



HOT CUP

REGULAMENTO TÉCNICO

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.....	4					
ARTIGO	7:	TRANSMISSÃO		PARA	AS	
RODAS.....	5					
ARTIGO	8:					
SUSPENSÃO.....	5					
ARTIGO	9:	SISTEMA			DE	
FREIOS.....	5					
ARTIGO	10:	SISTEMA			DE	
DIREÇÃO.....	6					
ARTIGO	11:	RODAS			E	
PNEUS.....	6					
ARTIGO	12:	COMBUSTÍVEL			E	
ABASTECIMENTO.....	6					
ARTIGO	13:	LUBRIFICAÇÃO			E	
ARREFECIMENTO.....	7					
ARTIGO 14: SISTEMA ELÉTRICO.....7						
ARTIGO	15:	EQUIPAMENTOS			DE	
SEGURANÇA.....	8					
ARTIGO	16:	ESTRUTURA			DE	
SEGURANÇA.....	8					
ARTIGO 17: REABASTECIMENTO8						
ARTIGO	18:	LIMITE	MÁXIMO	DE	MÁXIMA	
PENALIZAÇÕES.....	9					



ARTIGO	19:	CONSIDERAÇÕES
GERAIS		12

ARTIGO 1 – REGULAMENTO GERAL

Art. 1 – O Campeonato Paulista de Hot 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:

São permitidos veículos Importados e Nacionais com capacidade mínima de 02 (dois) passageiros, com 02 (duas) ou 04 (quatro) portas.

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 de Turismo 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, e 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

- 3.1 – CATEGORIA MASTER -** Identificação = Fundo vermelho com a palavra “Master” em branco
- 3.2 – CATEGORIA SUPER -** Identificação = Fundo azul com a palavra “Super” em branco
- 3.3 – CATEGORIA PRÓ -** Identificação = Fundo preto com a palavra “Pró” em branco
- 3.4 – CATEGORIA LIGHT -** Identificação = Fundo verde com a palavra “Light” em branco

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.

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, ou de Policarbonato ou Lexan. Caso o veículo tenha um para-brisa de vidro temperado, para o mesmo ser aceito deverá ser aplicada sobre ele uma película de **insulfilm transparente**. Os demais vidros poderão ser substituídos por acrílico ou policarbonato.

O vidro traseiro do veículo deverá ser transparente.

Nos veículos de turismo, deverá ser mantido o sistema de limpeza da para-brisa em funcionamento, sendo livre o modelo utilizado.

4.7 – ENTRE- EIXOS

Para os carros de Turismo deverá ser mantida a medida original do veículo, sendo admitido o rebaixamento da suspensão.

4.8 - LAY OUT E FIXAÇÃO DO CONJUNTO MOTRIZ

Para os veículos de Turismo, 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 carreteiras 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.

Este gancho poderá ser de metal, de cinta própria para reboque ou feito de cabo de aço com no mínimo 6 mm (milímetros) de espessura.

O gancho deverá ter no mínimo 8 cm de diâmetro e ser firmemente ancorado no monobloco do carro.

Deverá ainda ser, identificado com cor contrastante com a cor do veículo para facilitar a localização.

ARTIGO 5 – PESO

O peso é livre

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, 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

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 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 embreagens originais.

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.

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 carroceria.

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

O sistema deverá ser o 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.

É proibido o uso de cilindro de Óxido Nitroso ou qualquer outro sistema que aumente de injeção de gás super comburente no veículo.

12.2 – REABASTECIMENTO

O reabastecimento durante a corrida não será obrigatório, mas será permitido, devendo seu procedimento durante a prova obedecer às regras previstas no artigo 17 deste regulamento.

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.

Quando for 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.

Permitida a refrigeração forçada de óleo e a utilização de Cáster 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

É obrigatória a instalação 2 (duas) lanternas vermelhas (LUZES DE FREIO), instaladas na parte superior traseira interna de todo o veículo de competição, além das originais, compondo-se de lâmpada(s) ou leds, cada uma em perfeito funcionamento desde os treinos e 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.



A chave externa deverá 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 38 mm de diâmetro externo e 2,0 mm. de espessura.

ARTIGO 17 – REABASTECIMENTO

O reabastecimento do veículo deverá ser obrigatoriamente realizada no pit-lane, sendo proibido abastecer o veículo no interior dos boxes. Os demais serviços de manutenção poderão ser realizados no interior do box.

