



Federação de Automobilismo de São Paulo
Filiada à Confederação Brasileira de Automobilismo

1. CAPÍTULO I – DISPOSIÇÕES GERAIS	2
1.1. Objetivo e Âmbito.....	2
1.2. Publicação e Adendos	2
1.3. Entidades e Responsabilidades	3
2. CAPÍTULO II – INSCRIÇÕES E CREDENCIAMENTO.....	5
2.1. Inscrições	5
2.2. Critério de Piloto Profissional	6
2.3. Regra de Mono-gestão.....	6
3. CAPÍTULO III – DAS ATIVIDADES DE PISTA	7
3.1. Dos Treinos Extras.....	7
3.2. Dos Treinos Livres	7
3.3. Do Treino Classificatório	7
3.4. Do Briefing	8
3.5. Do Parque Fechado	9
3.6. Comunicação Carro Box	9
4. CAPÍTULO IV – DOS PROCEDIMENTOS DE PROVA	10
4.1. Especificações das Provas	10
4.2. Procedimentos de Largada, Grid e Relargada.....	11
4.3. Pit Stops e Paradas de Box.....	12
4.4. Penalizações – Pit Stop:	13
4.5. Abastecimento	13
4.6. Vistoria Técnica	14
4.7. Pontuação das Provas.....	15
4.8. Provas Especiais	16
5. CAPÍTULO V – NORMAS DE COMPETIÇÃO E PREMIAÇÃO	17
5.1. Do Pódio	17
5.2. Cronometragem	17
5.3. Das Penalizações	17
5.4. Reclamações e Recursos	18
5.5. Doping.....	19
5.6. Segurança.....	19
5.7. Das Câmeras de Vídeo	20



REGULAMENTO GT SERIES – TEMPORADA 2026

Promotor do Evento:

Interlagos Sports Marketing (ISM), sob responsabilidade de Thiago Pereira.

1. CAPÍTULO I – DISPOSIÇÕES GERAIS

1.1. Objetivo e Âmbito

1.1.1. Este Regulamento é o conjunto das disposições que regem o Campeonato denominado “CAMPEONATO GT SERIES CUP”, que será realizado na temporada 2025 e consiste de provas em autódromos e/ou circuitos de rua fechados.

1.1.1.1. O Campeonato será composto de 7 (sete) eventos, podendo ser acrescidos, diminuído ou até paralisado dependendo de condições climáticas e sanitárias excepcionais e/ou de força maior.

1.1.2. Este regulamento estabelece as regras desportivas e técnicas para a GT Series, composta pelas classes:

- a) GT3
- b) GT3 Light
- c) GT4
- d) GT4 Light

1.1.2.1. As especificações de cada carro estarão descritas no Anexo 1 e para qualquer novo veículo que não se encontra na lista, um anexo deverá ser publicado autorizando a participação

1.2. Publicação e Adendos

1.2.1. Este Regulamento obedecerá às normas contidas no Código Desportivo Internacional – CDI, no Código Desportivo de Automobilismo - CDA/CBA, e, juntamente com seus adendos, tem força de lei desportiva, em conformidade com os princípios estabelecidos pela legislação nacional.

1.2.2. O Regulamento Particular da Prova se sobrepõe a qualquer dos códigos Desportivos como CDA e CDI e deverá ser submetido à FASP para aprovação prévia

1.2.3. Quaisquer alterações técnicas ou desportivas assim que divulgados entrarão em vigor imediatamente ou conforme especificado no Adendo, não cabendo nenhum tipo de contestação ou recurso.

1.2.4. Detalhes técnicos – tais como as especificações do Balance of Performance (BOP) e parâmetros, assim como da torre de abastecimento– serão publicados nos Anexos 1 e 2 respectivamente



Federação de Automobilismo de São Paulo

Filiada à Confederação Brasileira de Automobilismo

- 1.2.5. Todos os pilotos, equipes e oficiais participantes do Campeonato comprometem-se por si próprios e por seus agentes e colaboradores, a observar, respeitar e submeter-se a todas as regulamentações e adendos contidos no Código Desportivo Internacional da FIA, no Código Desportivo do Automobilismo CDA/CBA, no Regulamento Desportivo e Técnico da Categoria, seus Adendos e no Regulamento Particular da Prova.
- 1.2.6. Todos os pilotos, equipes e oficiais participantes tem ciência e concorda que a FASP tem o direito de uso de sons e imagens durante os eventos, e que poderá utilizá-los, no todo ou em parte, para fins de divulgação da categoria e do Automobilismo nacional, bem como verificações desportivas e técnicas, respeitando sempre os acordos da empresa PROMOTORA do evento junto aos veículos de mídia e imprensa
- 1.2.7. Todos os pilotos, equipes e oficiais participantes comprometem-se a tomar ciência do disposto no Código Brasileiro de Justiça Desportiva, bem como se compromete a não recorrer aos poderes públicos de qualquer decisão adotada, mas unicamente aos poderes Desportivos legalmente constituídos.
- 1.2.8. Este regulamento entra em vigor a partir da data de sua publicação.

1.3. Entidades e Responsabilidades

- 1.3.1. Sempre deverá constar nos Regulamentos, Adendos, Regulamento Particular da Prova ou o que possa substituí-lo, a indicação das entidades envolvidas: FIA, CBA e Federação, bem como o Clube Organizador ou a empresa PROMOTORA.
- 1.3.2. A fiscalização e a vistoria técnica e desportiva serão realizadas pela Federação de Automobilismo de São Paulo (FASP) e pelo responsável técnico da categoria GT Series Cup.
- 1.3.3. O acesso aos dados técnicos (incluindo imagens e dados da câmera onboard) deverão ser entregues ao responsável técnico da categoria ao final de cada sessão. Estas informações ficarão de posse da Organização e do responsável técnico que poderão utilizá-lo para fins de melhoria do BOP. Caso haja razões claras, o promotor se reserva o direito a apresentar os dados, em conjunto com a equipe que forneceu os dados a um responsável técnico e a um chefe de mecânico da equipe solicitante somente, visando sempre garantir a igualdade e competitiva entre os participantes.
 - 1.3.3.1. Em hipótese alguma o piloto está autorizado a ver os dados da equipe concorrente, a menos que expressamente cedido pela equipe concorrente.
- 1.3.4. É proibida qualquer manifestação por parte do piloto e/ou equipe, ou através de qualquer de seus membros, por qualquer meio, que venha a agredir, ofender, deixar dúvidas quanto ao comportamento ou posicionamento de outros pilotos, equipes, organização, direção de prova, comissários da prova, bem como comentários negativos sobre o desempenho ou qualidade dos produtos fornecidos, tais como pneus, combustível etc. O não cumprimento



Federação de Automobilismo de São Paulo

Filiada à Confederação Brasileira de Automobilismo

deste artigo implica na penalização imediata de uma multa no valor de 100 (cem) UP's, além das sanções previstas pelo CDA.

1.3.4.1. O piloto é sempre o responsável pela integridade Técnica, Desportiva e Moral de sua equipe. Portanto, incidirá sobre ele a responsabilidade de qualquer ato irregular de membros de sua equipe.

1.3.5. É obrigatório a todos os pilotos, quando na direção de veículo, o uso de Hans, macacão antichamas, sapatilhas de amarrar, capacete fechado com viseira e luvas de competição, todos homologados pela CBA e/ou FIA/SFI e dentro do prazo de validade identificável e estabelecido pelo fabricante. O uso de balaclava é obrigatório a todos os pilotos.

