lane desde o início da inspeção técnica preliminar até o final da última Corrida de cada Evento.

Caso, em caso de força maior, a Equipe/Competidor inscreva apenas dois Carros, a equipe poderá ter no máximo sete membros da equipe operacional em um Evento com acesso ao paddock, aos boxes e ao pit lane, desde o início da inspeção técnica preliminar até o final da última Corrida de cada evento.

Se uma Equipe/Competidor inscrever um quarto Carro como "wild card", não poderá ter mais de onze membros da equipe operacional em um Evento com acesso ao paddock, aos boxes e ao pit lane, desde o início da inspeção técnica preliminar até o final da última Corrida de cada evento.

Os seguintes não são considerados como equipe operacional:

- a equipe exclusivamente ligada à hospitalidade, motorhomes da equipe, marketing, relações públicas;
- um motorista de caminhão cuja única função seja dirigir caminhões;
- m médico, um fisioterapeuta, um massagista;
- um gerente de pilotos, um "instrutor de pilotos";
- o proprietário ou diretor administrativo da equipe.

A equipe não operacional não poderá trabalhar em um carro inscrito pela equipe/competidor nem realizar qualquer tipo de operação técnica (aquisição de dados, reparo de peças, manutenção de peças, etc.) relacionada a um carro inscrito pela equipe/competidor.

Uma lista da equipe deve ser enviada ao do Promotor 10 dias antes de cada evento.

O chefe de equipe deve ser o representante da equipe/competidor no briefing e também será convocado como representante do competidor pelos oficiais durante um evento do campeonato. No entanto, o competidor pode nomear outro representante que não seja o chefe de equipe.

A instalação e utilização de sistemas de telemetria ou qualquer outro sistema que transmita dados a partir de 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 os seguintes:

- 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 pelo 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 aquisitados 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 multa de 10up.

28) CARROS RESERVAS

28.1 **NOTA: Se o campeonato for gerenciado por um único operador, carros reservas poderão ser permitidos mediante solicitação à FIA.**

Carros reservas não são permitidos. No entanto, qualquer peça do carro pode ser trocada a qualquer momento durante a Etapa.

Nenhum piloto pode usar mais de um carro na mesma Etapa. Após a vitória inicial, a célula de sobrevivência só poderá ser trocada se o Comissário Técnico considerar que a troca é necessária em decorrência de danos causados por acidente. Qualquer célula de sobrevivência de substituição deve ser apresentada ao Delegado Técnico para inspeção e não pode ter componentes pré-instalados. Após a alteração, o carro deve ser reapresentado para inspeção técnica.

28.2 A decisão sobre se um carro foi reparado ou alterado será tomada pelos Comissários da Prova, com base em um relatório do Inspetor Chefe.

28.3 Qualquer carro que tenha passado pela inspeção técnica inicial não poderá ser removido dos limites do circuito durante o restante da Etapa.

29) MOTORES E TURBOCOMPRESSOR

29.1 Somente motores homologados para o Campeonato Brasileiro de F4 poderão ser utilizados durante os Dias de Teste e Eventos Oficiais.

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

Uma vez fornecido, o motor não poderá ser modificado de forma alguma, exceto quando especificamente permitido pelo Regulamento Técnico ou com a autorização por escrito da FIA, CBA após consulta ao fornecedor. Quaisquer modificações desse tipo só serão permitidas se forem consideradas absolutamente necessárias após a identificação clara de um problema.

Cada motor deve ser identificado exclusivamente pelo número de série e pelos números dos lacres determinados pelo promotor.

Somente os motores que foram testados em dinamômetro antes do início da temporada pelo fornecedor homologado do motor podem ser usados durante as Etapas. A CBA e/ou o Promotor devem fornecer o cronograma e os resultados do teste em dinamômetro à FIA.

O fornecedor do motor deve fornecer lacres para um motor testado em dinamômetro que impossibilitem sua instalação em um Carro ou em um banco de testes de dinamômetro sem romper os lacres. Esses lacres só podem ser removidos pelo Delegado Técnico ou por um de seus representantes imediatamente antes da instalação no Carro.

29.2 Os motores deverão ser sorteados entre os pilotos 3 vezes durante a Temporada 2026:

- Antes da 1ª Etapa, antes dos treinos extras de 5ª feira, e serão usados nas Etapas 1 e 2;
- Antes da 3ª Etapa, antes dos treinos extras de 5ª feira, e serão usados nas Etapas 3 e 4,
- Antes da 5ª Etapa, antes dos treinos extras de 5ª feira, e serão usados nas Etapas 5, Etapa extra-campeonato GP de São Paulo, e na Etapa 6.

Os Módulos de comando de motor e câmbio deverão ser sorteados entre os pilotos 3 vezes durante a Temporada 2026:

- Os que estão com as equipes serão usados na 1ª Etapa;
- Antes da 2ª Etapa, antes dos treinos extras de 5ª feira, e serão usados nas Etapas 2 e 3;
- Antes da 4ª Etapa, antes dos treinos extras de 5ª feira, e serão usados nas Etapas 4, 5 e extra-campeonato;
- Antes da 6ª Etapa, antes dos treinos extras de 5ª feira, e serão usados na Etapa 6 e permanecerá com as equipes para o início de 2027.

Cada piloto poderá realizar no máximo 1 (uma) troca de motor (por desempenho, e a pedido), desde o início dos treinos extras da Etapa 1 e oficiais até o final do Parque Fechado após a penúltima prova da temporada. Para cada troca adicional de motor o piloto perderá dez (10) posições no grid da primeira prova da próxima etapa que vier a participar e terá um custo de R\$ 3.500,00 (três mil e quinhentos reais).

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.

A sequência de motores disponíveis para trocas será de responsabilidade da Organizadora. Não haverá em hipótese alguma escolha de 1 motor dentro dos disponíveis por parte da Equipe ou piloto.

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

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.

Adicionalmente, pode-se considerar que um motor, uma turbina 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.

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.

