

RACING TRACK **2026**
DRIIFT
 CUP



Federação de Automobilismo de São Paulo

REGULAMENTO TÉCNICO DESPORTIVO 2026

Este regulamento desportivo geral 2026 da Federação de Automobilismo de São Paulo - FASP e está organizado conforme o CDI – Código Desportivo Internacional e CDA – Código Desportivo do Automobilismo.

Todos os COMPETIDORES e equipes devem ler este regulamento antes de preencher o formulário de inscrição para o **Campeonato Paulista de Drift 2026**.

- O Autor deste documento é a Racing Track Eventos LTDA e FASP, responsáveis pela organização do Campeonato Paulista de Drift 2026.
- Os adendos técnicos entram em vigor 30 (trinta) dias após sua divulgação.
- O Campeonato Paulista de Drift, que terá denominação comercial de Drift Cup, será realizado conforme calendário de datas e locais divulgados antecipadamente através do site oficial da FASP e mídias sociais do Campeonato.
- Poderão participar do Campeonato Paulista de Drift 2026 - Racing Track Drift Cup, todos os pilotos filiados e habilitados pela Confederação Brasileira.

INDÍCE

- Premiações Etapa & Temporada 2026
- Inscrições
- Vistoria
- Equipamentos de proteção
- Conduta desportiva
- Sistema de pontuação
- Cronogramas
- Traçado oficial