1.3.6. Todos os competidores devem se assegurar que seus carros respeitem as condições de elegibilidade e segurança (Vide FIA - Anexo J), durante todos os treinos e provas;





2. CAPÍTULO II – INSCRIÇÕES E CREDENCIAMENTO

2.1. Inscrições

- 2.1.1.A inscrição dos pilotos se efetua mediante comparecimento e assinatura dos documentos disponíveis na secretaria de prova, munido de licença de piloto válida e do pagamento das taxas, que será determinado pelo PROMOTOR para cada evento em particular. Este valor será cobrado por veículo.
- 2.1.2. Apenas pilotos inscritos poderão participar das atividades de pista como treinos, classificação e corridas.
- 2.1.3. As inscrições deverão ser feitas até 30 (trinta) minutos antes do fim do período de pesagem dos pilotos, sendo esta pesagem realizada no máximo, até 30 (trinta) minutos antes do início do Treino Livre 1 previsto na programação oficial do evento.
- 2.1.4. Para se inscrever no Campeonato GT Series Cup os pilotos devem possuir Licença “PGC-A” ou “PGC-B” ou “PG” emitida pela CBA em 2025.
- 2.1.5. Os pilotos de outros países, não pertencentes a CODASUR, poderão participar apresentando Cédula Desportiva Internacional e autorização da ASN de origem, válida para o ano de 2025, e pontuarão apenas no Campeonato Equipes.
- 2.1.6. Os Pilotos pertencentes a ASNs CODASUR poderão participar apresentando Cédula Desportiva 2025, do País de origem, com a devida autorização da ASN, e poderão pontuar no Campeonato de Pilotos e Equipes.
- 2.1.7. É permitida a inscrição de até 2 (dois) pilotos por veículo. Contudo, um piloto não poderá pilotar mais do que um veículo na mesma categoria durante o evento.
- 2.1.7.1. Se por qualquer razão houver troca ou substituição de pilotos inscritos no carro, entre o Treino classificatório e a corrida, o veículo perderá seu lugar obtido no grid e largará na última posição de sua categoria, observando os critérios estabelecidos pelo CDA. Neste caso, somente farão jus a pontuação os pilotos que efetivamente participarem da prova.
- 2.1.8. As inscrições dos pilotos em qualquer evento do Campeonato deverão ser analisadas pelo PROMOTOR do Campeonato.
- 2.1.8.1. O PROMOTOR do Campeonato se reserva o direito de recusar a inscrição de qualquer piloto, devendo, para tanto, especificar as razões da negativa à CBA, FASP.
- 2.1.9. Os veículos deverão possuir três números de identificação, um em cada lateral e um no capô dianteiro ou teto. Estes números serão fornecidos pela organização da categoria e deverão seguir o padrão estabelecido por ela.
- 2.1.10. A sigla da FASP será obrigatória no carro.



Federação de Automobilismo de São Paulo

Filiada à Confederação Brasileira de Automobilismo

2.1.11. Todos os participantes se obrigam a reservar um espaço a ser determinado, para a fixação de adesivos do patrocinador ou patrocinadores.

2.1.12. As testeiras de todos os carros GT's pertencem a categoria onde todos os carros usarão a marca do patrocinador definido pela Categoria.

2.1.13. É permitida a utilização do nome do (s) pilotos (s), de forma promocional, nos acrílicos laterais e no para- brisa dianteiro, na parte superior direita, com letras que não superem a medida de 10 (dez) centímetros de altura;

2.1.14. Todos os pilotos deverão ter seu nome e grupo sanguíneo escritos no macacão.

2.2. Critério de Piloto Profissional

2.2.1. A participação de pilotos considerados "profissionais" é expressamente proibida, salvo em provas especiais onde a participação destes seja autorizada pelo PROMOTOR.

2.2.2. A definição de "piloto profissional" é subjetiva e ficará a critério exclusivo do PROMOTOR do evento.

2.3. Regra de Mono-gestão

2.3.1. As categorias GT4 e GT4 Light são categorias Mono-gestão e nenhuma equipe além da Equipe GT Series é autorizada a participar desta categoria.

2.3.2. Caso um piloto esteja acompanhado de equipe técnica não fornecida pela categoria, o promotor poderá, a seu critério, solicitar a retirada do piloto da etapa/campeonato, impedindo-o de realizar futuras inscrições.



3. CAPÍTULO III – DAS ATIVIDADES DE PISTA

3.1. Dos Treinos Extras

3.1.1. Caso haja treinos extras, estes serão realizados com datas, locais e regulamentação específica, e, tão logo sejam definidos pela empresa PROMOTORA, deverão ser informados oficialmente e com antecedência às equipes e à FASP.

3.2. Dos Treinos Livres

3.2.1. A participação nos Treinos é exclusiva dos veículos, pilotos e equipes inscritos na prova. É proibida a participação de pilotos, mesmo que inscritos, em outros veículos que não os especificamente inscritos para sua participação.

3.2.1.1. Fica autorizado, nos primeiros 10 minutos de pista do veículo, que um piloto profissional/coach (com sua licença de piloto válida) pilote o veículo solicitado, com o intuito de gerar dados de referência e verificar as condições de segurança do veículo para o piloto Gentlemen.

3.2.1.1.1. Durante esse período, caso um piloto profissional esteja no carro, o transponder do carro deve ser desligado/removido do veículo, caso isso não ocorra por qualquer motivo, fica a cronometragem oficial do evento autorizada a excluir a volta do resultado.

3.2.2. A formatação dos treinos livres, quando houver, estará prevista no cronograma do evento.

3.2.3. O Diretor de Prova pode decidir por prolongar o tempo do treino após uma interrupção.

3.2.4. Se um carro apresentar problemas técnicos, durante um treino livre, ele poderá ser removido para os boxes pelo resgate para ser reparado e voltar à pista.

3.3. Do Treino Classificatório

3.3.1. Durante todo o Treino Classificatório, NÃO será permitida o abastecimento de combustível ou a troca, rodízio, resfriamento ou aquecimento de pneus dos veículos sob pena de perda dos tempos obtidos. Somente o Comissários Técnicos, visando à segurança, poderão determinar a troca, devendo o pneu que apresentou problema ser retido para a avaliação da Comissão Regulamentar Técnica.

3.3.2. Durante o Treino Classificatório fica proibida a entrada dos veículos na parte traseira e/ou interior dos boxes, devendo todo o atendimento ser efetuado na frente dos boxes sob pena de perda dos tempos obtidos, independente de outras sanções decididas pelos Comissários Desportivos.

3.3.3. Durante o Treino Classificatório será permitido somente: o controle e aferição de pressão e aferição de temperatura dos pneus e utilização de sopradores de ar para refrigeração dos radiadores de água e/ou óleo de motor e câmbio e freios.



Federação de Automobilismo de São Paulo

Filiada à Confederação Brasileira de Automobilismo

3.3.4. Durante todo o Treino Classificatório todos os carros

participantes estarão em regime de parque fechado. Os ajustes e/ou manutenções necessárias deverão ser informadas aos Comissários Técnicos. Aqueles que descumprirem este artigo terão os tempos excluídos, exceto nos casos em que ocorrerem alteração climática decretada pelo Diretor de prova.

3.3.5. Em caso de bandeira vermelha durante o Treino Classificatório, os veículos deverão se dirigir ao Pit Lane e caso possua um dano causado pelo incidente causador da bandeira vermelha (exemplo: pneu furado por destroços de uma batida), deverá chamar um Comissário Técnico para autorizar os reparos necessários para o reinício das atividades.

3.3.6. Se um carro apresentar problemas técnicos durante o Treino Classificatório e for removido da pista por ajuda externa do resgate oficial da prova será levado diretamente ao “Parque Fechado”.

3.3.7. Durante e após o Treino Classificatório somente um integrante da equipe poderá auxiliar o piloto a sair do veículo.

3.3.8. As irregularidades técnicas ocorridas durante os Treino Classificatório serão punidas com a perda de todos os resultados obtidos, estando o piloto infrator proibido de continuar participando do Treino Classificatório e penalizado ao pagamento multa de 50 (cinquenta) UP's.

3.3.9. Ao encerrar o Treino Classificatório (bandeirada) as equipes dos veículos que estiverem no Pit Lane deverão imediatamente interromper qualquer reparo que estejam efetuando e levar o mesmo para o Parque Fechado em local designado pelos Comissários Técnicos e Comissários Desportivos.

3.3.10. Ao encerrar o Treino Classificatório os veículos deverão dirigir-se ao “Parque fechado” sob pena de perder seu lugar no grid e largar na última posição, além de outras sanções conforme o CDA.

3.3.11. Alterações que se fizerem necessárias na formatação do Treino Classificatório serão proferidas pelos Comissários Desportivos.