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

Após 3 (três) vitórias nas 6 (seis) corridas das etapas 1 e 2, ou 3 e 4, ou 5, Extra-Campeonato, o piloto em questão deverá trocar de motor. Esta troca não será contabilizada como troca para o artigo 18.3.

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

29.3 **NOTA: Se o Campeonato for gerenciado por uma única empresa, um modelo diferente poderá ser aprovado pela FIA.**

29.10 O Delegado Técnico/Chefe de Inspeção Técnica poderá exigir a substituição de um motor completo, de qualquer parte do motor ou da ECU por peças provenientes do estoque do fornecedor ou a verificação do motor completo no banco de testes.

29.11 Caso um piloto seja substituído em qualquer momento durante o campeonato, o piloto substituído deverá utilizar o motor que o piloto original estava usando e que tenha o mesmo número de trocas de turbocompressor e reconstruções de motor restantes que o piloto original.

30) COMBUSTÍVEL, AMOSTRAGEM DE COMBUSTÍVEL E REABASTECIMENTO

30.1 Somente o combustível fornecido pelo Organizador ~~no Evento pelo fornecedor designado~~ poderá ser utilizado durante todo o Evento.

Todos os Competidores receberão a especificação do combustível antes de cada Evento. Qualquer alteração na especificação do combustível fornecido pelo fornecedor designado é proibida, e poderá resultar em desclassificação do Evento.

30.2 Todo veículo deve ter pelo menos três (3) litros de combustível em seu sistema de alimentação ao entrar no Parque Fechado no final dos treinos e / ou provas. Deve ser possível coletar uma amostra de 1,0 kg de combustível de um Carro a qualquer momento durante o Evento, de acordo com o procedimento descrito no Art. 30.3.

30.3 Todos os Carros devem estar equipados com um conector autovedante aprovado pela FIA, que possa ser utilizado pelos Comissários Técnicos para coletar uma amostra de combustível do tanque. O Organizador deve fornecer uma linha de combustível com aproximadamente 1,5 m de comprimento, com uma torneira, que possa ser utilizada para transferir as amostras para os recipientes de amostragem.

30.4 Durante todas as operações de reabastecimento ou manuseio de combustível:

- a) O pessoal responsável deve estar usando roupas que ofereçam proteção adequada contra incêndio.
- b) Um assistente, vestindo roupas que ofereçam proteção adequada contra incêndio e equipado com um extintor de incêndio apropriado e de capacidade adequada, deve estar presente.
- c) Durante o reabastecimento, todos os demais membros da equipe devem manter uma distância segura do carro.
- d) Todos os carros, equipamentos de reabastecimento e recipientes devem ser devidamente aterrados, quando necessário.
- e) Qualquer sistema de bombeamento motorizado usado para transferir combustível deve ser operado por um interruptor sem trava ou ser desligado automaticamente se o operador se ausentar.

NOTA: o não cumprimento das determinações deste item poderão ser punidas com multa de 3 a 10 Ups, a depender da gravidade da infração segundo avaliação dos Comissários.

30.5 Não é permitido reabastecer ou remover combustível:

- a) Durante qualquer sessão de treinos classificatórios.
- b) **Depois do Box aberto para formação do Grid de Largada.**
- c) Durante a corrida ou a qualquer momento antes da conclusão da Vistoria Técnica pós-classificação ou pós-corrida.

30.6 O reabastecimento, ou a remoção de combustível, só é permitido através de conectores de engate rápido autovedantes. O piloto pode permanecer dentro do carro durante todo o reabastecimento, **desde que equipado com indumentária completa**, mas o motor deve estar desligado

30.7 As amostras de combustível **poderão ser** coletadas durante o evento da seguinte forma:

- a) Durante cada evento, uma amostra de referência será coletada aleatoriamente do estoque do fornecedor de combustível designado. Serão utilizados recipientes herméticos para gás e combustível para as amostras de combustível.

Três amostras serão colocadas em recipientes etiquetados, que serão então lacrados e entregues da seguinte forma:

- Um recipiente para os Comissários Técnicos para análise.
- Um recipiente para o organizador.
- Um recipiente para o fornecedor de combustível.

- b) A qualquer momento durante um evento, o Comissário técnico chefe poderá coletar uma amostra de combustível de qualquer carro. Serão utilizados recipientes herméticos para gás e combustível para as amostras de combustível.

Três amostras serão colocadas em recipientes etiquetados, que serão então selados e entregues da seguinte forma:

- Um recipiente para os Comissários Técnicos para análise.
- Um recipiente para o organizador.
- Um recipiente para o competidor.