RACING TRACK

EVENTS & DRIFT TEAM

1.0 Premiações Drift Cup

- **Premiação PRO**

1ª Etapa - 11/04

P1 R\$3.000,00

P2 R\$1.500,00

P3 R\$500,00

2ª Etapa - 18/07

P1 R\$3.000,00

P2 R\$1.500,00

P3 R\$500,00

3ª e 4ª Etapa (Final da temporada) - 12/12 e 13/12

P1 R\$3.000,00

P2 R\$1.500,00

P3 R\$500,00

+

P1 Temporada 2026 R\$10.000,00

- **Premiação LIGHT**

1ª Etapa - 11/04

P1 R\$1.500,00

P2 R\$1.000,00

P3 R\$500,00

2ª Etapa - 18/07

P1 R\$1.500,00

P2 R\$1.000,00

P3 R\$500,00

3ª e 4ª Etapa (Final da temporada) - 12/12 e 13/12

P1 R\$1.500,00

P2 R\$1.000,00

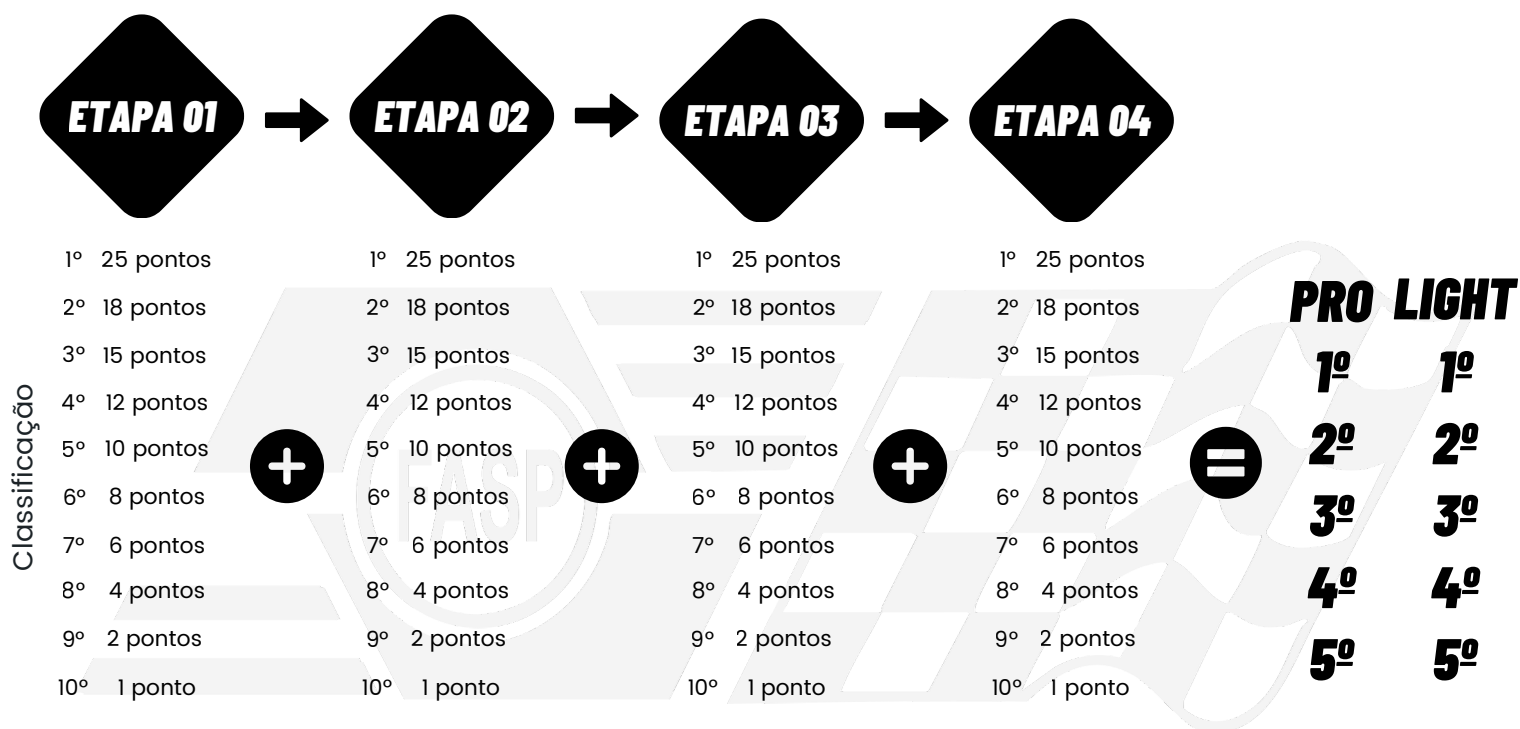
P3 R\$500,00

+

P1 Temporada 2026 R\$6.000,00

RACING TRACK

EVENTS & DRIFT TEAM



1.1 Etapas 2026

- Ao longo da **temporada 2026 serão 04 etapas** e na somatória total teremos os Campeões e Vices campeões Paulista da temporada, nas categorias PRO e LIGHT.
- Dezembro** em específico teremos a 3ª e 4ª no mesmo final de semana.
- Dentre as 04 etapas da Drift Cup, teremos uma menor **pontuação como descarte** e a mesma não poderá ser um 0 (falta de classificação) ou a falta da etapa.
- Top Qualify:** Bônus de 5pts na temporada não sendo somado na etapa, sim na somatória anual e não entra na nota de descarte.

2.0 Inscrições

No ato da inscrição, o piloto deverá apresentar a cédula desportiva da Confederação Brasileira de Automobilismo(CBA), dentro do ano vigente.

Todos os concorrentes e pilotos, ao assinar a ficha de inscrição, se comprometem a respeitar o texto deste Regulamento Desportivo, bem como, de todos os dispositivos citados neste regulamento.

- **2.1 PRO/LIGHT:** Categoria focada em pilotos semi ou profissionais.

Itens Obrigatórios da categoria

- . A - **Estrutural:** Rollcage (gaiola) completa padrão Anexo J (sessão 4.0);
- . B - O **banco** do piloto deve ser homologado FIA ou SFI e deve estar dentro do prazo de validade constante no selo de homologação;
- . C - Todos os **cintos** de segurança devem atender às Homologações SFI ou FIA vigentes;
- . D - **Indumentária do piloto:** Os **macacões** devem ser confeccionado em material resistente ao fogo e certificados conforme a especificação SFI 3.2 / A / 5 ou superior ou homologados com as especificações da FIA 2000, que cobrem efetivamente o corpo, incluindo pescoço, tornozelos e pulsos. Recomenda-se usar macacões de várias camadas;
- . E - **Luvas e sapatilhas** são obrigatórios e devem ser resistentes ao fogo e certificados conforme a especificação SFI 3.3 / 5 ou superior, ou com as especificações da FIA 8856-2000;

RACING
TRACK
EVENTS & DRIFT TEAM

. F - **Capacete** com viseira, homologado pela CBA / FIA ou qualquer órgão reconhecido pela FIA.

. G - Piloto Pro ou Master no Campeonato Brasileiro, será identificado automaticamente como Pro na RCT.

. H - **Limite de Pneu (PRO)** : aro 18 largura de 265mm.
Proibido o uso de remolds/recapados.

Limite de Pneu (LIGHT): aro 17 largura de 225mm,
Proibido o uso de remolds/recapados.

OBS: Não teremos controle de dureza ou composto, será aceito pneus radiais, slick ou semi slick.

3.0 INSCRIÇÕES

Incluso: 01 Carro + 01 piloto + 10 Pulseiras para equipe

. Valor anual R\$ 1.800,00 (pagamento até o dia 27/03) ou valor por etapa R\$600,00

- A **inscrição** será feita on-line (Sympla) ou pelo WhatsApp da RCT (pagamento via pix), onde será obrigatório: Nome completo, CPF, modelo do carro (Característica e potência aproximada), categoria para a Cup e foto da carteira da CBA.
- **Conclusão de inscrição:** Após o envio dos dados pediremos uma seleção fotos em alta resolução, para as artes que serão publicadas.
- **Briefing Presencial:** É obrigatória a presença no Briefing de todos os pilotos inscritos na prova, convocados pela direção de prova, através do sistema de som ou conforme horários pré- determinados no cronograma descrito no regulamento particular de prova. A ausência injustificada do piloto ao Briefing poderá acarretar em punição de acordo com a decisão dos Comissários Desportivos;
- **BOX:** Para as primeiras 25 inscrições teremos os box reservados, logo não deixem para última hora e para os demais, separem a sua tenda (não sendo permitido tendas de marcas patrocinadoras, apenas equipes de pilotos e com nome dos mesmos) para que fique confortável.

OBS: Favor entrar em contato conosco para colocarmos o mesmo no grupo de WhatsApp, onde passaremos informações tais como: Briefing, cronogramas e detalhes gerais.

4.0 VISTORIA

OBS: Os veículos poderão ser “revistoriados” a qualquer momento.

