

WIBX CUP

REGULAMENTO TÉCNICO 2025

ARTIGO 1: REGULAMENTO GERAL.....	1
ARTIGO 2: VEÍCULOS, CHASSIS E MODIFICAÇÕES PERMITIDAS	2
ARTIGO 3: CATEGORIAS	2
ARTIGO 4: CARROCERIA E DIMENSÕES.....	3
ARTIGO 5: PESO.....	4
ARTIGO 6: MOTOR	5
ARTIGO 7: TRANSMISSÃO PARA AS RODAS.....	5
ARTIGO 8: SUSPENSÃO	5
ARTIGO 9: SISTEMA DE FREIOS	6
ARTIGO 10: SISTEMA DE DIREÇÃO.....	6
ARTIGO 11: RODAS E PNEUS	6
ARTIGO 12: COMBUSTÍVEL E ABASTECIMENTO	7
ARTIGO 13: LUBRIFICAÇÃO E ARREFECIMENTO.....	7
ARTIGO 14: SISTEMA ELÉTRICO.....	8
ARTIGO 15: EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA	8
ARTIGO 16: ESTRUTURA DE SEGURANÇA	8
ARTIGO 17: TELEMETRIA	9
ARTIGO 18: LIMITE MÁXIMO DE VELOCIDADE E PENALIZAÇÕES	9
ARTIGO 19: CONSIDERAÇÕES GERAIS.....	9

ARTIGO 1 – REGULAMENTO GERAL

Art. 1 – O Campeonato Paulista de Categoria **WIBX CUP**, da SUPERLIGA, seguirá as normas previstas no presente Regulamento Técnico, que abrange todos os veículos participantes, bem como o Código Desportivo da SUPERLIGA, Regulamento Desportivo da categoria, os regulamentos particulares de Prova e seus Adendos.

- 1.1** - Este Regulamento e seus adendos tem força de lei desportiva, em conformidade com os princípios estabelecidos pela legislação nacional.
- 1.2** - O número máximo de participantes para a prova será o definido de acordo com a capacidade de cada autódromo onde for realizada a etapa, devendo ser estabelecido no Regulamento particular da prova.
- 1.3** - Os Comunicados Técnicos emitidos pelos Comissários Desportivos em conjunto com a Organização poderão ser aplicados imediatamente durante o Evento. Já os considerados Adendos de Segurança entrarão em vigor a partir da data de publicação oficial no site da SUPERLIGA.

- 1.4** – Todas as modificações que não são expressamente permitidas pelo presente Regulamento são proibidas, devendo, assim, as peças, os sistemas, os componentes ou itens permanecerem original do veículo utilizado.

ARTIGO 2 – VEÍCULOS CHASSIS E MODIFICAÇÕES PERMITIDAS

2.1 – VEÍCULOS

2.1.1 – Permitidos –

- 1)** Veículos Importados e Nacionais cujos projetos técnicos tenham sido lançados no mercado nacional há pelo menos 20 anos, e estes veículos com as modificações estéticas apresentadas pela fábrica, mas que mantiveram a mesma base técnica;
- 2)** Veículos denominados Carreteras e Réplicas Nacionais.

2.1.2 – Proibidos – Veículos turbo, monopostos ou protótipos, independente do ano de fabricação.

2.1.3 – Casos Especiais - Modelos diferentes aos relacionados neste regulamento, ou com alguma divergência quanto ao mesmo, terão que ser previamente vistoriados, aprovados e liberados pela comissão técnica da SUPER LIGA.

2.2 – CHASSIS

Todos os veículos deverão ter chassi ou carroceria (no caso desta ser monobloco) original.

2.3 – MODIFICAÇÕES PERMITIDAS

Tudo que não constar deste regulamento como permitido, é expressamente proibido. Sendo assim, todo item que não for contemplado neste regulamento deverá encontrar-se nas suas características originais.

Deverão ser instalados banco de competição, cintos de segurança quatro ou cinco pontos, equipamentos de segurança, arco de segurança mais barra transversal.

Os veículos deverão ser originais. Suas carrocerias poderão receber apenas pequenas modificações com o propósito de adequá-los e torná-los mais seguros para o uso em competição.