30.8 O mesmo método deverá ser utilizado para fins de análise de óleo, quando aplicável.

31) SEGURANÇA GERAL

- 31.1 As instruções oficiais serão dadas aos pilotos por meio dos sinais estabelecidos no Código. Os competidores não devem usar bandeiras ou luzes semelhantes a estes.
- 31.2 É estritamente proibido aos pilotos conduzirem seus carros na direção oposta à da corrida, a menos que seja absolutamente necessário para remover o carro de uma posição perigosa. Um carro só pode ser empurrado **ou rebocado** para removê-lo de uma posição perigosa sob as instruções dos fiscais de pista.
- 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.
- O piloto que abandonar seu veículo deve deixá-lo em ponto morto e com o volante no lugar.
- 31.3 Qualquer piloto que pretenda sair da pista, dirigir-se aos boxes ou à área do paddock deve sinalizar sua intenção com antecedência suficiente, certificando-se de que pode fazê-lo sem perigo.
- 31.4 Durante os treinos livres, a qualificação e a corrida, os pilotos só podem usar a pista e devem observar, em todos os momentos, as disposições do Código relativas ao comportamento de condução nos circuitos.
- 31.5 Exceto dirigindo na pista, os competidores não estão autorizados a tentar alterar a aderência de qualquer parte da superfície da pista. **Alterar a aderência da pista, exceto pelo deslocamento normal dos carros no asfalto, é proibido. A ação de alterar a aderência da pista (sujar a pista), intencionalmente ou não, e que venha a prejudicar os demais concorrentes pode ser punida pelos Comissários Desportivos.**
- 31.6 Se um carro parar na pista, será dever dos fiscais removê-lo o mais rapidamente possível, para que a sua presença não constitua um perigo ou atrapalhe outros competidores. Se qualquer assistência mecânica recebida durante a corrida resultar no retorno do carro à pista, os comissários poderão excluí-lo da corrida (exceto nos termos dos Artigos **31.15(d)**, ~~30.15(d)~~ ou **41.4** e ~~39.3~~).
- 31.7 Um piloto que abandonar o seu carro deve deixá-lo em ponto morto ou com a embreagem desengatada e com o volante no lugar.
- 31.8 Os reparos em um carro só podem ser realizados no paddock, nos boxes e no grid.
- 31.9 O organizador deve disponibilizar dois extintores de incêndio com capacidade de 5 kg em cada box e garantir que funcionem corretamente.
- 31.10 O reabastecimento não é permitido durante a Qualificação ou a Corrida.
- 31.11 O reabastecimento de quaisquer líquidos é proibido após o início da Corrida até a inspeção técnica pós-corrida. Todos os orifícios para abastecimento de óleo devem ser projetados de forma que os fiscais possam verificá-los.
- 31.12 Salvo autorização expressa do Código ou deste Regulamento Desportivo, ninguém, exceto o Piloto, pode tocar num Carro parado, a menos que este se encontre no paddock, na área designada da garagem da Equipa, no pit lane ou na grelha de partida.
- 31.13 Em nenhum momento um Carro pode ser conduzido em marcha-atrás no pit lane pelos seus próprios meios.
- 31.14 Em nenhum momento um Carro pode ser conduzido desnecessariamente devagar, de forma errática ou de uma forma que possa ser considerada potencialmente perigosa para outros Pilotos ou qualquer outra pessoa. Isto aplica-se quer o Carro esteja a ser conduzido na pista, na entrada dos boxes ou no pit lane.

- 31.15** Durante os períodos que começam cinco minutos antes e terminam cinco minutos depois de cada sessão de Treinos Livres e os períodos entre o início da volta de formação que precede imediatamente cada Corrida e o momento em que o último Carro entra no Parque Fechado, ninguém tem permissão para estar na pista, na entrada dos boxes ou na saída dos boxes, com exceção de:
- Comissários ou outro pessoal autorizado no exercício das suas funções.
 - Pilotos, dirigindo ou a pé, após terem recebido permissão de um Comissário de Prova.
 - Membros da equipe, ao empurrar um carro ou remover equipamentos do grid após todos os carros em condições de fazê-lo terem deixado o grid na volta de apresentação.
 - Membros da equipe, ao auxiliar os Comissários de Prova na remoção de um carro do grid após o início da corrida.
 - Membros da equipe, trabalhando em um carro no grid durante uma suspensão da corrida, de acordo com o Artigo ~~40.5~~ **39.4**.
- 31.16** Durante uma corrida, o motor só pode ser ligado com o acionador, exceto:
- Nos boxes ou na área designada da equipe, onde o uso de um dispositivo de partida externo é permitido, ou
 - De acordo com o Artigo ~~37.11(b)~~ **36.11(b)**.
- 31.17** Os pilotos que participam nos treinos livres e nas corridas devem sempre usar **a indumentária completa** especificados no Código (Apêndice L – Capítulo III (Apêndice 1 do Regulamento Desportivo da F4)).
- 31.18** Será imposto um limite de velocidade de ~~50~~ **60** km/h na zona das boxes.
- No entanto, de acordo com o Artigo 18.1, os Comissários podem aplicar uma penalização adicional se suspeitarem que um piloto estava a exceder o limite de velocidade para obter algum tipo de vantagem.
- Durante a corrida, os Comissários ou o Diretor de Prova podem impor qualquer uma das penalizações previstas no Artigo 15.3 a) ou b) a qualquer piloto que exceda o limite.
- 31.19** Se um piloto tiver problemas mecânicos graves durante um treino livre ou a corrida, deve abandonar a pista assim que for seguro fazê-lo.
- 31.20** As luzes traseiras do carro devem estar acesas o tempo todo quando estiverem rodando com pneus de chuva ou quando solicitado pelo Diretor de Prova. Fica a critério do Diretor de Prova decidir se um piloto deve ser parado porque sua luz traseira não está funcionando. Caso um carro seja parado dessa forma, ele poderá retornar à pista assim que o problema for resolvido.
- 31.22** Os competidores não estão autorizados a instalar e/ou usar quaisquer dispositivos elétricos ou instrumentos de cronometragem no muro dos boxes a menos de 25 metros da linha de largada. Qualquer equipamento instalado por um competidor no muro dos boxes não deve se projetar para fora do muro e sobre a pista.
- Durante os treinos e a provas, apenas profissionais identificados, 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.**
- 31.23** Animais, exceto aqueles que possam ter sido expressamente autorizados pelos Organizadores para uso pelos serviços de segurança, são proibidos na área dos boxes, na pista e em qualquer área destinada a espectadores.

31.24 O Diretor de Prova, o Clerk of the Course ou o Médico Chefe podem exigir que um Piloto faça um exame médico a qualquer momento durante um Evento; este exame médico pode incluir um teste antidoping (ISC – Apêndice L, Capítulo II, Artigo 4).

31.25 O não cumprimento dos requisitos gerais de segurança do Código ou deste Regulamento Desportivo pode resultar na desclassificação do Carro e do Piloto em questão do Evento.

É proibido aos pilotos empurrarem o veículo na pista.

Em particular está proibido:

- a) Treinar largadas na pista durante as sessões de treinos, exceto na 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, a partir do momento em que o piloto tenha completado a primeira volta.

32) SESSÕES DE TREINO

32.1 Salvo disposição em contrário neste Regulamento Desportivo, a disciplina e as medidas de segurança nos boxes e na pista serão as mesmas para todas as sessões de treino que para a Corrida.