• 4.1 Estrutural

1. Os veículos devem manter a estrutura original de carroceria de metal e / ou chassis de metal entre as extremidades dos pontos de fixação originais da suspensão traseira e dianteira. Partes não estruturais ou móveis podem ser alteradas e substituídas por materiais de fibra ou outros;
2. Nenhuma parte da carcaça do motor pode cruzar a referência vertical da parede de fogo original para o túnel de transmissão;
3. Gaiolas de proteção parafusadas não são permitidas, todas as gaiolas de proteção devem ser soldadas. Com exceção dos chassis de Alumínio os quais devem ser consultado o comissário para decidir a melhor forma de realizar a fixação;
4. Todos veículos que estiverem equipados com barras de impacto dianteiras e traseiras, deverão estar presas de forma segura;
5. Barras de **impacto devem ser arredondados ou tampados** para evitar travar ou perfurar outro veículo, analisaremos caso a caso para que não danifiquem os outros veículos;
6. As portas devem usar o mecanismo de trava de fábrica;
7. O mecanismo de trava / trava da porta interna e externa deve estar funcional e facilmente acessível para o motorista sair do veículo;
8. As portas com um interior exposto devem ter as bordas afiadas removidas ou cobertas;

- **4.2 Rodas/Pneus**

1. As **rodas deverão ter adesivos** nos aros ou pintura no pneu em cor contrastante em uma parte específica de cada uma das rodas **(dianteiras e traseiras)** durante os treinos oficiais, qualificação e competição;
2. As rodas devem ter **todos os parafusos** para as devidas fixações.

- **4.3 Fluídos e combustível**

1. As modificações no sistema de óleo são livres, mas devem estar totalmente fechadas e livres de vazamentos;
2. É obrigatório o sistema de **respiro de óleo estar ligado a um reservatório** para não derramar óleo na pista;
3. Obrigatório o uso de **bandejas** na parte inferior do motor, para que mesmo em caso de vazamentos os mesmos não sujem a pista (o material para a bandeja deve ser de ferro, aço ou alumínio para que não tenhamos combustível para casos de incêndios);
4. As **linhas de combustível não podem estar passadas por dentro do habitáculo do piloto**, para que em caso de vazamentos a mesma não traga riscos internos para o piloto e para carros que possuem tanques não originais no porta malas o ideal é que tenhamos uma separação (parede corta fogo) entre o cockpit do piloto e a área do tanque.

- **4.4 Luzes**

1. Luzes traseiras e luzes de freio devem funcionar normalmente.
2. Na categoria **PRO** é obrigatório que tenhamos uma luz de **freio redundante (ADICIONAL)**, podendo ser fita de LED interna ou semelhantes. Essa necessidade é para quem em casos de colisões traseiras e fique sem as lanternas, não afete o julgamento.

- **4.5 Adesivos da Cup**

1. Adesivos de para-brisa da RCT Drift Cup são obrigatórios na parte superior do parabrisa.
2. A Racing Track se reserva o direito de remover quaisquer adesivos ou outros itens, ou cobri-los a seu critério;

- **4.6 Bancos**

1. Bancos Concha PRO e LIGHT - homologado FIA e na validade.
2. O banco do piloto deve ser homologado FIA ou SFI e deve estardentro do prazo
3. de validade constante no selo de homologação;
4. A vida útil de um banco homologado pela FIA é de 5 anos a partir da data de
5. fabricação indicada na etiqueta do assento;
6. As etiquetas de homologação devem estar visíveis;
7. Os suportes dos bancos devem ser do tipo listado na lista técnica nº 12 da FIA (lateral, inferior, etc.).

- **4.6 CINTO DE SEGURANÇA**

1. Todos os ocupantes devem utilizar cintos de segurança que esteja em conformidade com estes regulamentos;
2. Todos os ocupantes devem utilizar um cinto de segurança de quatro, cinco ou seis pontos que atenda às seguintes especificações em todos os momentos durante o treino, qualificação e corrida;
3. Todos os cintos de segurança devem atender às Homologações SFI ou FIA vigentes;
4. Deve haver uma única liberação comum ao cinto, sendo uma liberação subabdominal;
5. Independentemente da data de fabricação, o cinto de segurança deve ser substituído se as correias estiverem cortadas / desgastadas, se alguma das fivelas estiver dobrada / rachada, se o veículo tiver sofrido um impacto severo ou a pedido do comissário;
6. Todos os sistemas de cinto de segurança devem ser montados de acordo com as instruções do fabricante ou com o Guia SFI de montagem do cinto de segurança;

ATENÇÃO: Qualquer veículo que, após aprovação por um comissário, seja desmontado, modificado ou alterado de alguma forma que possa afetar sua segurança ou pôr em causa sua elegibilidade ou que esteja envolvido em um acidente com consequências semelhantes, deve ser reapresentado pelo participante para aprovação. É de responsabilidade do participante notificar o comissário de participante para aprovação. É de quaisquer modificações.

- **4.7 Extintores:**

1. **Obrigatório ao mínimo 01 extintor de 1kg**, que deverá estar posicionado em lugar de fácil acesso e dentro da validade.
2. As linhas de extintores não serão obrigatórias para PRO. Mas pilotos, é essencial que vocês analisem de efetuarem a instalação nos carros.