3.3.12. Caso o Treino Classificatório não possa ser realizado, prevalecerá o determinado pelo Código Desportivo do Automobilismo

3.3.13. Se houver troca de motor em algum veículo (devidamente autorizada pelo Comissário Técnico), este veículo perderá seu lugar no grid e largará na última posição, observando os critérios estabelecidos pelo CDA, devendo, ainda, a peça substituída ficar à disposição para vistoria.

3.4. Do Briefing

3.4.1. O Briefing será realizado pelo Diretor de Prova em horário e local previsto no Regulamento Particular da Prova, podendo ser realizado presencialmente ou através de videoconferência se assim determinado pelo Diretor de Prova, sendo exclusivo e de presença obrigatória a todos os pilotos.



Federação de Automobilismo de São Paulo

Filiada à Confederação Brasileira de Automobilismo

3.4.2. Os únicos temas a serem tratados no Briefing serão aqueles previamente definidos pelo Diretor de Prova

3.4.3. Quaisquer sugestões e/ou esclarecimentos a respeito dos regulamentos devem ser sempre dirigidos, por escrito, aos Comissários Desportivos.

3.4.4. A critério do Diretor de Prova o Briefing poderá ser feito por escrito.

3.5. Do Parque Fechado

3.5.1. Parque fechado é o local onde os veículos participantes do evento devem ser recolhidos para vistoria, por solicitação dos Comissários da CBA, e compreende toda área de pit-lane, box e grid de largada.

3.5.2. Todos os veículos que cruzarem a linha de largada/chegada ao término do Treino Classificatório e/ou prova deverão se dirigir imediatamente ao Parque Fechado, onde ficarão no local determinado por pelo menos 30 (trinta) minutos após a divulgação dos resultados, salvo disposição em contrário dos Comissários Desportivos, sob pena de desclassificação.

3.5.3. Serão considerados em “Parque Fechado” os veículos que, após o término dos treinos classificatórios e provas, permanecerem no interior do circuito (pista) ou box, e no espaço destinado para o parque fechado

3.5.4. Após a prova, nas áreas ou situações consideradas “Parque Fechado”, é absolutamente proibido qualquer alteração ou reparo no veículo, sendo vetada a presença de qualquer pessoa que não as autoridades designadas.

3.5.5. Caso um piloto/equipe não se apresente e/ou retire seu carro do Parque Fechado, antes do tempo determinado, será desclassificado e perderá qualquer pontuação e/ou premiação que obtiver ao final da Prova.

3.6. Comunicação Carro Box

3.6.1. Será permitida a instalação e a utilização de equipamento de rádio comunicador ou similar para a comunicação entre veículos / box.

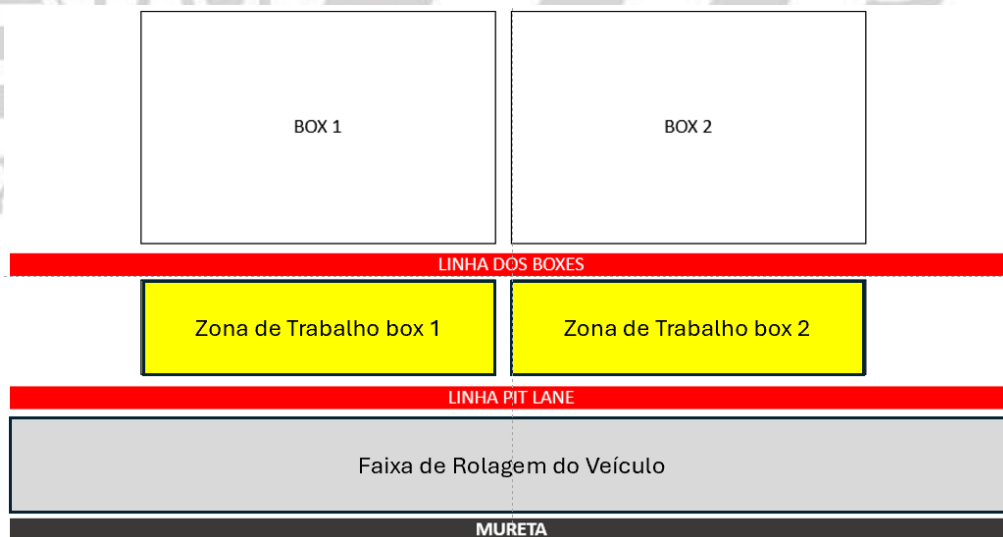
3.6.2. É permitida a utilização de Telemetria de Uma Via. Dados somente poderão ser transmitidos dos veículos para os boxes e nunca dos boxes para os veículos.



4. CAPÍTULO IV – DOS PROCEDIMENTOS DE PROVA

4.1. Especificações das Provas

- 4.1.1. Cada Prova possui status de Competição, conforme definido no CDA/CBA.
- 4.1.2. O número de veículos admitidos em cada prova será definido no Regulamento Particular da Prova
- 4.1.3. A Prova poderá ser cancelada ou adiada, pela Direção de Prova, por motivos de segurança, independentemente do número de carros participantes.
- 4.1.4. Será de responsabilidade do PROMOTOR, a determinação dos horários e programação dos eventos.
- 4.1.5. Cada etapa será constituída por 2 (duas) provas, com duração de 1 (uma) hora cada.
- 4.1.6. Em todas as provas somente será admitido uso de pneus da marca Yokohama.
- 4.1.7. As áreas de boxes serão denominadas para melhor entendimento da seguinte forma:



- 4.1.8. Durante as provas todos os veículos serão obrigados a cumprir um número mínimo de STINTS e de PARADAS DE BOX obrigatórias estipulado pelo Regulamento Particular de Prova.

- 4.1.8.1. STINT é o termo técnico que define as subdivisões de tempo da prova, iniciando-se quando o piloto passa pela linha de CRONOMETRAGEM de saída do box e terminando quando o piloto passa pela linha de CRONOMETRAGEM de entrada do



Federação de Automobilismo de São Paulo

Filiada à Confederação Brasileira de Automobilismo

box. O primeiro Stint começa com o início da prova, na linha de CRONOMETRAGEM na pista, e o último Stint termina com o término da prova, também na linha de CRONOMETRAGEM da pista.

4.1.9. Quando o carro for dividido entre 2 (pilotos) será obrigatória que cada piloto percorra 50% do número total de Stints da etapa ficando a critério da dupla se cada piloto correrá 1 corrida completa ou se eles farão a troca de pilotos durante a parada obrigatória de cada corrida. Esta decisão deve ser informada à direção de prova com pelo menos 1h de antecedência do início da prova

4.1.9.1. Caso a troca programada de piloto durante a parada obrigatória não ocorra, o carro está automaticamente desclassificado.

4.1.9.2. O piloto que sair do carro durante a parada obrigatória terá o prazo máximo de 10 minutos, a contar do fechamento da janela de parada obrigatória para se apresentar na secretaria de prova e assinar a súmula, sob pena de não ser considerada a substituição como efetiva.

4.1.10. Caso a equipe necessite fazer uma parada não prevista para manutenção e/ou conserto de algum elemento, a mesma deverá ser realizada dentro do box.

4.2. Procedimentos de Largada, Grid e Relargada

4.2.1. Largada é o instante exato em que é dada a ordem de partida a um ou mais competidores partindo de um Grid.

4.2.2. O procedimento de largada será de modalidade lançada em fila dupla (lado a lado), conforme disposto no CDA. Ao apagar do farol vermelho, a critério do Diretor de Prova, as ultrapassagens estão autorizadas mesmo antes da linha de largada/chegada.

4.2.3. Caso seja necessário iniciar a corrida com Safety Car na pista, a prova se inicia quando o primeiro colocado passar pela linha quadriculada, ou em outro local informado no RPP.

4.2.4. No momento da largada é PROIBIDO QUALQUER PESSOA permanecer na mureta de boxes. Após a passagem do último carro pelo PSDP, será liberado pela direção de prova a permanência na mesma. A equipe que não cumprir será penalizada com multa de 2 UP's

4.2.5. Relargada é o alinhamento em fila indiana, respeitando o perfeito alinhamento, em velocidade constante de até 80 Km/h. Além do definido neste artigo, a velocidade do procedimento de relargada obedecerá ao estipulado no Briefing e disposto no Regulamento Particular da Prova.