32.2 Nenhum Piloto poderá largar na Corrida sem participar de pelo menos uma sessão de treino.

32.3 Durante todos os treinos livres, haverá uma luz verde e uma vermelha no final do pit lane. Os carros só poderão sair do pit lane quando a luz verde estiver acesa. Além disso, uma bandeira azul e/ou uma luz azul intermitente serão exibidas na saída dos boxes para alertar os pilotos que estiverem saindo do pit lane caso outros carros estejam se aproximando na pista.

32.4 O intervalo entre a segunda sessão de treinos livres e a sessão de qualificação, além do intervalo entre a sessão de qualificação e a primeira corrida, não poderá ser inferior a três horas.

O intervalo entre as corridas não poderá ser inferior a três horas.

32.5 Em caso de infração de condução durante qualquer sessão de treinos livres, os Comissários podem eliminar o(s) tempo(s) de volta do Piloto, rebaixá-lo o número de posições no grid que considerarem apropriado ou solicitar que o Piloto inicie a próxima corrida a partir dos boxes. A menos que seja completamente claro que um Piloto cometeu uma infração de condução, qualquer incidente desse tipo será normalmente investigado após a respectiva sessão.

Quando apropriado, também serão consideradas as disposições do Artigo 17.1.

32.6 Qualquer Piloto que participe de qualquer sessão de treinos livres e que, na opinião dos Comissários, pare desnecessariamente na pista ou impeça desnecessariamente outro Piloto estará sujeito às penalidades referidas no Artigo ~~32.5~~ **31.5**.

32.7 Caso seja necessário interromper qualquer sessão de treinos livres porque a pista está bloqueada por um acidente ou porque as condições meteorológicas ou outras condições tornam perigoso continuar, o Diretor de Prova ordenará que bandeiras vermelhas e/ou luzes vermelhas sejam exibidas em todos os postos de fiscais e que as bandeiras vermelhas e/ou luzes vermelhas sejam exibidas na linha de chegada (PSDP). A luz vermelha será acesa no semáforo de saída da Pit Lane.

Quando o sinal de parada for dado, todos os carros deverão reduzir imediatamente a velocidade e retornar lentamente aos boxes, e todos os carros abandonados na pista serão removidos para um local seguro.

Ultrapassagens são proibidas a menos que um veículo desloque-se em velocidade muito baixa em razão de problemas técnicos, caso em que o piloto do veículo com problemas deve sinalizar aos demais. 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.
- A pista pode ter sido invadida (por pessoas ou animais).
- Outras ocorrências não descritas acima

Ao final de cada sessão de treinos livres, nenhum piloto poderá cruzar a linha de chegada mais de uma vez.

- 32.8 O diretor de prova poderá interromper os treinos livres quantas vezes e pelo tempo que julgar necessário para liberar a pista ou permitir a remoção de um carro. Sempre que possível, o tempo perdido com a suspensão será compensado, de forma que o tempo previsto para o treino seja recuperado.

Caso uma ou mais sessões sejam interrompidas dessa forma, nenhuma reclamação poderá ser aceita quanto aos possíveis efeitos da interrupção na classificação dos pilotos admitidos à largada.

33) SESSÕES DE TREINOS LIVRES

- 33.1 O número de treinos oficiais e a duração do mesmo estão previstos neste regulamento. Todavia, se julgado necessário pelo Organizador, alterações podem ser feitas, e serão divulgadas através do Regulamento Particular da Prova (RPP) ou seus Adendos.

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.

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

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.

Qualquer piloto que participe de uma sessão de treinos e que, na opinião dos Comissários, bloqueie outro piloto, estará sujeito a penalidades.

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 através de um painel com a frase PISTA MOLHADA (“WET TRACK”) na saída da Pit Lane, PSDP e através das telas de cronometragem. A partir desse momento todos os pilotos devem acionar as luzes traseiras.

O não acionamento das luzes traseiras poderá sujeitar o piloto a trazer o veículo para os boxes para acionamento ou reparo através da Bandeira Preta com Círculo Laranja e, se não obedecida a ordem, o piloto poderá ser punido pelos Comissários Desportivos, após análise da ocorrência.

Se um veículo ficar imobilizado durante um treino livre, o motor deve ser reiniciado com o auxílio do motor de partida.

34) SESSÕES DE TREINOS CLASSIFICATÓRIOS

- 34.1 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: Grupo 1 com as posições ímpares do Campeonato, Grupo 2 com as posições pares. Se ocorrer na 1a Etapa, divisão por sorteio.

- 34.3 Nenhum piloto poderá largar na corrida sem participar de pelo menos uma sessão de treinos.

- 34.4 **NOTA:** O método utilizado para dividir os grupos deve ser explicado. A FIA recomenda que você utilize um método baseado mais no nível dos pilotos do que em seus números de corrida.

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

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.

Qualquer piloto que participe de uma sessão de treinos e que, na opinião dos Comissários, bloqueie outro piloto, estará sujeito a penalidades.

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 através de um painel com a frase PISTA MOLHADA (“WET TRACK”) na saída da Pit Lane, PSDP e através das telas de cronometragem. A partir desse momento todos os pilotos devem acionar as luzes traseiras.

O não acionamento das luzes traseiras poderá sujeitar o piloto a trazer o veículo para os boxes para acionamento ou reparo através da Bandeira Preta com Círculo Laranja e, se não obedecida a ordem, o piloto poderá ser punido pelos Comissários Desportivos, após análise da ocorrência.

35) O GRID

35.1 Ao final da sessão de treinos classificatórios, o melhor tempo obtido por cada piloto será oficialmente divulgado.

NOTA: Dependendo do número de sessões classificatórias, especifique qual método será escolhido: melhor tempo de volta, segundo melhor tempo de volta, grid invertido, etc.

O grid de largada será determinado pela ordem dos tempos mais rápidos de cada piloto, levando em consideração a sessão do treino classificatório. Caso dois ou mais pilotos tenham tempos idênticos, a prioridade será dada àquele que o registrou primeiro.