- **5.0 CONDUCTA DESPORTIVA**

1. Durante sua permanência na área do evento os pilotos e integrantes de sua equipe deverão observar conduta desportiva própria entre si e em relação aos demais participantes. Ofensas, julgamentos, insultos, racismo, preconceitos, terão as devidas penalidades que a equipe RCT achar necessária;
2. É proibido antes, durante ou após qualquer atividade oficial ou de treino, o piloto realizar qualquer manobra não compatível com a competição, sob pena de sofrer as penalidades. Assim como a conduta dentro dos boxes deve ter a velocidade máxima de 10km/ h e é totalmente proibido “Borrachões” nos boxes ou proximidades;
3. Qualquer notificação ou informação de autoridades de trânsito sobre desrespeito às leis de trânsito por piloto ou veículo na prova, ou sobre testes de veículo realizados em via pública, implicará na desclassificação do piloto responsável.
4. Penalidades serão analisadas/aplicadas pelos comissários desportivos da Federação de Automobilismo de São Paulo - FASP, escalados para o evento.

6.0 SISTEMA DE PONTUAÇÃO

Na reunião via vídeo conferência, passaremos para vocês quais jurados vão ser os responsáveis pelo julgamento e critérios.

- **Linha - 30 pontos**

Os pontos de linha serão divididos por setores em cada pista. Os pontos de linha terão grande influência da forma que transita entre os pontos demarcados na pista de Zonas Externas e Internas, clip points e áreas de touch-and- go.

- **Ângulo - 30 pontos**

Os pontos de ângulo serão divididos por setores em cada pista. Os pontos de ângulo terão uma grande influência da forma que é utilizado nos pontos demarcados na pista de Zonas Externas e Internas, clip points e áreas de touch-and- go. Devendo o ângulo, sempre que possível, ser o principal responsável pela desaceleração dos veículos nas áreas de desaceleração durante o percurso.

- **Estilo - 40 pontos**

Os pontos de estilo são separados em 2 categorias: Fluidez e Comprometimento, sendo avaliados em todo o percurso, desde a linha de partida até a linha de chegada.

ATENÇÃO:

1. As áreas subjetivas da pontuação e da decisão de um juiz não são protestáveis;
2. Os protestos devem ser feitos em uma ação objetiva que pode ter sido passada despercebida, dentro dos limites de uma batalha;
3. Exemplo: caiu a porta de um dos carros durante uma volta e atrapalhou o oponente. Ação objetiva em relação aos protestos é definida como uma ação que é evidência visual e incontestável;
4. No caso de um protesto ocorrer na última batalha ou logo antes de uma interrupção programada, o protesto deve ocorrer no máximo até 30 minutos após os resultados da batalha serem anunciados.
5. Só serão aceitos protestos a partir das Quartas de finais, na categoria PRO e a mesma deverá ser alegada por um Spotter.

6.1 CRITÉRIOS DE JULGAMENTO EM BATALHA

- **OBJETIVOS DO PILOTO LÍDER:**

- Executar uma volta que permita que o piloto perseguidor mantenha proximidade.

- **DEDUÇÕES DO PILOTO LÍDER:**

- Menos ângulo do que o ideal para as voltas de qualificação.
- Uma linha mais fechada do que na volta de qualificação - Transições ruins
- Tentar se distanciar do piloto perseguidor comprometendo Linha, Ângulo ou Estilo.

- **OBJETIVOS DO PILOTO PERSEGUIDOR:**

- Iniciar no mesmo local do piloto líder.
- Manter a maior proximidade possível pelo maior tempo possível com o piloto líder
- Manter o mesmo ou mais ângulo do que o piloto líder.
- Imitar as transições e linha do piloto líder ao longo da volta.
- Manter o drift até passar a linha de chegada.

- **DEDUÇÕES DO PILOTO PERSEGUIDOR:**

- Utilizar uma linha mais fechada do que do piloto líder.
- Utilizar um ângulo menor do que do piloto líder - Tempo e local da iniciação
- Tempo das transições e pilotagem geral em comparação com o piloto líder.

7.0 FORMATO DE ELIMINAÇÃO NAS BATALHAS

- As batalhas são disputas de eliminação única, que consistem em duas voltas por batalha, com o vencedor avançando na chave, sendo:
Volta 01 - O Piloto A está na posição de líder, com o Piloto B na posição de perseguidor
Volta 02 - O Piloto B está na posição de líder, com o Piloto A na posição de perseguidor
- Os juízes assistirão a Volta 1 e a Volta 2. Eles também compararão as duas voltas de Líder e de Perseguidor e determinarão qual piloto foi o melhor piloto no geral;
- O resultado das batalhas será consequência da análise de três juízes que deverão declarar seus votos sendo: 1. Piloto A vence; 2. Piloto B vence; 3. Mais Uma Vez (não foi possível determinar um vencedor e os pilotos deverão realizar mais uma batalha);
- AS chamadas mais uma vez (OMT) não são destinadas a batalhas mal executadas. Os juízes se reservam o direito de fazer um julgamento em batalhas que contenham uma variedade múltipla de erros e / ou deduções e declarar um vencedor;
- Se um veículo estiver quebrado ou incapaz de movimentar até a linha de largada, o veículo restante deve fazer uma volta única e completa para poder seguir em frente na competição.
- Ao os pilotos finalizarem as voltas, mesmo após passarem a linha de chegada os mesmos devem prosseguir com o carro sob controle a todo momento.