O motor poderá ser trabalhado dentro das regras deste regulamento.

Deverá ser mantida toda a colocação e fixação dos componentes da suspensão.

No caso de dúvida, as peças deverão ser confrontadas com as originais de fábrica. Quando este regulamento não permitir clara e especificamente que a peça ou componente possa receber algum tipo de trabalho, esta deverá ser mantida original.

Proibida toda e qualquer adição de material (solda, colagem, eletrólise, etc.) a qualquer elemento mecânico, seja motor, câmbio ou suspensão. Somente nos casos em que este Regulamento permitir serão aceitos tais trabalhos.

ARTIGO 3 – CATEGORIAS

A WIBX CUP, da Superliga, será composta por 3 categorias, diferenciadas pelo tempo de volta estipulado para cada Autódromo, nos termos do artigo 18 deste regulamento:

3.1 – Categoria C - Identificação = Fundo preto com a letra “C” em branco

3.2 – Categoria D - Identificação = Fundo verde com a letra “D” em branco

3.3 - Racing Girls - - Identificação = Fundo rosa com a letra “G” em preto.

ARTIGO 4 – CARROCERIAS E DIMENSÕES

4.1 – CARROCERIA

A aparência externa deverá ser original de maneira que o veículo possa ser facilmente identificado pela sua marca e modelo. A carroceria deverá ser de chapa de aço, sendo, contudo, permitidas partes em fibra desde que o peso se enquadre conforme artigo 5º, ou em fibra para os veículos originalmente fabricados com este material.

Todos os veículos deverão manter suas dimensões originais: comprimento x largura x altura.

É permitido o uso de spoiler dianteiro nos veículos desde que tal equipamento não descaracterize o desenho original do veículo.

Proibido uso de aerofólio (asa), exceto os modelos que foram oferecidos em alguma versão do veículo como opcional de fábrica (ex. Aerofólio do escort XR3 ou do gol GTS). Proibido extrator de ar traseiro ou qualquer apêndice aerodinâmico (chapa de alumínio ou fibra de vidro) localizado na parte traseira do veículo, dianteira ou saias laterais, com efeito, aerodinâmico, bem como “fundo plano”.

Permitida pequena abertura na parte da frente para o sistema de arrefecimento (sistema de freio).

4.2 – MATERIAIS INFLAMÁVEIS

Obrigatória a retirada dos bancos, laterais internas de papelão, forrações acústicas e demais materiais inflamáveis.

4.3 – PARA- CHOQUE

Obrigatória a retirada dos para-choques. Se o veículo originalmente tiver saído de fábrica com para-choques envoltivos de plásticos, estes poderão ser mantidos.

4.4 – PARA-LAMAS

Deverão manter as características do veículo original. Contudo, poderão ser abaulados para comportar as rodas e pneus previstos neste regulamento, desde que não afetem o design original do veículo. Nos casos de veículos caracterizados ou carreteiras a comissão técnica definirá os modelos aceitos de para-lamas.

4.5 – ESPELHOS RETROVISORES

Obrigatória a permanência dos espelhos retrovisores, interno e externo esquerdo e direito, sendo liberado o uso de qualquer marca e modelo.

4.6 – VIDROS

É permitido o uso de para-brisa laminado, Policarbonato ou Lexan. Caso o veículo tenha um para-brisa de vidro temperado, é obrigatória a aplicação sobre o mesmo de uma película de insulfilm incolor. Os demais vidros poderão ser substituídos por LEXAN ou policarbonato. No caso de uso dos vidros originais nestes deverá ser aplicada película de insulfilm incolor.

4.7 – ENTRE- EIXOS

Deverá ser mantida a medida original do veículo, sendo admitido o rebaixamento da suspensão.

4.8 - LAY OUT E FIXAÇÃO DO CONJUNTO MOTRIZ

Motor, câmbio e diferencial não podem ser deslocados, tanto transversal como longitudinalmente, em relação à fixação original, exceto quando for feita adaptação de motor não original nos veículos VW a AR, que poderão elevar o conjunto motriz a fim de adequar a cambagem do veículo.