4.2.6. O procedimento de relargada será em fila indiana, conforme especificado no CDA. Ao agitar da bandeira verde ou o farol verde ser aceso no PSDP e sinalizado com bandeira verde nos demais postos de sinalização, a critério do Diretor de Prova, as ultrapassagens estão autorizadas mesmo antes da linha de largada/chegada.



Federação de Automobilismo de São Paulo

Filiada à Confederação Brasileira de Automobilismo

4.2.7. O grid de largada da primeira corrida será definido com base na classificação, respeitando a ordem das categorias, conforme segue:

4.2.7.1. Primeiramente, os veículos da classe GT3, seguidos por GT3 Light, depois GT4 e, por fim, GT4 Light.

(Nunca um carro de categoria superior largará atrás de um de categoria inferior.)

4.2.8. Para a segunda corrida, a inversão dos 5 primeiros classificados da corrida 1 de cada categoria, de forma que:

- a) O 5º classificado larga na 1ª posição;
- b) O 4º colocado larga na 2ª posição;
- c) O 3º colocado mantém a posição;
- d) O 2º colocado larga na 4ª posição;
- e) O 1º colocado larga na 5ª posição.

(Nunca um carro de categoria superior largará atrás de um de categoria inferior.)

4.3. Pit Stops e Paradas de Box

4.3.1. Todos os pits stops obrigatórios terão duração mínima de 5 (cinco) minutos, obedecendo aos seguintes procedimentos:

4.3.1.1. Parada Obrigatória (minuto 25 a 35):

4.3.1.1.1. A placa "Box Aberto" será apresentada para o líder da prova entre os minutos 25 e 35 da corrida. Todos os pilotos são obrigados a passar pela placa de "Box Aberto" pelo menos 1 vez para poder adentrar aos boxes.

4.3.1.1.2. Após o minuto 35, será exibida a placa "Box Fechado", constituindo a última oportunidade de entrada nos boxes.

4.3.1.1.3. O não cumprimento da parada obrigatória dentro desta janela de tempo implicará exclusão imediata do carro da prova.

4.3.1.1.4. Veículos que já estiverem em box no momento da abertura da janela devem permanecer nos boxes até o minuto 8 (oito) após a abertura da janela. Caso o competidor saia antes dos 8 minutos, a parada não será considerada como parada obrigatória.

4.3.1.2. Troca de Tipo de Pneus:

4.3.1.2.1. A troca de pneus de seco para chuva ou vice-versa deverá ocorrer durante uma parada extra de 5 minutos, ou realizada durante a parada obrigatório.

4.3.1.3. Pit Stop para Troca de Pneu Furado:

4.3.1.3.1. Em caso de troca de pneu por furo, não há tempo mínimo de parada exigido.



Federação de Automobilismo de São Paulo

Filiada à Confederação Brasileira de Automobilismo

4.3.2. Todos os veículos deverão parar DE FRENTE em 45o na sua

ZONA DE TRABALHO (prevista no Art. 4.1.6) para a realização do procedimento obrigatório.

4.3.2.1. A sequência das Zonas de Trabalho deverá seguir a mesma sequência dos box que as equipes estão estabelecidas.

4.3.2.2. A equipe que não cumprir os itens anteriores será penalizado com multa de 1 UP.

4.3.2.3. Caso o veículo entre no box para um procedimento não obrigatório ele poderá parar em paralelo com a linha dos boxes (Art. 4.1.6) desde que não invada a ZONA DE TRABALHO de outra equipe concorrente

4.3.3. Nenhum carro poderá dar marcha à ré nos boxes com propulsão do motor, sob pena de exclusão da prova (deverá ser empurrado manualmente).

4.3.4. A CRONOMETRAGEM oficial do evento fará o controle do tempo das Paradas de cada carro, sendo divulgado, de imediato, pela tela de CRONOMETRAGEM, às equipes e pilotos

4.4. Penalizações – Pit Stop:

4.4.1. Se a parada for realizada em tempo inferior a 5 minutos, a diferença em segundos será multiplicada por 5 e acrescida ao tempo final da corrida

4.4.1.1. Caso essa situação ocorra durante um safety car, o carro será imediatamente penalizado com um “Drive Through”.

4.4.2. Pit stops com duração inferior a 4 minutos e 45 segundos não serão considerados como efetuados

4.4.3. Se o carro sair dos boxes antes do tempo mínimo e frear na área da faixa de rolagem, causando atraso ao competidor subsequente, será aplicada a penalidade de drive-through, ou penalidade equivalente após a prova.

4.4.4. Todos os elementos utilizados durante a parada deverão ficar atrás da Linha dos boxes (prevista no Art 4.1.6) até que o carro esteja completamente parado, caso haja uma invasão e/ou prejudicar a equipe vizinha, a equipe será penalizada conforme protocolo FASP.

4.4.5. Ao transitar na faixa de rolagem do pit lane, o veículo deve apresentar velocidade igual ou superior a 40km/h.

4.4.5.1. No decorrer da parada de box, durante o processo de adentrar a faixa de rolagem, o piloto deve atingir a velocidade mínima de 40km/h em até 4s após o momento em que iniciou o movimento.

4.5. Abastecimento

4.5.1. O abastecimento é permitido apenas para os carros das categorias GT3 e GT3 Light.

4.5.1.1. Qualquer tipo de abastecimento a qualquer momento e de espécie, fora da área dos boxes é terminantemente proibido, acarretando a imediata exclusão do piloto/equipe da prova.

4.5.2. As categorias GT4 e GT4 Light estão expressamente proibidas de realizar abastecimento.



Federação de Automobilismo de São Paulo

Filiada à Confederação Brasileira de Automobilismo

4.5.3. O procedimento de abastecimento deverá ser realizado por meio de torres, cujo padrão de segurança será detalhado em anexo.

4.5.4. O combustível deverá obedecer ao Regulamento Técnico: Somente Etanol, Gasolina Podium e a mistura 50% etanol 50% Gasolina Podium, conforme laudo na entrega dos combustíveis da etapa poderão ser utilizados. Estes combustíveis serão comercializados pelo distribuidor homologado pela Categoria e poderão ser submetidos a coletas e análises a qualquer momento pelos comissários técnicos. Visando a segurança e a logística do Campeonato, o combustível será distribuído em todas as etapas. As vendas serão feitas diretamente no momento da Inscrição pela organização. Desta forma, não será permitido que as equipes tragam seu próprio combustível.

4.5.5. É de responsabilidade da equipe solicitar o laudo do combustível ao distribuidor homologado, não cabendo em hipótese alguma, caso seja encontrada divergência na amostra recolhida do veículo sob investigação, a alegação de que não lhe foi fornecido o laudo pelo distribuidor.

4.6. Vistoria Técnica

4.6.1. As vistorias técnicas serão realizadas pela FASP, em conjunto com o responsável técnico da categoria, de forma a assegurar que os veículos atendam aos parâmetros estabelecidos pela FIA e pelo BOP estabelecido para a categoria.

4.6.1.1. Pode ser solicitado pelos comissários a formação de um grupo auxiliar técnico (formado por 2 ou mais chefes de equipe da respectiva categoria em que se enquadra o veículo a ser vistoriado) designado pelo PROMOTOR.

4.6.2. As vistorias técnicas poderão ser realizadas em qualquer grau de profundidade, em veículos de escolha exclusiva dos comissários técnicos, no momento que julgarem necessário.

4.6.2.1. Caso seja necessário, os comissários técnicos poderão solicitar alguma análise externa em peças e/ou equipamentos do carro a empresas e/ou institutos determinados pela FASP.

4.6.3. Os carros devem cumprir com o “Peso Mínimo Obrigatório”, este definido conforme o BOP (Balance of Performance) no Anexo 1, em todos os momentos do evento. Caso o peso mínimo fique abaixo do previsto pelo Regulamento Técnico, o piloto, o carro e o time de pilotos em questão serão desclassificados, além da penalização de multa de 20 (vinte) UP's.

4.6.3.1. A definição de Peso Mínimo Obrigatório encontra-se no Anexo 1, onde as classificações dos carros, lastro de sucesso, e BOP do carro são definidos.