7.0 CLASSIFICAÇÃO E FORMATO DE ELIMINAÇÃO NAS BATALHAS

7.1 Classificação por Etapa e Temporada

Qualify → Serão duas voltas de até 100pts, ambas saindo parado na largada e valerá para a classificação a melhor volta.

- O alinhamento dos pilotos será feito em pista;
- **TOP QUALIFY ganhará 5 pontos** na pontuação Geral da temporada (não será somado na etapa);
- **PRO/LIGHT** Formação do **top 16**, sendo que 15 passam direto e teremos uma vaga para repescagem.
- **Repescagem** entrará em último do chaveamento independente da pontuação:

Exemplo: Pontuação do 15º = 75pts, "vencedor" da repescagem poderá tirar 100pts, mas será considerado 74pts.

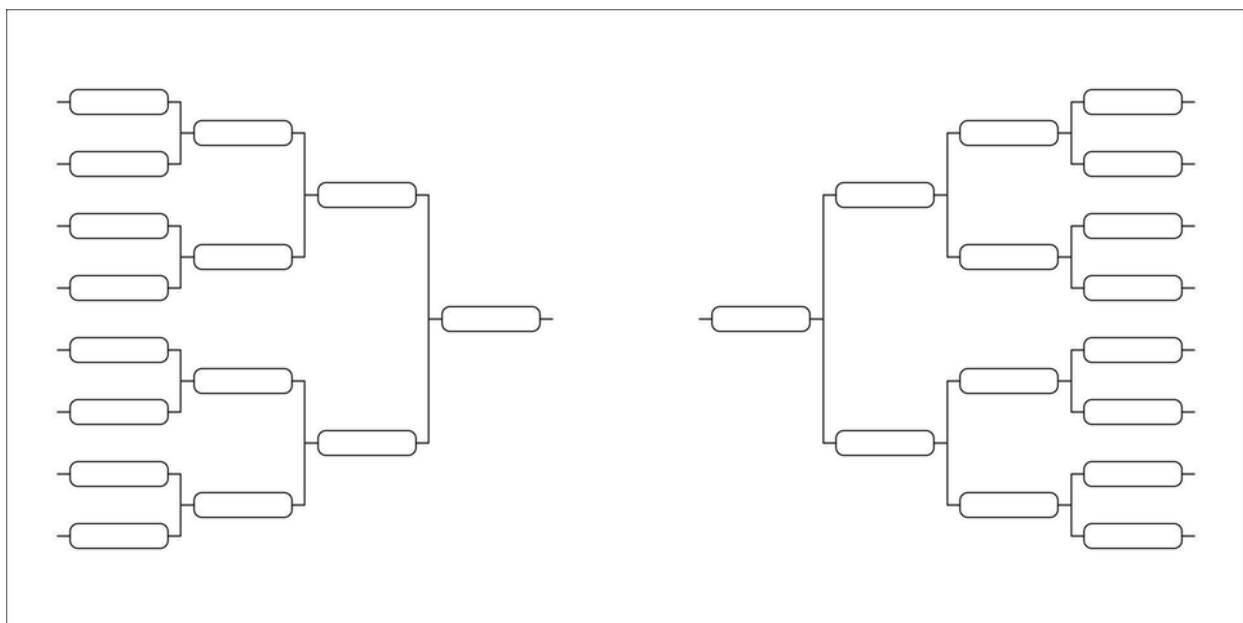
- Alinharemos pré etapa como será o **chaveamento mediante a quantidade de pilotos**.
- **Vencedores da etapa** → P1/P2, P3/P4 por batalhas e P5 por qualify.
- **Classificação Geral** → Somatória de pontos das etapa

Critérios de Desempate:

1ª Qualify (da última etapa);

2ª Somatória de pontos de Qualify das etapas.

7.1 SISTEMA DE CHAVES e CLASSIFICAÇÃO



7.2 VOLTAS INCOMPLETAS NAS BATALHAS

Se um piloto cometer um dos seguintes erros em uma volta de batalha, ele não receberá uma pontuação para essa volta e, portanto, a volta será considerada incompleta

Os seguintes erros consistem uma volta INCOMPLETA nas batalhas.

- Rodar;
- **Drift contrário** – Realizar o drift com o ângulo oposto ao necessário naquele ponto do percurso;
- Capô, porta-malas, portas ou qualquer outra parte móvel do veículo abrindo durante uma volta e assim atrapalhando o oponente;
- Colisão considerada antidesportiva ou excessiva;
- Passar o piloto líder de forma ilegal - resulta em um INCOMPLETO para o piloto perseguidor;
- Ser ultrapassado de forma legal resulta em um INCOMPLETO para o piloto líder.
- Perseguidor intencionalmente não perseguir com proximidade o líder, chamamos isso de perseguição inativa.
- Sequência de vários erros que podem ser considerados como liderança **NÃO PERSEGUÍVEL**. A aplicação desta regra de volta não perseguível serve para os casos onde o líder comete diversos erros que podem induzir a um erro do perseguidor. Se os juízes considerarem que um erro do líder ocasionou um erro do perseguidor eles podem atribuir o erro do perseguidor ao líder.

- **Não manter controle após a linha de chegada.** Ex.: Rodar depois da linha de chegada ou terminar a volta sem demonstrar o controle do veículo.