4.9 – TRAVA DO CAPÔ

Obrigatória a instalação de duas travas de segurança no capô dianteiro e traseiro.

4.10 – FARÓIS

Poderão ser mantidos os originais ou poderão ser retirados mantendo-se, contudo, os espaços originais dos faróis. Poderão ainda ser utilizados adesivos imitando o farol original do veículo. Nos veículos caracterizados e carreteras serão permitidos faróis auxiliares, fixados em suportes, em substituição aos originais. Obrigatório que todas as lanternas e faróis sejam protegidos com adesivo plástico transparente.

4.11 – GANCHOS DE REBOQUE

Obrigatório a colocação de gancho de reboque na dianteira e na traseira do veículo, firmemente fixado. Este gancho deverá ser, identificado com cor contrastante com a cor do veículo para facilitar a localização.

ARTIGO 5 – PESO

O peso mínimo dos veículos será o seguinte:

- veículo que usem a plataforma do VW sedan (fuscas, pumas, etc...) que utilizem os motores originais refrigerados a AR ou que tenham adaptado motor EA111 de 4 cilindros: peso mínimo de 790 Kg;
- veículos com adaptação de outros motores, como o motor AP terão peso mínimo de 850 Kg (Ex. Brasília com motor AP = 850 kg de peso mínimo);
- demais veículos de 4 cilindros: peso mínimo de 850 Kg;
- veículos de 6 cilindros: peso mínimo de 1.000 kg;
- veículos de 8 cilindros: peso mínimo de 1.150 kg.

O carro será pesado, com o piloto, com lubrificantes do motor e câmbio, fluido de freio e combustível nos níveis em que terminarem as competições e as tomadas de tempo acima referidas, não podendo ser adicionado nenhum dos líquidos e fluidos acima. Não será drenado o tanque de combustível. No caso de algum componente mecânico ou da carroceria ter caído durante as competições e tomadas de tempo oficiais, este(s) componente(s) não poderá (ao) ser colocado(s) de volta no veículo para aferição do peso, ou seja, o veículo terá seu peso aferido nas exatas condições em que terminou as competições e as tomadas de tempo oficiais.

Qualquer material encontrado solto em qualquer lugar do veículo, durante a pesagem, será retirado antes da aferição do peso.

Quando os veículos estiverem utilizando lastros, estes deverão ser blocos sólidos com peso máximo de 10 kg por unidade, fixados no assoalho do veículo, na parte interna do habitáculo ou na barra transversal da gaiola anti-capotamento (Santo Antônio), conforme ilustração abaixo:



Os lastros devem ser fixados no monobloco/carroceria com contra Placas de +- 50% do lastro, através de parafusos M8 no mínimo, classe 8.8 no mínimo, conforme Anexo J/FIA.

Partes em fibra serão permitidas desde que o peso final se enquadre neste artigo Caso o peso do veículo não alcance o limite estabelecido, deverão ser acrescentados lastros fixados abaixo do banco do piloto, até que o peso mínimo seja alcançado.

A Comissão Técnica da Categoria e a SUPER LIGA, poderá, a qualquer momento, mesmo durante o campeonato, exigir que o piloto proceda à nova pesagem do veículo.

ARTIGO 6 – MOTOR

6.1 – MOTOR

DEVERÁ SER ASPIRADO. É permitida a troca de pistões, para adequação ao uso de álcool como combustível, desde que respeitado o diâmetro original, sendo permitido o uso de pistões forjados. Será respeitada a tolerância máxima de 1,0 mm (um milímetro) na medida do cilindro para os motores.

Os coletores de admissão e exaustão poderão ser substituídos. Medidas livres. O cabeçote pode ser o original ou não, desde que seja mantida a mesma marca/ fabricante do motor original.

É permitido o trabalho e o rebaixamento do cabeçote. Taxa de compressão livre. Comandos de válvula opcionais serão aceitos, independente de sua procedência (importado ou nacional).

É obrigatório o uso do dínamo ou alternador EM FUNCIONAMENTO , não sendo permitida qualquer modificação.