35.2 Qualquer piloto que não puder largar por qualquer motivo deverá informar os comissários o mais breve possível e, em qualquer caso, antes do início da volta de apresentação.

35.3 O Grid de Largada para as provas será estabelecido da seguinte maneira:

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

Prova 2: Face ao resultado da Prova 1, inversão dos 8 primeiros colocados e manutenção das posições de chegada do nono colocado em diante.

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

35.4 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. A partir de dois (2) pilotos nesta situação o posicionamento será definido pela ordem inversa à da pontuação de cada um no campeonato. Em caso de empate, será realizado sorteio pelos Comissários Desportivos.

36) BRIEFING

36.1 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).

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.

As equipes são responsáveis por seus pilotos comparecerem ao Briefing

O Diretor de prova será responsável pela execução do Briefing.

37) PROCEDIMENTO DE LARGADA

37.1 Antecedendo a largada, haverá 10 (dez) minutos de reconhecimento de pista, durante o qual os veículos deverão passar pelos boxes a cada volta, respeitando o limite de velocidade no pit lane. Ao final deste período, eles pararão no grid na ordem de largada, e desligarão seus motores e a saída dos boxes será fechada, não sendo mais possível realizar voltas de reconhecimento.

Se, ao final deste tempo, pilotos ainda estiverem dentro dos boxes, não poderão mais acessar a pista para buscar sua posição de largada, e deverão largar a partir da saída dos boxes, obedecendo ao comando do Oficial de Prova ali posicionado. Se vários pilotos estiverem nesta situação, devem se posicionar em fila indiana, e dúvidas quanto ao posicionamento serão resolvidas pelo Oficial de Prova presente.

Todos esses carros podem então entrar na corrida assim que todo o grid tiver passado pelo final dos boxes pela primeira vez após a largada.

NOTA: é terminantemente proibido transitar nos pits em velocidade elevada para disputar posição de saída dos boxes, sob pena de punições desportivas e multas.

37.5 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 (dez) 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 (cinco) minutos: Todas as pessoas devem, a partir desse momento, deixar o grid de largada. - Exceto os pilotos, Comissários, membros da equipe e operadores de câmeras de TV.
- Placa de 3 (três) minutos: Término do prazo para eventuais trocas de pneus e ajustes mecânicos. Qualquer veículo que não esteja no solo neste momento e não tenha as rodas montadas será penalizado.
- Placa de 1 (um) minuto: Termina o prazo para a realização de qualquer operação externa 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 (quinze) 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.

37.6 Início da volta de formação:

- a) Assim que a bandeira verde for agitada, os veículos devem ter pelo menos 1 (uma) 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 a remover o veículo para local seguro, posição em que a equipe poderá acessar e auxiliar o veículo. 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, situação em que 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 entrar nos boxes, dirigir-se à saída do mesmo e de lá largará quando autorizado.

37.8 Uma penalidade de acordo com o Artigo 15.3(b) será imposta a qualquer piloto que não entrar nos boxes se não tiver restabelecido a ordem de largada original antes de chegar à **Safety Car Line 1**.

37.9 Quando os carros retornarem ao grid ao final da volta de formação, eles pararão em suas respectivas posições no grid, mantendo seus motores ligados.

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

Haverá uma largada parada, com o sinal sendo dado por meio de luzes ativadas pelo diretor de prova permanente.

Uma bandeira verde aparecerá no final do grid indicando que todos os veículos estão posicionados, 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 largada será dada com o apagar de todas as luzes vermelhas.

37.10 A menos que seja especificamente autorizado pelo Diretor de Prova, durante a largada de uma corrida, o muro dos boxes deve ser mantido livre de todas as pessoas, com exceção dos Oficiais e dos Bombeiros.

37.11 Se, após retornar ao grid de largada ao final da volta de apresentação, surgir um problema, os seguintes procedimentos serão aplicados:

- a) Se um carro apresentar um problema que possa colocar em risco a largada, o piloto deve imediatamente levantar as mãos acima da cabeça 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.

A cada ocorrência como a descrita 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, ficando a sua posição no grid vazia.

A equipe do(s) referido(s) veículo(s) 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.

Ao sair do grid para completar a volta de formação extra, todos os pilotos devem respeitar o limite de velocidade dos boxes até ultrapassarem a pole position.

A equipe poderá então tentar corrigir o problema e, se tiver sucesso, o carro poderá largar do final dos boxes. Caso haja mais de um carro envolvido, a ordem de largada será determinada pela ordem em que chegarem ao final dos boxes.

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 devem desligar seus motores e o procedimento de largada terá início na placa de 5 (cinco) minutos.

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

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

37.12 Caso os Artigos ~~37.11~~ ~~36.11~~ se apliquem, a corrida ainda contará para o Campeonato, independentemente de quantas vezes o procedimento seja repetido ou de quanto a corrida seja encurtada como resultado.

37.13 Qualquer uma das penalidades previstas nos Artigos 15.3 (a), (b), (c) ou (d) será imposta em caso de largada falsa.

37.14 Somente nos seguintes casos será permitida qualquer variação no procedimento de largada:

a) Se começar a chover após o sinal de cinco minutos, mas antes do início da Corrida e, na opinião do Diretor de Prova, as equipes devem ter a oportunidade de trocar os pneus, um painel com a inscrição "LARGADA ATRASADA" será exibido na linha.

b) A partir desse momento, as equipes terão 10 (dez) minutos para trocar os pneus dos veículos. Após este tempo, a sinalização de 5 (cinco) minutos será exibida.

c) Se durante a volta de formação de grid começar a chover e a prova ainda não tiver sido declarada PISTA MOLHADA ("WET TRACK"), e seja necessário nessa altura fazê-lo, todos os veículos seguirão para o grid de largada, parando em suas posições originais. Um painel com a inscrição "LARGADA ATRASADA" será exibido na linha. A partir desse momento, haverá 10 (dez) minutos para trocar os pneus dos veículos. Após esse tempo, a sinalização de 5 (cinco) minutos será exibida e o procedimento padrão será seguido. Qualquer veículo que decidir entrar no Pit Lane largará dos boxes conforme procedimento descrito anteriormente.