7.3 ULTRAPASSAGENS

Ultrapassar é permitido nas batalhas. A passagem não é necessária, mas é legal para o piloto perseguidor, desde que todas as quatro condições a seguir sejam atendidas:

- O Piloto líder deve estar fora da pista ou completamente fora do traçado;
- O Piloto perseguidor só pode ultrapassar em um local de Clip-Point interno;
- O Piloto perseguidor só pode ultrapassar o piloto líder pelo lado de dentro da curva;
- O Piloto perseguidor se torna o piloto líder depois que o piloto perseguidor ultrapassa completamente o piloto líder. Após a conclusão de uma ultrapassagem legal executada corretamente;
- O Piloto perseguidor se tornará o piloto líder e deve concluir a volta de acordo com os critérios de julgamento. Uma vez concluída a volta, o piloto que foi ultrapassado receberá um INCOMPLETO nessa volta.

7.3 CONTATOS E COLISÕES NAS BATALHAS

O contato do veículo durante as batalhas de drift é algo que a RCT reconhece como parte do esporte, no entanto, colisões de veículos durante uma batalha exigem regras e diretrizes específicas.

RACING TRACK

EVENTS & DRIFT TEAM

- Colisões propositalis, tais como:

Ex: o líder desacelera propositalmente fazendo com que o perseguidor ou alinhe ou atinja o mesmo.

Ex: o Perseguidor atinge o líder propositalmente.

ATENÇÃO: Ambas atitudes ocasionarão na desclassificação do piloto, por ato antidesportivo e estará a critério dos jurados.

- Em alguns casos, os danos sofridos nos veículos podem levar tempo para serem reparados. Somente o piloto que não for considerado culpado pode solicitar até 10 minutos para consertar seu veículo;
- Se um veículo não puder ser reparado após uma colisão e o piloto deste veículo não for considerado culpado durante o incidente, o Comissário Técnico verificará se o veículo pode ser reparado no tempo de 10 minutos, caso o veículo não seja reparável a tempo o piloto que não teve culpa será considerado vencedor da batalha. O piloto receberá pontos por vencer essa batalha. No entanto, como o piloto vencedor não conseguiu terminar duas voltas da batalha, ele não continuará na competição;
- Se o caso acima ocorrer na batalha final, o Comissário Técnico poderá decidir a melhor de proceder no sentido de concluir a competição. Exemplo: permitir um tempo adicional além dos 10 minutos para reparos. Caso o veículo passe a ter vazamentos, infelizmente não poderá mais competir;
- No cenário acima, se o resultado resultar em um piloto com um furo no pneu ou um dano na roda, o Comissário Técnico pode solicitar que ambos os pilotos troquem os seus.

7.4 DANOS NOS PNEUS DURANTE BATALHA

- No caso de um pneu aparecendo o arame de amarração, não será permitida a largada do piloto;
- O piloto não pode alinhar para a primeira volta com um pneu muito desgastado e os pneus precisam resistir as duas voltas, não sendo permitido troca de pneus entre as voltas da mesma batalha, para garantir que um piloto não receba vantagem sobre o outro.

7.5 TEMPO DE 5 MINUTOS

- Para manter a segurança na competição, as equipes podem solicitar um tempo de 5 minutos para fazer os reparos necessários durante os treinos qualificatórios e Batalhas. O Tempo de 5 Minutos não deve ser usado para fins estratégicos, somente o piloto poderá solicitar o Tempo de 5 Minutos e somente o Comissário Técnico pode conceder o Tempo de 5 Minutos.
- As trocas de pneus não serão permitidas durante o Tempo de 5 Minutos, a menos que ocorra uma quebra ou danos na roda / pneu.
- O Tempo de 5 Minutos poderá ser pedido pelo Comissário Técnico caso julgue necessário qualquer tipo de reparo no veículo.
- O piloto pode usar apenas um (1) Tempo de 5 Minutos durante cada etapa. O Tempo de 5 Minutos pode ser usado durante Qualificatórias ou Batalhas. Solicitações de tempo limite de competição adicionais e simultâneas não são permitidas, a menos que citadas em outras seções destas regras.
- Os competidores que não fizerem os reparos necessários nos prazos estipulados serão desqualificados da competição e perderão para o piloto adversário.

7.6 VAZAMENTOS

- Em caso de vazamentos, se o piloto estiver em batalha, o mesmo deverá usar os 5 minutos e solucionar o problema. Entretanto, se o vistoriador sinalizar o vazamento o piloto deve resolver antes de entrar na pista, ou acarretará na sua desclassificação.

8.0 EXPOSITORES

ATENÇÃO: Nenhum logotipo de patrocinador ou fornecedor que não sejam aprovados ou permitidos nos eventos Racing Track será permitido em qualquer local (is) do evento. Além disso, nenhum material ou itens promocionais são permitidos em frente ao box do piloto, apenas 02 flags (windbanners) da equipe, assim tendo como imagem principal o piloto e nos periféricos do layout os patrocinadores do mesmo.

7.0 CRONOGRAMA: SUJEITO A ALTERAÇÕES

Drift Cup - Treinos, classificatória e batalhas (Sábado)

- Chegada no kartódromo **13h00 às 19h00** - organização dos boxes
- **16h00 às 19h00** Vistoria e recepção dos pilotos

Não necessitamos da presença do piloto nesse horário, apenas um responsável e o veículo presente.