Permitido ventilador elétrico adicional para auxiliar a refrigeração; Permitido radiador de óleo;

Radiador e circuito de água livres, porém nos alojamentos originais. Nos casos dos veículos em que tenha sido feita adaptação de motor refrigerado a água em veículo originalmente refrigerados a Ar, será permitida a fixação de radiador e circuito de água em posição que será validada pelo departamento técnico da SUPER LIGA;

Permitido o uso de bomba de óleo externa e cárter seco.

6.2 – CARBURADORES E INJEÇÃO DE COMBUSTÍVEL

Para todas as categorias poderão ser utilizados os carburadores originais do veículo com trabalho, calibragem e ajustes livres, assim como até dois (2) carburadores fabricados exclusivamente para competição, de corpo duplo, com borboleta de no máximo 40 mm.

Será permitido o uso de injeção eletrônica indireta ou direta de combustível.

6.3 – ESCAPAMENTO

Permitido escapamento trabalhado.

É obrigatória a utilização de abafador no escapamento sempre que o motor for acionado no interior dos boxes.

ARTIGO 7 – TRANSMISSÃO PARA AS RODAS

7.1 – CAIXA DE CÂMBIO

Permitida a substituição do câmbio original de 4 marchas por um de 5 marchas, desde que o modelo utilizado tenha sido oferecido como item original pela fábrica. É obrigatório o uso da carcaça original do câmbio em qualquer tipo de modificação.

Permitida qualquer relação de marchas, desde que se mantenha o número de marchas originais do veículo.

Obrigatória a manutenção da marcha ré. Permitido modificar as engrenagens para dentes retos.

Permitida a substituição das engrenagens originais.

Embreagem livre.

7.2 – DIFERENCIAL

Caixa do diferencial deverá ser original, não podendo haver qualquer trabalho ou troca por relações não disponíveis como item de fábrica. Permitido o uso de autoblocante.

ARTIGO 8 – SUSPENSÃO

8.1 – FIXAÇÃO

A fabricação das bandejas, o tipo do eixo traseiro e o tipo de suspensão e molas, não poderão ser modificados ou substituídos por outro.

Os pontos de fixação das bandejas não poderão ser deslocados, seja no sentido longitudinal ou transversal.

8.2 – BUCHAS

É permitido a substituição das buchas e articulações por sistemas mais seguros em poliuretano.

8.3 – AMORTECEDORES E MOLAS

Permitido recalibrar amortecedores, e rebaixar molas. Permitido o uso de camber plate regulável.

No caso de VW a AR e adaptações que usem esta plataforma, será permitido colocar catraca, não sendo, contudo, permitido a utilização de amortecedores com molas externas na suspensão dianteira. Será permitido o uso de amortecedores com molas externas na suspensão traseira destes veículos. (coil over)

Todos os componentes deverão ser nacionais.

ARTIGO 9 – SISTEMA DE FREIOS

9.1 – FREIO

Os circuitos, obrigatoriamente, devem ser independentes. Permitido o uso de disco ventilado.

Válvulas limitadoras só poderão ser utilizadas quando o veículo, originalmente tenha saído com este sistema. Neste caso, o equipamento a ser usado é o original do veículo.

9.2 – TOMADAS DE AR PARA FREIOS

É permitido o uso de tomadas de ar para ventilação dos freios dianteiros e traseiros, desde que não implique em modificações drásticas na carroceira.

9.3 – FREIO DE ESTACIONAMENTO

O sistema de freio de estacionamento (freio de mão) poderá ser retirado, sendo seu uso opcional.

ARTIGO 10 – SISTEMA DE DIREÇÃO

10.1 – SISTEMA PERMITIDO

Original do veículo, sem modificações.

10.2 – VOLANTE

Permitida a utilização de volante de direção esportiva, exceto de madeira.

ARTIGO 11 – RODAS E PNEUS

11.1 – RODAS

Para os veículos de 6 cilindros no máximo aro 16 " e tala 8".

Para os demais veículos no máximo aro 15" e tala 8".

O material de fabricação é livre.

11.2 - PNEUS

Deverão ser utilizados pneus de fabricação nacional ou importados, desde que sejam vendidos no mercado de varejo nacional, e que tenham o selo do INMETRO.