Se o início da prova for iminente e, na opinião do Diretor de provas, o volume de água na pista for tal que prejudique a segurança, mesmo com pneus para pista molhada, o Diretor de Prova poderá atrasar o início da prova.

c) Se a Corrida começar atrás do Safety Car, o Artigo 39.15 será aplicado.

37.15 Os Comissários podem usar qualquer meio eletrônico ou de vídeo para auxiliá-los na tomada de decisão. Os Comissários podem anular a decisão dos juízes de fato. Uma violação das disposições do Código ou deste Regulamento Desportivo relativas ao procedimento de largada pode resultar na desclassificação do Carro e do Piloto em questão do Evento.

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

A partir desse momento, todos os veículos devem apresentar suas luzes traseiras acesas.

38) AS CORRIDAS

38.1 Durante uma Corrida, os Pilotos que saírem dos boxes só poderão fazê-lo quando a luz no final dos boxes estiver verde e sob sua própria responsabilidade. Um fiscal com uma bandeira azul e/ou uma luz azul intermitente também avisará o piloto se outros carros estiverem se aproximando na pista.

39) SAFETY CAR

NOTA: Outros métodos aprovados pela ASN para neutralizar a corrida enquanto são realizados trabalhos na pista ou operações de remoção de carros podem ser aplicados. Nesse caso, o método deve ser especificado neste Artigo.

NOTA: Se aplicável, todos os artigos devem se referir à Linha do Carro de Segurança. Se determinados circuitos não tiverem uma Linha do Carro de Segurança como referência, a Linha de Chegada deve ser considerada como referência.

O Safety Car será usado para neutralizar a prova por decisão do Diretor de Prova.

- Será usado para neutralizar a prova em situações de imediato perigo físico para pilotos ou Oficiais de Prova, mas não exigem a interrupção da prova;
- Início de prova sob condições excepcionais (ex: Chuva Torrencial);
- Conduzir uma relargada lançada;
- Reiniciar uma prova paralizada.

39.1 O Safety Car será conduzido por um piloto aprovado pela CBA e terá um observador aprovado, capaz de reconhecer todos os carros competindo, que estará em contato permanente via rádio com a Direção de Prova.

39.4 Quando for dada a ordem para acionar o Safety Car, a mensagem "SC" será exibida, sempre que possível, nos monitores de cronometragem e todos os postos de fiscais exibirão bandeiras amarelas acenadas e placas com a sigla "SC" durante toda a intervenção.

39.5 Nenhum carro poderá ser conduzido desnecessariamente devagar, de forma errática ou de maneira que possa ser considerada potencialmente perigosa para outros pilotos ou qualquer outra pessoa enquanto o Safety Car estiver acionado. Isso se aplica independentemente de o carro estar sendo conduzido na pista, na entrada dos boxes ou no pit lane.

39.6 O Safety Car entrará na pista com suas luzes acesas, independentemente da posição do líder da corrida.

39.7 Todos os veículos alinharão atrás do Safety Car, com o líder mantendo uma distância de menos de 10 (dez) vezes o comprimento de um veículo em relação ao SC, e 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.

39.10 O Safety Car deve ser utilizado pelo menos até que o líder da corrida esteja atrás dele e todos os carros restantes estejam alinhados atrás dele.

Uma vez atrás do Safety Car, o líder da corrida deve manter-se a uma distância máxima de dez comprimentos de carro do mesmo (exceto nos casos previstos nos Artigos 39.12 38.12 abaixo).

39.11 Em determinadas circunstâncias, o Diretor de Prova pode solicitar que o Safety Car utilize o pit lane. Nesses casos, e desde que suas luzes permaneçam acesas, todos os carros devem segui-lo até o pit lane sem ultrapassar. Qualquer carro que entrar no pit lane nessas circunstâncias poderá parar em sua área de garagem designada.

39.12 Quando o Diretor de Prova decidir que é seguro **finalizar a neutralização**, as luzes laranjas do carro serão apagadas. Este será o sinal para as equipes e pilotos de que ele entrará no pit lane ao final daquela volta.

Nesse ponto, o primeiro carro na fila atrás do Safety Car pode ditar o ritmo **do pelotão** e, se necessário, ficar a mais de dez comprimentos de carro atrás dele.

Para evitar a probabilidade de acidentes antes do retorno do Safety Car aos boxes, a partir do momento em que as luzes do carro forem apagadas, os pilotos devem prosseguir a um ritmo que não envolva aceleração ou frenagem erráticas, nem qualquer outra manobra que possa colocar em risco outros pilotos ou impedir a relargada.

À medida que o Safety Car se aproxima da entrada dos boxes, as bandeiras amarelas e as placas de SC serão retiradas e, exceto na última volta da corrida, substituídas por bandeiras verdes acenadas com luzes verdes na linha de chegada. Estas serão exibidas até que o último carro cruze a linha.

39.13 Cada volta completada enquanto o Safety Car estiver em ação será contada como uma volta de corrida.

39.15 Em determinadas circunstâncias, a corrida pode ser iniciada atrás do Safety Car ou retomada de acordo com o Artigo ~~41.5(a)~~ ~~40.5(a)~~. Em qualquer dos casos, entre o sinal de dez e cinco minutos, suas luzes estarão acesas, sendo este o sinal para os pilotos de que a corrida será iniciada (ou retomada) 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 só é permitida se:

- a) Um carro estiver atrasado ao sair do grid e os carros atrás não puderem evitar ultrapassá-lo sem atrasar indevidamente o restante do pelotão, ou
- b) Houver mais de um carro saindo do pit lane e um deles estiver indevidamente atrasado.