4.6.4. Após o término dos treinos classificatórios e da corrida, pelo menos os 3 (três) primeiros colocados de cada categoria deverão efetuar pesagem obrigatória e verificação de restrições (ex: restritores de motor e volume de tanque, caso existam), devendo atender as especificações técnicas de sua categoria.



Federação de Automobilismo de São Paulo

Filiada à Confederação Brasileira de Automobilismo

4.7. Pontuação das Provas

4.7.1. Categoria Geral e Classes GT3, GT3 Light, GT4 e GT4 Light:

POS.	Corrida 1	Corrida 2
1 º	150	140
2 º	130	120
3 º	115	105
4 º	105	95
5 º	100	90
6 º	95	85
7 º	90	80
8 º	85	75
9 º	80	70
10 º	75	65
11 º	70	60
12 º	65	55
13 º	60	50
14 º	55	45
15 º	50	40
16 º	45	35
17 º	40	30
18 º	35	25
19 º	30	20
20 º	25	15

4.7.2. Receberão pontuação os pilotos que completarem no mínimo 75% (setenta e cinco por cento) do percurso

4.7.3. Os pontos obtidos pelo piloto em uma determinada categoria, não poderão ser acumulados caso ele troque de categoria.

4.7.4. Os pilotos inscritos nas etapas do Campeonato somente farão jus à pontuação obtida por seu veículo/equipe se pilotarem no mínimo 1 STINT do veículo/equipe em questão.

4.7.5. Serão reconhecidos como Campeões e Vice-Campeões Brasileiros, na categoria geral e em cada uma das demais categorias, os Pilotos com o maior número de pontos acumulados durante todo o Campeonato com o descarte obrigatório de uma prova (N-1)

4.7.5.1. Para o descarte não é necessário que o piloto esteja inscrito na prova a ser descartada.

4.7.5.2. O Critério de Desempate será estabelecido da seguinte forma:

a) Maior número de vitórias



Federação de Automobilismo de São Paulo

Filiada à Confederação Brasileira de Automobilismo

- b) Maior número de segundos lugares e assim sucessivamente;
- c) Melhor colocação na última prova do campeonato.

4.7.5.3. A classificação oficial será publicada após o término das provas, pelos Comissários Desportivos. Em caso de apresentação de protestos que alterem o resultado oficial, a divulgação dos novos resultados será realizada pela FASP.

4.8. Provas Especiais

4.8.1. Em caso de provas especiais, serão publicados adendos específicos para definir regras adicionais ou exceções, inclusive para a participação de pilotos profissionais, quando autorizada pelo promotor.





5. CAPÍTULO V – NORMAS DE COMPETIÇÃO E PREMIAÇÃO

5.1. Do Pódio

5.1.1. O pódio das provas será formado com os pilotos das cinco equipes que venceram em cada uma das categorias

5.1.1.1. Os pilotos participantes da cerimônia do pódio deverão, obrigatoriamente, estar vestindo macacão de competição, sendo proibida sua presença sem tal vestimenta, e usando o boné do patrocinador da categoria, sob pena de multa de R\$ 3.000,00 (três mil reais) em caso de descumprimento.

5.2. Cronometragem

5.2.1. Todos os carros participantes deverão estar equipados com um transponder para aquisição dos tempos de volta, fornecidos pela APE.

5.2.1.1. É de inteira responsabilidade da equipe validar, junto a equipe de cronometragem, que o seu transponder está funcionando e em local apropriado

5.2.1.2. Carros que não registrem o tempo de volta serão informados pela direção de prova e deverão parar imediatamente no box para corrigir o problema. Se a falta do registro dos tempos de volta ocorrer em provas e/ou Treino Classificatório, fica a critério do Diretor de Prova solicitar que o carro em questão vá para o box para correção do problema.

5.2.1.3. Caso o sensor não registre tempo de volta durante o treino classificatório, o carro sem tempo de volta registrado largará da última colocação.

5.2.1.4. Não é permitida a presença de ninguém na área do serviço oficial de CRONOMETRAGEM que não seja a própria equipe e as autoridades de prova.

5.2.1.5. Independentemente de qualquer circunstância, os pilotos e/ou integrantes das equipes não poderão se dirigir diretamente ao serviço de CRONOMETRAGEM.

5.3. Das Penalizações

5.3.1. A critério dos Comissários Desportivos as atitudes antidesportivas poderão ser penalizadas com advertência, acréscimo de tempo, drive through, time penalty, exclusão e desclassificação, além de outras sanções previstas no CDA.

5.3.2. Time Penalty

5.3.2.1. O piloto será avisado através de bandeira de box (Preta com Círculo Laranja) ou placa e o número do carro e placa indicativa de Time Penalty, mostrada no PSDP, por 3 (três) voltas;



Federação de Automobilismo de São Paulo

Filiada à Confederação Brasileira de Automobilismo

5.3.2.2. O piloto terá 3 (três) voltas após o 1o (primeiro) aviso pela placa ou bandeira para cumprir a penalização que consiste na entrada ao Box e sua parada em local designado na saída de Box. Após o cumprimento de tempo de “Time Penalty”, o piloto poderá prosseguir na prova;

5.3.2.3. O piloto NÃO poderá aproveitar a punição para efetuar reparos e/ou abastecimento no seu Box, ou receber qualquer ajuda externa, mesmo que seja de elementos da sua equipe. Caso isso ocorra será aplicado novo “Time Penalty”;

5.3.2.4. Nos casos de impossibilidade do procedimento dos itens acima, a forma de aplicação da penalização será a perda de uma volta. Por exemplo: quando a infração ocorrer nas últimas três voltas.

5.3.3. Drive Through

5.3.3.1. O piloto será avisado através de bandeira de box (Preta com Círculo Laranja) ou placa e o número do carro e placa indicativa de Drive Through, mostrada no PSDP, por 3 voltas;

5.3.3.2. O piloto terá 3 (três) voltas após o 1o aviso pela placa ou bandeira para cumprir a penalização que consiste na passagem pela faixa de pit lane na velocidade permitida sem se deter em seu box e voltando à pista novamente;

5.3.3.3. O piloto NÃO poderá aproveitar a punição para efetuar reparos e/ou abastecimento no seu Box, ou receber qualquer ajuda externa, mesmo que seja de elementos da sua equipe. Caso isso ocorra será aplicado novo “Drive Through”;

5.3.3.4. Nos casos de impossibilidade do procedimento dos itens acima, a penalização será o acréscimo de 40 (quarenta) segundos ao tempo de prova. Ex.: Quando a infração ocorrer nas últimas três voltas.

5.3.4. Desclassificação

5.3.4.1. O piloto e equipe punidos com desclassificação perderão o direito a toda e qualquer premiação que lhes couberem pela colocação alcançada ao final das provas.

5.4. Reclamações e Recursos

5.4.1. As Reclamações e Recursos serão ordenados, disciplinados e interpretados conforme disposto no Código Desportivo do Automobilismo - CDA, observando-se as disposições contidas neste Regulamento

5.4.1.1. Não serão aceitas quaisquer reclamações de concorrentes, por nenhuma razão, em virtude de eventual acontecimento entre o tempo previsto para a duração da prova e a bandeirada final do concorrente

5.4.1.2. Somente a CRONOMETRAGEM poderá indicar o vencedor da prova, independente de sinalização por parte da Direção de Prova

5.4.1.3. Não serão admitidos Reclamações e/ou Recursos de penalizações já cumpridas.

5.4.2. As Reclamações e Recursos deverão ser apresentadas conforme especificado no CDA – Código Desportivo do Automobilismo



Federação de Automobilismo de São Paulo

Filiada à Confederação Brasileira de Automobilismo

5.5. Doping

5.5.1. A absorção de substâncias naturais, sintéticas e/ou químicas e a utilização de procedimentos considerados dopantes, conforme lista divulgada pela ABCD/WADA/FIA, são estritamente proibidas.