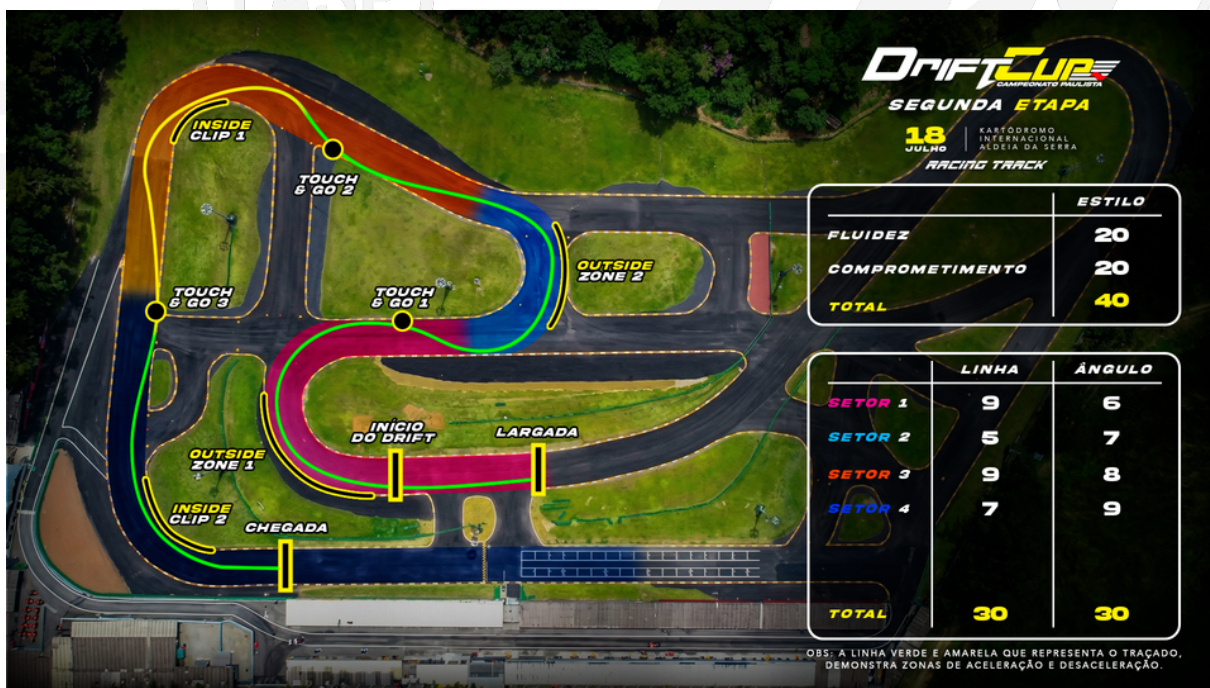
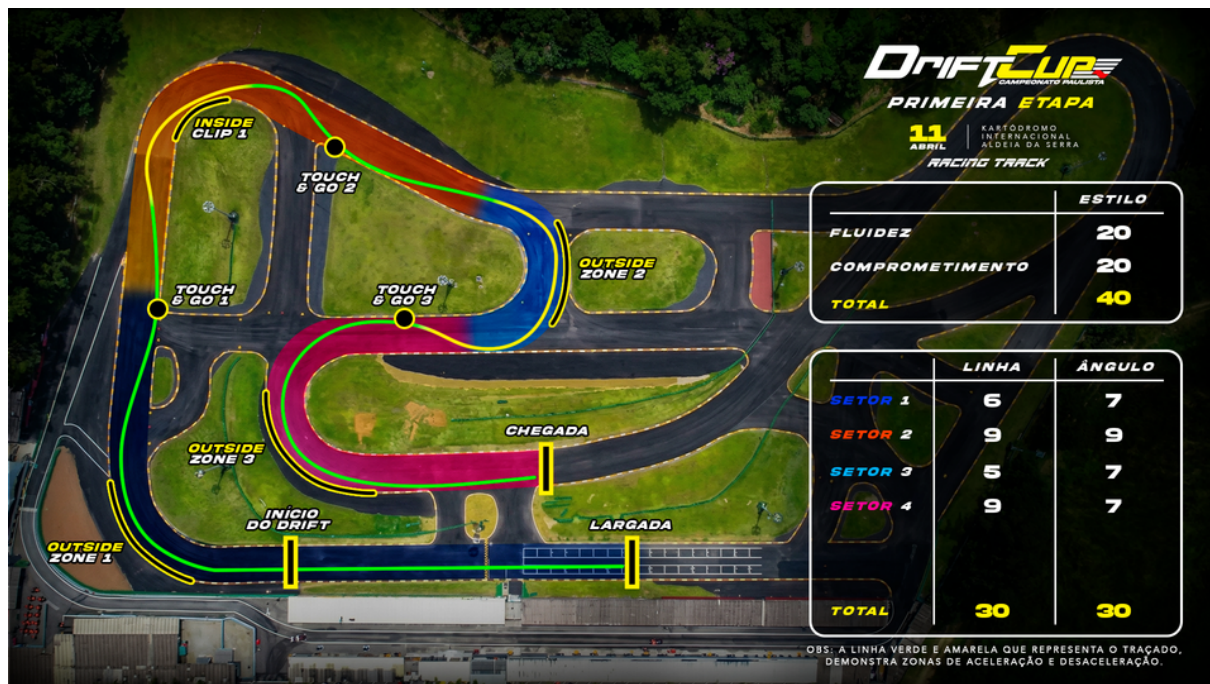
- **20h00** Briefing Obrigatório
- **21h00 às 21h40** Pista liberada para treino LIVRE (Pro/Light)
- **22h00 às 23h00:** Qualify (02 passadas e valerá a com melhor pontuação)
- **23h00:** Top 32 Pro e Light
- **Finalização:** Pódio e premiação

OBS: Os box cobertos estão sendo separados mediante ordem de pagamento de inscrição, Drift Team e logo temos apenas 25 boxes, para os demais pilotos pedimos para que levem tenda.