Em qualquer caso, os pilotos só podem ultrapassar para restabelecer a ordem de largada original ou a ordem em que os carros estavam na saída dos boxes quando a corrida começou.

Qualquer piloto atrasado de qualquer forma, e que não consiga restabelecer a ordem de largada original antes de chegar à **Linha 1 do Safety Car 1**, deve entrar nos boxes e só poderá retornar à corrida depois que todo o pelotão tiver passado pelo final dos boxes.

40) SUSPENSÃO DE UMA CORRIDA

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

40.2 Caso seja necessário suspender a corrida, o diretor de prova ordenará que bandeiras vermelhas sejam exibidas em todos os postos de sinalização.

40.3 Em face de suspensão da prova, as ultrapassagens são proibidas, a saída dos boxes será fechada e todos os carros deverão dirigir-se lentamente para o **pit lane**. O primeiro carro a chegar ao **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.

Se a corrida for suspensa durante a intervenção do Safety Car, e o Safety Car for direcionado para os boxes, os carros deverão parar em fila atrás do Safety Car na faixa rápida dos boxes.

40.4 Quaisquer carros que não puderem retornar ao **pit lane** por qualquer motivo serão trazidos de volta quando a pista for liberada e serão organizados na ordem em que estavam antes da suspensão da corrida conforme procedimento estabelecido no CDA/CBA.

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

40.5 Enquanto a Corrida estiver suspensa:

- a) Nem a Corrida nem o sistema de cronometragem serão interrompidos; contudo, sempre que o cronograma do Evento permitir, o período de suspensão da Corrida será adicionado ao tempo máximo da Corrida em questão.
- b) Os carros podem ser reparados após pararem no grid ou entrarem nos boxes, mas qualquer reparo realizado não deve impedir a retomada da Corrida.
- c) Somente membros da equipe e oficiais terão permissão para estar no grid.
- d) É proibido reabastecer ou retirar combustível

40.6 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.

Se for completado no mínimo 23 (vinte e três) minutos do tempo estipulado para a prova longa (30 minutos + 1 volta) ou 15 (quinze) 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 conforme procedimento estabelecido no CDA/CBA.

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.

Em todos os momentos, os pilotos devem seguir as instruções dos fiscais de pista.

41) REINÍCIO DA CORRIDA

41.1 O tempo para reinício da prova será o mais curto possível e, assim que o horário de retomada for conhecido, as equipes serão informadas pelos monitores de cronometragem, sempre que possível. Em todos os casos, será dado um aviso com pelo menos dez minutos de antecedência.

41.2 Sinais serão exibidos dez minutos, cinco minutos, três minutos, um minuto e quinze segundos antes da retomada.

41.3 Quando o sinal de três minutos for exibido, todos os carros no grid devem ter suas rodas instaladas e apoiadas no solo (carros fora de macacos ou cavaletes). Após esse sinal, as rodas só poderão ser removidas nos boxes ou no grid durante uma nova suspensão da corrida. Se a corrida tiver sido suspensa nos boxes (ver Artigo 39.5), todos os carros na pista rápida devem ter suas rodas instaladas no sinal de três minutos.

Uma penalidade de acordo com o Artigo 15 será imposta a qualquer piloto cujo carro não estiver com todas as rodas totalmente instaladas no sinal de três minutos.

41.5 A corrida será retomada atrás do Safety Car quando a bandeira verde for agitada ou as luzes verdes forem acesas.

Quando as luzes verdes acenderem, o Safety Car deixará o grid e todos os pilotos deverão segui-lo, mantendo uma distância máxima de cinco carros entre si, e deverão respeitar o limite de velocidade do pit lane. Logo após o último carro na fila atrás do Safety Car passar pelo final do pit lane (incluindo quaisquer carros que tenham sido desclassificados de acordo com os Artigos 41.3 40.3 acima), a luz de saída dos boxes ficará verde. Qualquer carro no pit lane poderá então entrar na pista e se juntar à fila de carros atrás do Safety Car.

41.6 Ultrapassar atrás do Safety Car só é permitido se:

- a) Um carro estiver atrasado na largada e os carros atrás não puderem evitar ultrapassá-lo sem atrasar indevidamente o restante do pelotão, ou
- b) Houver mais de um carro largando dos boxes e um deles estiver indevidamente atrasado.

Em ambos os casos, os pilotos só podem ultrapassar para restabelecer a ordem anterior à suspensão da corrida ou a ordem em que os carros estavam na saída dos boxes quando a corrida foi retomada. **Será aplicada uma penalização a todo o condutor que, na opinião dos Comissários, ultrapassar desnecessariamente outro veículo na primeira volta.**

Qualquer piloto atrasado de qualquer uma das maneiras, e que não conseguir restabelecer a ordem de largada original antes de chegar à **Linha 1 do Safety Car 1**, deverá entrar nos boxes e só poderá retornar à corrida depois que todo o pelotão tiver passado pelo final dos boxes.

41.7 Qualquer uma das penalidades previstas no Artigo 15.3a) ou b) será imposta a qualquer piloto que, na opinião dos Comissários, ultrapassar outro carro desnecessariamente durante a volta.

Durante esta volta, os Artigos **39.12 38.12, 39.13 38.13, 39.14 38.14** and **39.15 38.15** serão aplicados.

41.8 Se a corrida não puder ser retomada, os resultados serão registrados ao final da penúltima volta anterior à volta em que o sinal de suspensão da corrida foi dado.

42) CHEGADA

42.1 O sinal de fim de corrida será dado na Linha de Chegada assim que o carro líder tiver percorrido toda a distância/**tempo** da corrida, de acordo com o Artigo **6.4 5.4**.

42.2 Caso, por qualquer motivo, o sinal de fim de corrida seja dado antes que o carro líder complete o número de voltas programado, a corrida será considerada terminada quando o carro líder cruzar a linha de chegada pela última vez antes do sinal ser dado. Caso o sinal de fim de corrida seja atrasado por qualquer motivo, a corrida será considerada terminada quando deveria ter terminado.