5.5.1.1. Os infratores e aqueles que se recusarem ao controle de doping serão punidos de acordo com as normas ABCD/WADA/FIA

5.6. Segurança

5.6.1. Pilotos, Equipes, Empresa PROMOTORA, bem como todos os envolvidos com o evento têm obrigação de zelar pela segurança dos competidores e do público em geral. A indumentária de segurança é obrigatória a todos os membros da equipe, não apenas durante a prova, mas em todas as atividades da programação. Indumentária completa homologada FIA/CBA ou SFI para os envolvidos com ABASTECIMENTO (mínimo 2 integrantes) e os demais com PELO MENOS macacão 1 (uma) camada Nomex não necessariamente homologado. A equipe que não cumprir será penalizada conforme protocolo FASP-CBA.

5.6.1.1. Para os mecânicos envolvidos com abastecimento será obrigatório o uso da abraçadeira de identificação (fornecida pela categoria).

5.6.2. Os pilotos estão proibidos de dirigir seus carros em direção oposta à direção da prova, exceto quando necessário para retirar seu carro de uma posição perigosa.

5.6.3. Eventualmente será medido pelos comissários técnicos o tempo de saída do carro pelo piloto, vestido com todo o seu equipamento, preso ao cinto de segurança e com o volante colocado na posição. O tempo máximo de saída do carro não pode ultrapassar 10 (dez) segundos.

5.6.4. Em todas as etapas poderão ser sorteados 2 (dois) veículos de duas equipes distintas para que, sob responsabilidade do médico da categoria, seja efetuado o treinamento de extração da equipe médica. As equipes que tiverem seus carros sorteados deverão disponibilizar dois de seus integrantes e um de seus pilotos com indumentária completa para que o treinamento seja efetuado.

5.6.5. Um piloto que abandone seu carro deverá deixá-lo em lugar seguro e com o volante no lugar.

5.6.6. Cada equipe/piloto deverá providenciar em seus boxes:

5.6.6.1. 2 (dois) extintores de incêndio do tipo Pó Químico, com capacidade de 12 (doze) quilos, carregados, com o número do veículo pintado no extintor em cor contrastante com o vermelho de fundo;

5.6.6.2. 2 (dois) cobertores de lã ou algodão, de dimensões mínimas de 1,5m por 2,0m e 2 (dois) baldes com água com capacidade de 20 litros cada um.



Federação de Automobilismo de São Paulo

Filiada à Confederação Brasileira de Automobilismo

5.6.7. Unicamente membros de cada equipe portadores de credenciais específicas estão autorizados a permanecer no “pit lane”, no grid de largada e na mureta de boxes durante a prova.

5.6.8. Durante QUALQUER atividade de pista prevista na programação oficial da etapa, os convidados dos pilotos com credencias de visitação aos boxes, não poderão cruzar a LINHA DOS BOXES (prevista no Art. 4.1.6), caso isso ocorra a equipe será penalizada com multa de 1 UP.

5.6.9. Proibido a utilização de "drones", sem a prévia autorização da empresa PROMOTORA em conjunto com a CBA. Será aplicada ao(s) infrator(es) a penalização de multa de 20 (vinte) UP's, além da perda da credencial.

5.6.10. Qualquer desrespeito às determinações do CDI/FIA, do CDA/CBA ou deste Regulamento Desportivo em relação à disciplina e segurança pode resultar na exclusão do carro e do piloto na referida prova.

5.7. Das Câmeras de Vídeo

5.7.1. Em todos os carros participantes é obrigatória a instalação de uma câmera de vídeo, para coleta de imagens, a câmera deverá ser instalada no interior do veículo, direcionadas para a dianteira garantindo boa visibilidade do para-brisa e da pista, durante os treinos livres, treinos classificatórios e a prova.

5.7.2. Os comissários desportivos poderão determinar, em qualquer momento da prova, a selagem de quaisquer câmeras de vídeo instaladas em veículos participantes na competição, bem como a entrega para efeito de análise das fitas ou card de memória gravadas, independente de reclamações desportivas formalizadas por pilotos/equipes.

5.7.3. Após a análise, os comissários desportivos poderão fazer uma cópia das filmagens antes de devolvê-las.

5.7.4. Nos casos em que haja falha e/ou ausência de imagens nos respectivos cartões que impeçam o esclarecimento de incidentes pelos Comissários Desportivos, o piloto e a equipe estarão passíveis de penalizações.

5.8. Pneus

5.8.1. Para as provas fica limitada a utilização de dois jogos (cada jogo composto por quatro pneus, sendo dois dianteiros e dois traseiros) de Pneus Slicks, no treino classificatório e nas corridas e deverão ser apresentados ao responsável técnico da categoria para lacração até no máximo 1h antes do início do treino classificatório.

5.8.2. Para caso de ocorrer algum dano com algum dos pneus lacrados durante a corrida, as equipes poderão lacrar até 1 jogo de pneus usados, denominado “Coringa”. A utilização desse jogo “Coringa” só será autorizada mediante pedido e apresentação do(s) pneu(s) danificados para o responsável técnico da categoria e, somente será liberado se este julgar procedente.



Federação de Automobilismo de São Paulo

Filiada à Confederação Brasileira de Automobilismo

5.8.2.1. Caso seja identificado o uso indevido de pneus

“Coringas” ou de pneus não lacrados, a equipe será penalizada com a redução proporcional do número de pneus novos disponíveis para a etapa, conforme a quantidade de pneus irregulares utilizados, a ser apurada pelo responsável técnico. Se o uso indevido ocorrer **após** o consumo de todos os pneus novos disponíveis da etapa, a penalização será aplicada sobre os dois jogos novos da **etapa seguinte**.

5.8.2.1.1. Em caso de **reincidência**, a penalização será **dobrada**: para cada pneu utilizado em desacordo com o regulamento, **dois pneus novos** serão retirados da lista de pneus lacrados da etapa seguinte. Caberá à equipe escolher quais pneus serão desconsiderados.

5.8.3. Pneus de chuva a quantidade é livre.





ANEXO N° 1

1. Definição das Classes

- 1.1. As classes seguem as definições da FIA para GT3 e GT4.
- 1.2. As versões “Light” são designadas para veículos que, embora não atendam formalmente à definição FIA, apresentam desempenho de tempo de volta similar.

2. Exceção para a Classe GT4 e GT4 Light – Regra de Monogestão

- 2.1. A categoria GT4 é de gestão exclusiva, ou seja, apenas uma equipe poderá competir nesta classe, exceto pela seguinte exceção:

Para a temporada de 2025, fica autorizada, de forma excepcional e exclusiva, a participação da equipe GForce na classe GT4, utilizando o carro Mercedes GT4 pilotado única e exclusivamente pelo piloto Pedro Bezzer. Nenhuma outra inscrição utilizando esta exceção será permitida para a equipe GForce ou qualquer outra equipe na categoria GT4.

3. Lastro de Sucesso

- 3.1. Categorias GT3: Utilização de Lastro como “Penalização de Sucesso” para o 1º, 2º e 3º colocados da categoria no campeonato, aplicando a regra do descarte obrigatório da pontuação e os critérios de desempate a fim de definir os 3 primeiros colocados no campeonato que receberão o lastro.

- a) 1º Colocado: Adição de 25Kg ao Peso Mínimo do Veículo Drenado e Sem Piloto.
- b) 2º Colocado: Adição de 20Kg ao Peso Mínimo do Veículo Drenado e Sem Piloto.
- c) 3º Colocado: Adição de 15Kg ao Peso Mínimo do Veículo Drenado e Sem Piloto.

4. Do Peso Mínimo dos Pilotos

- 4.1. Será adotado o parâmetro de “Peso Mínimo de Piloto” para a categoria GT3, fixado em 100 Kg. O peso individual de cada piloto, será aquele aferido em balança oficial da vistoria técnica da etapa em questão, com o Piloto trajando indumentaria completa de pilotagem (Macacão, Calça e Camisa antichamas, meias, sapatilhas, luvas, Hans, capacete, fone auricular). Qualquer outro objeto que não seja relacionado à indumentária de pilotagem, será descartado da pesagem oficial (ex. celulares, rádio HT e etc.). Todos os Pilotos deverão se apresentar à pesagem de acordo com horário estipulado no regulamento. Caso algum piloto não se apresente à pesagem no horário acima, seu peso individual será considerado 62 Kg. Em QUALQUER MOMENTO do EVENTO poderá ser solicitado a pesagem imediata de qualquer piloto inscrito com a indumentária obrigatória COMPLETA. A quantidade de Peso que deverá ser adicionado ou subtraído ao “Peso Mínimo do Veículo Drenado e sem Piloto” será igual a diferença da Média dos pesos individuais dos pilotos de um time e o “Peso Mínimo de Piloto”.