Para os veículos de 6 cilindros os pneus deverão ter medida máxima de 205 mm. Para os demais veículos os pneus deverão ter medida máxima de 195 mm.

Os pneus poderão ser lixados, porém os sulcos deverão ter no mínimo 2 mm (milímetros) em toda a superfície da banda de rodagem, valendo o ponto mais desgastado. A medição será feita na vistoria de liberação do veículo para cada etapa do campeonato.

Proibido o uso de PNEUS ESPECIAIS de "COMPETIÇÃO", pneus "RECAPADOS", PNEUS SLICK.

Ficam também proibidos os pneus YOKOHAMA, TOYO e ACHILLES e os pneus similares a estes que vierem a ser colocados à venda no mercado de varejo nacional, bem como também uso de válvulas reguladoras eletrônicas de pressão.

Fica autorizado o uso de pneus Semi Slick das marcas: Sailun, Farroad, Itaro e Zestino. Eventualmente, na falta destas marcas, a comissão técnica da SUPERLIGA poderá liberar novas marcas vendidas no mercado interno, desde que atendam os requisitos técnicos mencionados neste item e não sejam consideradas similares às marcas YOKOHAMA, TOYO e ACHILLES. Toda nova marca deverá ser aprovada pela comissão técnica que emitirá um adendo técnico neste sentido.

O veículo que desobedecer a regra de pneus aqui descrita será desclassificado da prova.

ARTIGO 12 – COMBUSTÍVEL E ABASTECIMENTO

12.1 – TIPO DE COMBUSTÍVEL

Poderá ser utilizado como combustível, Gasolina ou Etanol. Não é permitido o uso de Metanol ou qualquer combustível que não seja vendido comercialmente para automóveis de passeio.

12.2 – REABASTECIMENTO

É proibido o reabastecimento durante a corrida.

12.3 – TANQUE DE COMBUSTÍVEL

Tamanho do tanque será livre. Deverá ser fixado no local original ou dentro do porta-malas do veículo. Neste caso deverá existir uma chapa "corta- fogo" separando a cabine do porta-malas. Sua fabricação poderá ser em

metal, borracha, plástico, sendo vedada a utilização de tanque fabricado em fibra de vidro.

12.4 – TUBULAÇÃO DE COMBUSTÍVEL

Poderá ser utilizada a tubulação original do veículo, ou poderá ser substituída por uma tubulação de diâmetro maior. Em qualquer hipótese, a tubulação de combustível não poderá ficar exposta e passar por dentro do habitáculo.

12.5 – BOMBA E FILTRO DE COMBUSTÍVEL

Permitido o uso de bomba elétrica de combustível não podendo ser fixado dentro do habitáculo. Filtros liberados em quantidade e tamanho.

ARTIGO 13 – LUBRIFICAÇÃO E ARREFECIMENTO

13.1 – RESERVATÓRIO PARA RESPIRO

Obrigatória a colocação de um reservatório de no mínimo 2 (dois) litros para os respiros do motor e transmissão.

13.2 – RADIADOR

Livre, mas mantendo os pontos do sistema original de refrigeração do motor.

Permitido a instalação de um ventilador elétrico auxiliar.

No caso de adaptação de motor refrigerado a água em veículo originalmente refrigerados a Ar, será permitida a fixação de radiador e circuito de água em posição a ser validada pelo departamento técnico da SUPER LIGA.

Permitida a refrigeração forçada de óleo e a utilização de Carter seco.

ARTIGO 14 – SISTEMA ELÉTRICO

14.1 – BATERIA

Permitido o uso de chumbo ácido, tipo selada, de qualquer marca, nacional ou não, com capacidade de 12 Volts.

14.2 – LUZES DE FREIO

Obrigatório o uso de 2 (dois) pontos de lâmpadas de freio com capacidade de 21 watts na parte interna do habitáculo voltada para a parte traseira do veículo, junto ao vidro traseiro do veículo, que, ao final da prova, esteja em perfeito funcionamento.