42.3 Após receber o sinal de fim de corrida, todos os carros devem seguir diretamente para o Parque Fechado no circuito, sem qualquer atraso desnecessário, sem ultrapassar (a menos que seja claramente necessário), sem receber qualquer objeto e sem qualquer assistência (exceto a dos fiscais, se necessário).

Qualquer carro classificado que não consiga chegar ao Parque Fechado por seus próprios meios será colocado sob o controle exclusivo dos fiscais, que levarão o carro até o Parque Fechado.

43) PARQUE FECHADO

43.1 Somente os Comissários, **demaís auxiliares** encarregados da Vistoria e **membros da Organização** podem entrar no Parque Fechado. Nenhuma intervenção de qualquer tipo **por nenhuma pessoa (incluindo os pilotos)** é permitida, a menos que autorizada por esses oficiais.

43.2 Quando o Parque Fechado estiver em uso, os regulamentos do Parque Fechado serão aplicados na área entre a Linha e a entrada do Parque Fechado.

43.3 O Parque Fechado deverá ser suficientemente grande e seguro para que nenhuma pessoa não autorizada possa ter acesso a ele.

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

A área destinada a Parque Fechado será definida no Regulamento Particular da Prova.

44) CLASSIFICAÇÃO

44.1 O carro colocado em primeiro lugar será aquele que tiver percorrido a distância programada no menor tempo ou, quando aplicável, que tiver cruzado a Linha na liderança ao final da **duração**

da corrida de ~~30 minutos~~ (ou mais, se a corrida for suspensa, consulte o Artigo 40.5(a) ~~39.4~~). Todos os carros serão classificados levando em consideração o número de voltas completas que percorreram e, para aqueles que completaram o mesmo número de voltas, a ordem em que cruzaram a Linha.

44.2 Os carros que tiverem percorrido menos de 75% do número de voltas percorridas pelo vencedor (arredondado para baixo para o número inteiro de voltas mais próximo) não serão classificados.

44.3 A classificação oficial será publicada após a Corrida. Será o único resultado válido, sujeito a quaisquer alterações que possam ser feitas de acordo com o Código e este Regulamento Desportivo.

45) CERIMÔNIA DO PÓDIO

45.1 Os pilotos que terminarem a Corrida nas 1ª, 2ª e 3ª posições e um representante da equipe vencedora devem comparecer à cerimônia de entrega de prêmios no pódio e, imediatamente após, disponibilizar-se para entrevistas televisivas e uma coletiva de imprensa no centro de mídia.

46) COLETIVAS DE IMPRENSA E PROMOÇÃO

46.1 Mediante solicitação, todos os pilotos inscritos são obrigados a comparecer gratuitamente a todas as coletivas de imprensa programadas pelo Promotor. As seguintes obrigações também devem ser respeitadas:

Imediatamente após a Qualificação e/ou entrega de prêmios, os três primeiros colocados da Corrida deverão disponibilizar-se para uma coletiva de imprensa (em local especificado no regulamento suplementar). Todos os três pilotos são obrigados a comparecer a esta coletiva de imprensa.

Os pilotos devem usar seus macacões fechados e bonés designados durante as coletivas de imprensa.

46.2 Os pilotos devem participar de qualquer atividade promocional solicitada pelo promotor, como sessões de autógrafos, entrega de prêmios, coletivas de imprensa, visitas aos boxes e desfiles pré-corrída.

Os pilotos, competidores e fabricantes concedem à ASN o direito de usar seus nomes para qualquer finalidade promocional, publicitária, de relações públicas e de relações públicas, para a promoção do Campeonato.

O uso do logotipo do Campeonato pelos competidores, fabricantes e pilotos ou seus agentes ou representantes é proibido, exceto mediante autorização prévia por parte do Promotor.

APÊNDICE 1 - KIT DE SEGURANÇA DO PILOTO

REGULAMENTO DESPORTIVO		
Equipamento	FIA standard	Regulamento FIA
Capacetes	FIA standard 8859-2015 FIA standard 8860-2010 FIA standard 8860-2018 FIA standard 8860-2018-ABP* <u>FIA standard 8859-2024</u> <u>FIA standard 8859-2024-ABP*</u>	Article 1 “Helmets” Chapter III “Drivers’ Equipment” Appendix L – ISC
Macacões	FIA standard 8856-2018	Article 2 “Flame-resistant clothing” Chapter III “Drivers’ Equipment” Appendix L – ISC
Frontal Head Restraint (FHR)	FIA standard 8858-2002 FIA standard 8858-2010	Article 3 “Flame-resistant clothing” Chapter III “Drivers’ Equipment” Appendix L - ISC
Cintos de Segurança	FIA standard 8853-2016	Article 4 “Safety Belts” Chapter III “Drivers’ Equipment” Appendix L – ISC <u>Art. 14.4 of 274 appendix J</u>

* Obrigatório a partir de 2027, sujeito à aprovação do WMSC em 16/10/2025.

A FIA recomenda enfaticamente que se informe e incentive, se necessário, qualquer piloto que precise adquirir um capacete em 2026 que esteja em conformidade com a homologação de 2027.

É obrigatório para todos os pilotos que participam de sessões de treinos, warm up (se aplicável) e provas, durante toda a temporada, o uso de Hans, macacão, roupa de baixo (“underwear”) completo (calça e camisa manga comprida), luvas, balaclava, capacete, sapatilhas e meia, homologados pela CBA e/ou FIA, em perfeito estado e dentro do prazo de validade identificável. (Art. 40 do CDA).

APÊNDICE 1) KIT DE SEGURANÇA PARA PILOTOS

Sujeito à aprovação da WMSC em 16/10/2025, a seguinte homologação para capacetes será obrigatória a partir de 2027.

- Standard 8859-2024-ABP
- Standard 8860-2018-ABP

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, 24 de março de 2026

Conselho Técnico Desportivo Nacional
Fábio Borges Greco
Presidente

Confederação Brasileira de Automobilismo
Giovanni Ramos Guerra
Presidente