Federação de Automobilismo de São Paulo

Filiada à Confederação Brasileira de Automobilismo

Exemplo 1:

Piloto 1: Peso Individual – 98 Kg

Piloto 2: Peso Individual – 67 Kg

Média do Time de Pilotos = $(98+67) / 2 = 82,5$ Kg

Diferença entre a Média de Peso do Time de Pilotos e o Peso Mínimo de Piloto = $100 - 82,5 = +17,5$ Kg

Peso Mínimo Final do Veículo Drenado e Sem Piloto: 1300 Kg + 17,5 Kg = 1317,5 Kg

Observação:

Caso o peso do piloto ou a média dos pilotos for acima de 100kg, não haverá redução no peso do veículo.

5. Balance of Performance

5.1. Nesta categoria os veículos poderão sofrer **(a qualquer momento, inclusive durante os eventos e com validade imediata)**, restrições técnicas para equilíbrio de performance (BOP). Os veículos que queiram ingressar na categoria devem, previamente, enviar suas Fichas de Homologação para análise da Comissão Regulamentar.

5.2. Tabela de BOP

GT Series												
GT3												
	Total Weight (kg)	Restrict or	Max Boost Presure									
			4000	4500	5000	5500	6000	6500	7000	7500	8000	
Audi R8 LMS GT3	1305	2x36,5										
Lamborghini Huracan GT3 EVO	1285	2x40										
Lamborghini Huracan GT3 EVO2	1320	1x51										
Mercedes AMG GT3	1335	2x34,5										
Ferrari 488 GT3	1305	---	1,48	1,53	1,6	1,63	1,63	1,61	1,58	1,49	---	
Porsche GT3 R (992)	1290	2x41,5										
Aston Martin Vantage AMR GT3	1280	---	1,66	1,75	1,83	1,87	1,86	1,84	1,75	---		
Mc Laren 720s GT3	1270	---	1,79	1,8	1,78	1,72	1,66	1,6	1,51	1,44	1,4	
BMW M4 GT3	1295	---	2,38	2,47	2,53	2,62	2,7	2,62	2,37	---	---	
Ferrari 296 GT3	1320	---	1,98	2,25	2,35	2,4	2,42	2,42	2,36	2,23	2,1	

GT4			
	Total Weight (kg)	Restrict or	Notes
Aston Martin Vantage GT4	1495		IMSA ECU Map id 12, GS TR 7.10.4 applies
Aston Martin Vantage GT4 EVO	1495		IMSA ECU Map id 12, GS TR 7.10.4 applies



Federação de Automobilismo de São Paulo

Filiada à Confederação Brasileira de Automobilismo

BMW M4 GT4 (G82)	1530		SRO Power Level 5, LT +0, GS TR 7.10.4 applies
Ford Mustang GT4 2024	1495	2x39,1	
McLaren Artura GT4	1425		SRO REST 2, GS TR 7.10.4 a/b/c applies
Mercedes AMG GT4	1485		SRO 2019 MAP 4, IMPC TR 7.10.4 a/b/c applies
Porsche 718 Cayman GT4 RS CS	1385	53	
Toyota Supra GT4 (EVO)	1415		2023 EVO, Red Power Stick, GS TR 7.10.4 applies

GT4 L - TCR

	Total Weight (kg)	Minimum Ground Clearance (mm)	Notes
Alfa Romeo Giulietta Veloce TCR	1180	70	ECU MAP M3
Audi RS3 LMS SEQ	1225	70	ECU MAP R4
Audi RS3 LMS TCR	1295	90	ECU MAP C2
Honda Civic FK7 TCR	1305	70	ECU MAP M5
Honda Civic FL5 TCR	1295	80	ECU MAP C3
Hyundai Elantra N TCR	1325	80	ECU MAP C3

5.3. Tabela "PBOOST".

Será considerado para análise da tabela "PBOOST" as seguintes condições: rotação do motor acima de 3000 RPM, pedal do acelerador acima de 50% de acionamento e intervalo de tempo superior a 150 milissegundos. Pressão Atmosférica de referência: 1010mb.



ANEXO N° 2

Torre de abastecimento

1. Dos Objetivo dos sistemas

- 1.1. Permitir a todas as equipes uma operação de abastecimento rápida, eficiente e principalmente segura, como também compatível com os atuais padrões internacionais aplicados em provas desta natureza.
- 1.2. No que concerne ao item SEGURANÇA, minimizar ou até eliminar o risco de incêndios, ou acidentes com o manuseio de combustíveis altamente voláteis.
- 1.3. Garantir às pessoas envolvidas no trabalho de abastecimento de veículos o máximo de segurança durante esta operação, com a finalidade de preservar a integridade física e a própria vida de cada um, no caso de acidentes com combustível.

2. Dos Sistemas permitidos

- 2.1. **Torre de abastecimento:** padronizada, com mangueiras e engates rápidos.
- 2.2. **Reservatórios tipo "Nascar":** equipados com engates rápidos.

3. Das Características do sistema com torre:

- 3.1. Composto por conexões, mangueiras, válvula de segurança com bloqueio automático, bocal de engate rápido, respiro e reservatório.
- 3.2. Deverão ser instalados dentro dos boxes de cada equipe:
- 3.3. A capacidade máxima de combustível armazenado no reservatório deve ser de 200 (duzentos) litros.
- 3.4. O material usado na construção do reservatório deverá atender as seguintes exigências: ser resistente à ação corrosiva do combustível utilizado e não ser inflamável, de preferência em aço ou semelhante.



Federação de Automobilismo de São Paulo

Filiada à Confederação Brasileira de Automobilismo

- 3.5. A base de suporte e fixação do reservatório deverá ser confeccionada de material resistente ao peso do conjunto. É vetado o uso de materiais de fácil combustão, tais como madeira, plástico, etc.
- 3.6. Possuir um “respiro” na parte superior com o máximo de 2,5 (duas e meia) polegadas de diâmetro. A abertura do respiro deve ser protegida com uma tampa tipo “chapéu”.
- 3.7. A Mangueira utilizada deve atender os seguintes requisitos:
- 3.7.1. Se optar pela mangueira de 1,5 pol, a espessura da parede deve ser no mínimo de 3,5mm.
 - 3.7.2. Se optar pela mangueira de 2 pol, a espessura da parede deve ser no mínimo de 4mm.
 - 3.7.3. O diâmetro máximo da mangueira deverá ser de até 2,5” (duas e meia polegadas).
- 3.8. A conexão da válvula de segurança com a mangueira deverá ter o diâmetro interno de 39 mm e este “restritor” deverá ser instalado na saída da válvula de segurança.
- 3.9. Somente a mangueira de abastecimento poderá ser projetada para fora do box quando da operação de reabastecimento do veículo, devendo em seguida, ao término da operação, ser recolhida através do sistema de suportes para dentro do box.
- 3.10. Para suportar o peso da mangueira cheia de combustível poderão ser construídos tantos suportes quantos forem necessários ao longo desta, desde que os suportes não ultrapassem a altura do flange de ligação da mangueira no reservatório. É obrigatória a utilização de materiais não inflamáveis na construção dos suportes.
- 3.11. O reservatório não poderá ter nenhuma inclinação em relação ao solo.
- 3.12. É proibido o uso de pressurização no reservatório de combustível, devendo, portanto, o abastecimento ocorrer por gravidade.
- 3.13. A altura máxima do reservatório em relação ao solo é de 2 (dois) metros, medida do piso até a parte mais alta do reservatório, excluindo-se o chapéu do respiro.
- 3.14. Na torre de abastecimento deverá estar afixado ou pintado o número do veículo que dela se utiliza. Se uma equipe for constituída por 2 (dois) ou mais veículos poderá utilizar a mesma torre de abastecimento, desde que esta esteja identificada com os números dos veículos que dela se utilizam. Constatada irregularidade na torre, os veículos que estejam se utilizando da referida torre serão punidos.