ARTIGO 15 – EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA

15.1 – BANCO DO PILOTO

Obrigatória a instalação de banco de competição devidamente homologado (homologação mínima exigida: FIA 8855-1999 ou equivalente)

15.2 – EXTINTOR DE INCÊNDIO

Obrigatória a colocação dentro do habitáculo do veículo de no mínimo 1 (um) extintor de incêndio de 4 kg (quatro quilos) de pó químico fixado na posição vertical, com alça de acionamento ao alcance do piloto. Também será obrigatório que cada veículo mantenha no seu box no mínimo 1(um) extintor de incêndio de 6 kg (seis

quilos) de pó químico.

15.3 – CINTO DE SEGURANÇA

Obrigatória a instalação de cinto de segurança homologado FIA com no mínimo 4 (quatro) pontos de fixação.

15.4 – CHAVE GERAL E ALÇA DO EXTINTOR

Obrigatória a utilização de uma chave geral e alça do extintor, tanto na parte interna quanto externa do veículo.

Internamente a chave geral e alça do extintor deverão estar ao alcance do piloto sentado e com o cinto de segurança afivelado.

Externamente a chave geral e a alça do extintor poderão ser instaladas do lado do piloto.

As chaves externa e interna deverão ser indicada por uma centelha vermelha, em um triângulo azul com borda branca, de no mínimo 12 cm de base.

ARTIGO 16 – ESTRUTURA DE SEGURANÇA (SANTO ANTÔNIO)

16.1 - ARCO DE SEGURANÇA

Obrigatório o uso de arco de segurança, adicionado de barra transversal. Permitido soldar o arco de segurança na carroceria do veículo com adição de material.

Obrigatório que o arco de segurança seja apoiado no chassi no mínimo por 4 (quatro) pontos.

Os tubos do arco de segurança deverão ser de aço carbono estirados a frio com no mínimo 38mm de diâmetro externo e 2,0 mm. de espessura.

ARTIGO 17 – TELEMETRIA

Permitido o uso de qualquer tipo de telemetria em qualquer componente do carro.

ARTIGO 18 – LIMITES DE VELOCIDADE E PENALIZAÇÕES

18.1 - VELOCIDADE

Para cada circuito em que a categoria vier a realizar provas será definido um tempo de volta mínimo.

1) No caso específico de Interlagos os tempos mínimos de volta permitidos serão os seguintes:

- **Categorias C e Girls:** será de 2'15" (dois minutos e quinze segundos)

- **Categoria D:** será de 2'20" (dois minutos e vinte segundos).

Não serão permitidos tempos inferiores a estes, respeitando-se a inscrição do piloto e uma das duas categorias. Caso isto ocorrer o participante será desclassificado.

Se o tempo de volta for inferior a 2'13" para as **categorias C e Girls** ou inferior a 2'18" para a **categoria D**, o piloto receberá bandeira preta e deverá recolher o veículo para o box, abandonando a prova.

2) No caso específico do ECPA em Piracicaba os tempos mínimos de volta permitidos serão os

seguintes:

- **Categorias C e Girls:** será de 1'21" (um minuto e vinte e um segundos)
- **Categoria D:** será de 1'23" (um minuto e vinte e três segundos).

Não serão permitidos tempos inferiores a estes, respeitando-se a inscrição do piloto e uma das duas categorias. Caso isto ocorrer o participante será desclassificado.

Não será permitido tempo inferior a este. Caso isto ocorrer o participante será desclassificado.

Se o tempo de volta for inferior a 1'19" para as **categorias C e Girls** ou inferior a 1'21" para a **categoria D**, o piloto receberá bandeira preta e deverá recolher o veículo para o box, abandonando a prova.

3) No caso específico do circuito de Potenza, em Lima Duarte (MG) os tempos mínimos de volta permitidos serão os seguintes:

- **Categorias C e Girls :** será de 1'53" (um minuto e cinquenta e três segundos)
- **Categoria D:** será de 1'55" (um minuto e cinquenta e cinco segundos).

Não serão permitidos tempos inferiores a estes, respeitando-se a inscrição do piloto e uma das duas categorias. Caso isto ocorrer o participante será desclassificado.

Não será permitido tempo inferior a este. Caso isto ocorrer o participante será desclassificado.