RACING TRACK

EVENTS & DRIFT TEAM

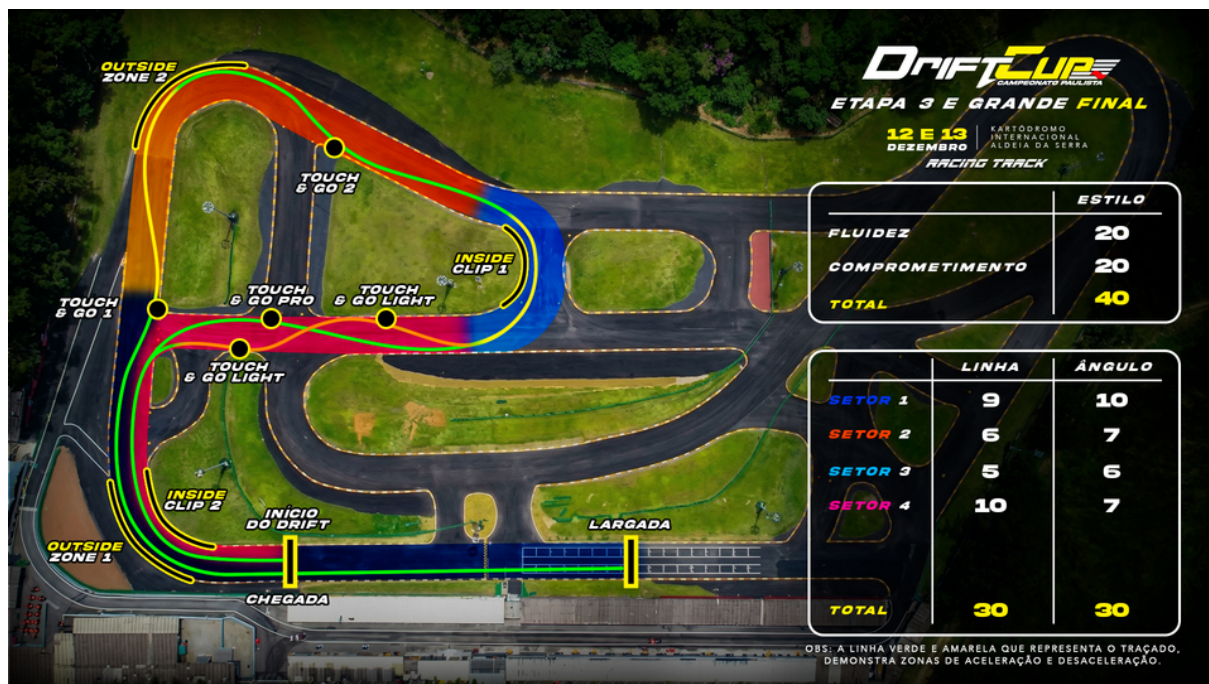
8.0 - Traçado e setores CUP - LIGHT e PRO



RACING TRACK

EVENTS & DRIFT TEAM

8.0 - Traçado e setores CUP - LIGHT e PRO



9.0 - Organização do evento

Caso ocorra alguma falha da organização, tais como:

- a) Posicionamento invertido do piloto líder e perseguidor.
- b) Falta de sinalização de queima de largada, toque no cone pelo líder da batalha ou ainda.
- c) Falta de informação aos juizes, ex: problema câmeras, problema imagens encaminhadas ao juizes, etc..

- Qualquer outro erro onde a organização seja responsabilizada a volta e ou batalha poderá ser refeita e nesse caso desconsiderada.
- O(s) piloto(s) terão um tempo máximo de 5 minutos, após chegada ao seu box, para se reapresentarem para nova volta ou batalha, sendo permitido troca de todos os pneus e reabastecimento, tanto para qualificação quanto para as batalhas.
- Caso ocorra algum dano ao veículo durante a volta ou batalha invalidada, além da permissão de troca de pneus e reabastecimento será permitido um tempo para reparo de até 10 min, seguindo assim as diretrizes de colisão onde o piloto não é culpado.
- Se o erro por parte da Organização ocorrer na primeira volta de uma batalha, a batalha completa será reiniciada, se ocorrer na segunda volta de uma batalha apenas a segunda volta será refeita.
- Se o erro acontecer na volta de qualificação, a volta será desconsiderada e o piloto terá tempo máximo de 5 minutos, após chegada ao seu box para refazer sua volta.

10 - TUDO QUE NÃO ESTIVER EXPLICITAMENTE ESCRITO NESSE REGULAMENTO É EXPRESSAMENTE PROIBIDO.



PAULO ENÉAS SCAGLIONE
PRESIDENTE FASP

VARTAN GDIKIAN
PRESIDENTE CTD