4. Do Conjunto de equipamentos para abastecimento do reservatório da torre:

- 4.1. Composto de mangueira, bomba e conexões;
- 4.2. O abastecimento deverá ser feito por meio de uma bomba “MANUAL” com uma mangueira de no máximo 19 (dezenove) milímetros ou 3/4 (três quartos) de polegadas de diâmetro interno e conexão ligada na face oposta à saída da mangueira de abastecimento do veículo;



Federação de Automobilismo de São Paulo

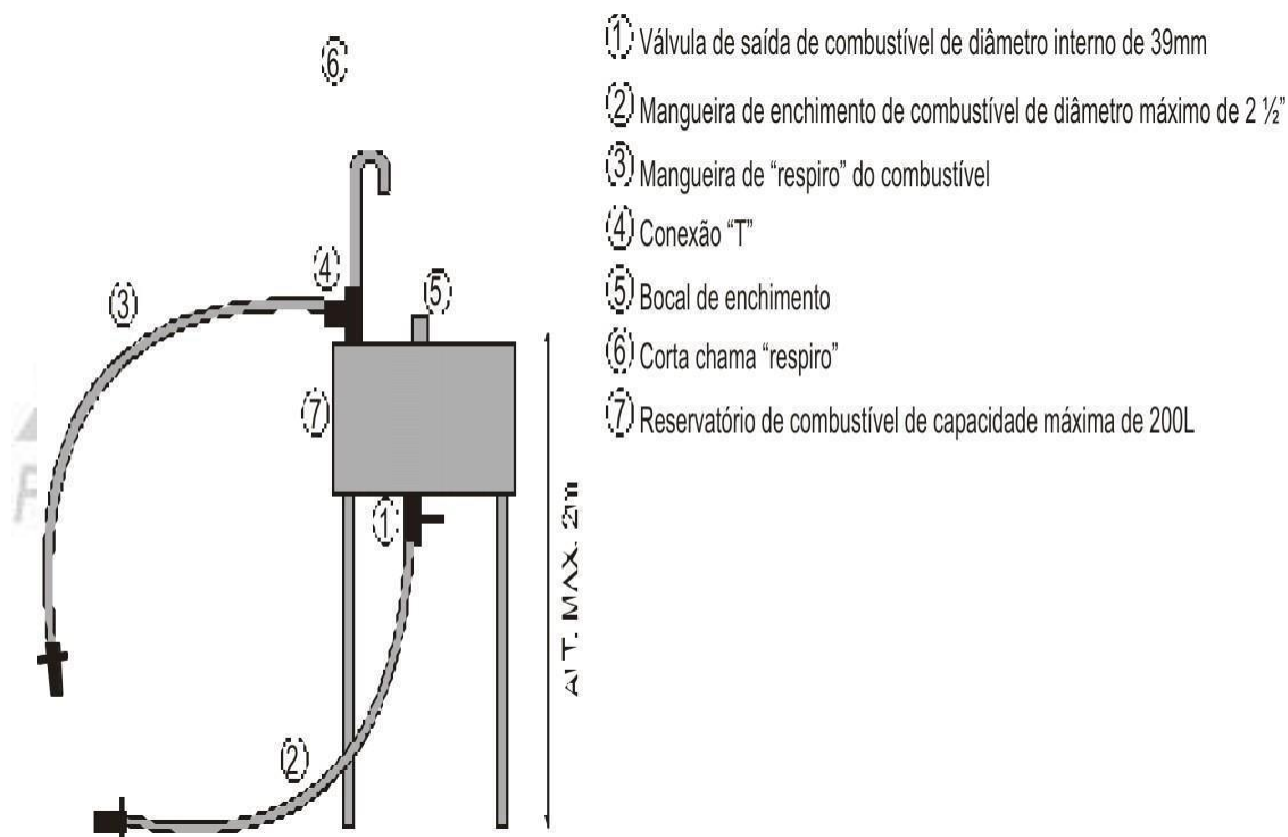
Filiada à Confederação Brasileira de Automobilismo

4.3. Apenas será permitido o uso de bombas com acionamento elétrico, se o sistema possuir homologação ATEX ou FIA FT3 e aprovado pelo corpo técnico da categoria.

5. Do Local de instalação

5.1. O local de instalação da torre deverá ser identificado com faixas de solo na cor amarela, distante 1 (um) metro da base do suporte da torre, isolando a área determinada de qualquer equipamento ou material. A largura da faixa deverá ter no mínimo 100 mm (cem milímetros).

6. Do Desenho da Torre de Abastecimento



7. Da Operação de Abastecimento

7.1. Na parada do veículo para abastecimento é opcional que o motor esteja desligado.

7.2. Os responsáveis pelo abastecimento deverão obrigatoriamente se utilizar, durante a operação, vestimenta completa, macacão, luvas, sapatilhas, balaclava e capacete, previamente aprovados



Federação de Automobilismo de São Paulo

Filiada à Confederação Brasileira de Automobilismo

pela vistoria técnica e HOMOLOGADOS pela CBA, FIA e/ou SFI, e dentro do prazo de validade identificável e estabelecido pelo fabricante.

- 7.2.1. Os demais integrantes da equipe que adentrarem a ZONA DE TRABALHO BOX (prevista no Art. 4.1.6) deverão estar trajados com pelo menos um macacão camada nomex não necessariamente homologado, mas inspecionado pela diretoria técnica. A equipe que não cumprir será penalizada conforme protocolo CBA.
- 7.3. É obrigatório durante a operação que um auxiliar da equipe esteja preparado no local, com extintor de Pó Químico ABC de 12 (doze) quilos (equipe poderá usar como complemento também um extintor de CO2 10 kg) em posição de combate a incêndio, devidamente equipado com as vestimentas descritas no artigo anterior.
- 7.4. É também obrigatória a utilização de respiro no abastecimento, este retornando para a torre de abastecimento através de seu respiro (chapéu), evitando-se a liberação de gases e o derramamento de combustível.
- 7.5. Qualquer quantidade de combustível derramada pela equipe seja antes, durante ou após a operação será passível de penalização “Time Penalty” de 20 segundos para o veículo envolvido. A equipe responsável pelo ocorrido deverá imediatamente remover do local, através de produtos e materiais de limpeza (vassoura, rodos, etc.), todo o combustível derramado.
- 7.6. É obrigatório o uso de um cobertor molhado abaixo ou ao redor do bocal de abastecimento nos momentos da colocação e remoção do engate.
- 7.7. Durante a operação de abastecimento, somente 3 (três) integrantes (dois no sistema de abastecimento e um no extintor), devidamente vestidos com os seus equipamentos de segurança (previstos no art. 5.6.1) e mais os pilotos poderão se aproximar dos veículos. Os demais integrantes não poderão tocar no carro. Somente após a conclusão da operação de abastecimento os outros integrantes poderão iniciar os eventuais reparos. O veículo que não cumprir este item será penalizado com “Time Penalty” de 30 segundos.
- 7.8. Se durante o abastecimento for necessário a ajuda de um integrante da equipe para a saída ou entrada de um piloto, o mesmo deverá estar com vestimenta completa (previstos no art. 5.6.1) de proteção. (Durante o abastecimento somente um integrante pode auxiliar os pilotos).
- 7.9. É obrigatório o aterramento do carro antes do início do abastecimento. O aterramento poderá ser feito rapidamente com um cabo de terra ligado ao escapamento através de uma garra jacaré. Durante toda a operação de abastecimento o carro deve estar com os 4 pneus em contato com o solo e nenhum tipo de material ou integrante, fora os envolvidos no abastecimento, poderá ingressar a ZONA DE TRABALHO BOX (prevista no Art. 4.1.6).
- 7.10. Estas regras devem ser seguidas rigorosamente em todos os abastecimentos realizados durante a prova, estando o veículo fora ou dentro do box.



Federação de Automobilismo de São Paulo
Filiada à Confederação Brasileira de Automobilismo

Este Regulamento foi aprovado pelo Conselho Técnico Desportivo Paulista (CTDP) da Federação de Automobilismo de São Paulo (FASP), entrando em vigor na data de sua Publicação.

São Paulo, 60 de janeiro de 2026.



Paulo Enéas Scaglione
Presidente FASP

Vartan Gdikian
Presidente CTDP