Se o tempo de volta for inferior a 1'51" para as **categorias C e Girls e Girls** ou inferior a 1'53" para a **categoria D**, o piloto receberá bandeira preta e deverá recolher o veículo para o box, abandonando a prova.

4) No caso específico do circuito de Londrina (PR) os tempos mínimos de volta permitidos serão os seguintes:

- **Categorias C e Girls :** será de 1'37" (um minuto e trinta e sete segundos)
- **Categoria D:** será de 1'39" (um minuto e trinta e nove segundos).

Não serão permitidos tempos inferiores a estes, respeitando-se a inscrição do piloto e uma das duas categorias. Caso isto ocorrer o participante será desclassificado.

Não será permitido tempo inferior a este. Caso isto ocorrer o participante será desclassificado.

Se o tempo de volta for inferior a 1'35" para as **categorias C e Girls** ou inferior a 1'37" para a **categoria D**, o piloto receberá bandeira preta e deverá recolher o veículo para o box, abandonando a prova.

5) No caso específico do circuito do Aras Tuiuti (SP) os tempos mínimos de volta permitidos serão os seguintes:

- **Categorias C e Girls :** será de 1'16" (um minuto e dezesseis segundos)
- **Categoria D:** será de 1'20" (um minuto e vinte segundos).

Não serão permitidos tempos inferiores a estes, respeitando-se a inscrição do piloto e uma das duas categorias. Caso isto ocorrer o participante será desclassificado.

Não será permitido tempo inferior a este. Caso isto ocorrer o participante será desclassificado.

Se o tempo de volta for inferior a 1'14" para as **categorias C e Girls** ou inferior a 1'18" para a **categoria D**, o piloto receberá bandeira preta e deverá recolher o veículo para o box, abandonando a prova.

ARTIGO 19 – CONSIDERAÇÕES GERAIS

19.1 – É permitido no treino, classificação e corrida o uso de dispositivos, ou outro meio de comunicação que possa orientar o piloto a controlar seu tempo de volta. Assim, é permitido o uso de relógio de pulso, celulares (c/GPS), instrumentos no interior do carro, tais como relógios, cronômetros, "hot laps", GPS, ou quaisquer dispositivos que indiquem "tempo". Também será permitido o uso de rádio para comunicação com o piloto. Será permitido sinais externos com as mãos, placas indicativas, cartazes, faixas, etc... É permitida utilização de instrumentação tipo *datalogger*.

19.2 – O piloto que participar desta categoria aceita incondicionalmente respeitar o seu colega de pista se comprometendo a evitar ao máximo qualquer tipo de contato físico entre os veículos com a finalidade de preservar a integridade destes e de seus condutores.

19.3 – A largada será com os veículos parados, através de sinalização luminosa.

19.4 – Para fins de montagem do grid de largada, fica estabelecido que em todas as corridas, o grid será montado de acordo com o tempo de classificação, sendo certo que a subcategoria "Racing Girls" terá seu grid sempre montado a frente do grid das demais categorias.

19.5 – Para participar desta categoria os modelos diferentes aos relacionados ou com alguma divergência quanto ao regulamento terão que ser previamente aprovados e liberados em comum acordo pela comissão técnica da Super Liga.

19.6 – Os carros deverão ter uma aparência impecável. Não serão permitidos os veículos em mau estado de funilaria e pintura.

19.7 – Todos os pilotos terão que assinar um termo de conhecimento e compromisso em respeitar este regulamento.

19.8 – Câmeras

Será obrigatório o uso de câmera interna fixada no veículo, na linha da coluna "B", de maneira que grave o piloto do carro e o movimento de suas mãos, para averiguar as imagens caso algum piloto faça alguma reclamação à direção de prova.

Após os treinos e corrida os carros irão para o parque fechado e serão vistoriadas a imagens gravadas.

A direção de prova e comissários escolherão as imagens a ser vistoriadas de acordo com a reclamação. Pilotos também podem solicitar a gravação enquanto os carros estiverem no parque fechado. Liberado parque fechado não serão aceitas solicitações das imagens das câmeras.

19.9 – Os casos omissos serão resolvidos pela comissão técnica da SUPERLIGA.

Roberto Klai Junior
Presidente

Rogério Teixeira
Diretor Técnico