Quando necessário, o procedimento de reabastecimento deverá seguir a seguinte regra:

- O piloto entra no box e para no pit-lane, desligando o motor e saindo do veículo;
- Somente após o piloto descer do veículo este poderá ser reabastecido;
- Durante a parada o piloto deverá desligar o veículo, descer do carro, e acompanhar o abastecimento segurando o extintor de incêndio. Encerrado o processo de reabastecimento, o piloto poderá voltar ao veículo e retornar imediatamente para a prova. Apenas duas pessoas, além do piloto, deverão participar do abastecimento, desde que utilizando macacão anti-chamas;
- Durante o reabastecimento o veículo deverá estar desligado, parado no pit-lane, sem piloto, e nenhum outro serviço de manutenção poderá ser realizado no carro;
- Deverá estar posicionado ao lado do veículo um balde com um cobertor molhado a ser utilizado em caso de incêndio, assim como o extintor de incêndio de box previsto no artigo 14 deste regulamento;
- Finalizado o reabastecimento, o piloto poderá retornar ao veículo e eventuais manutenções e reparos poderão ser realizados, dentro do box ou no próprio pit-lane;

A velocidade máxima nos boxes é de 60 Km/H. Se o piloto conduzir o veículo acima desta velocidade nos boxes será punido com drive through.

ARTIGO 18 – DINÂMICA DE PROVA E PENALIZAÇÕES

Para cada autódromo em que a categoria realizar suas provas, será especificado o tempo mínimo de volta permitido de cada categoria, bem como a dinâmica de prova, abaixo descritos

CLASSIFICAÇÃO:

Na Classificação vale o tempo de volta, não podendo o piloto fazer volta em tempo inferior ao tempo da categoria.

No caso específico de Interlagos os tempos de volta serão os seguintes:

MASTER: 00:02:00 (dois minutos)

PRÓ: 00:02:05 (dois minutos e cinco segundos)



SUPER: 00:02:10 (dois minutos e dez segundos)

LIGHT: 00:02:15 (dois minutos e quinze segundos)

No caso específico de Potenza (MG) os tempos de volta serão os seguintes:

MASTER: 00:01:45 (um minuto e quarenta e cinco segundos)

PRÓ: 00:01:49 (um minuto e quarenta e nove segundos)

SUPER: 00:01:51 (um minuto e cinquenta e um segundos)

LIGHT: 00:01:53 (um minuto e cinquenta e três segundos)

No caso específico de Londrina (PR) os tempos de volta serão os seguintes:

MASTER: 00:01:30 (um minuto e trinta e três segundos)

PRÓ: 00:01:33 (um minuto e trinta e três segundos)

SUPER: 00:01:35 (um minuto e trinta e cinco segundos)

LIGHT: 00:01:37 (um minuto e trinta e sete segundos)

No caso específico do Autódromo de ECPA (Piracicaba) os tempos de volta serão os seguintes:

MASTER: 00:01:14 (um minuto e quatorze segundos)

PRÓ: 00:01:17 (um minuto e dezessete segundos)

SUPER: 00:01:19 (um minuto e dezenove segundos)

LIGHT: 00:01:21 (um minuto e vinte e um segundos)

Assim, caso o piloto participante faça volta em tempo inferior ao tempo de sua categoria durante a classificação largará do final do grid (o piloto que fizer a volta mais rápida inferior ao limite da categoria largará em último de todo o grid, a segunda volta mais rápida abaixo do limite da categoria largará em penúltimo e assim consecutivamente).

O grid de largada será formado de acordo com o tempo de volta, independentemente da categoria do veículo.

PROVA:

Para cada Autódromo onde a categoria realizar suas etapas haverá uma regra de tempo de duração de prova, tempo máximo de trechos (*stints*), e tempo mínimo de parada de box, a saber:

No caso específico de Interlagos:

A corrida da categoria terá 80 (oitenta) minutos, e terá a seguinte dinâmica:

- Para a categoria "MASTER", a corrida será dividida em 3 (três) *stints* de no máximo 24 (vinte e quatro) minutos cada.
- Para a categoria "PRÓ", a corrida será dividida em 3 (três) *stints* de no máximo 27 (vinte e sete) minutos cada.
- Para a categoria "SUPER", a corrida será dividida em 3 (três) *stints* de no máximo 28 (vinte e oito) minutos cada.



- Para a categoria "LIGHT" a corrida será dividida em 2 (dois) *stints* de no máximo 42:30 (quarenta e dois minutos e trinta segundos) cada.

O piloto que não respeitar o tempo máximo de permanência na pista sofrerá punição conforme artigo específico.

Ao final do tempo de cada "*stint*" o piloto deverá vir para box e fazer a sua parada que terá a seguinte duração:

- Para a categoria "MASTER", cada parada deverá ser de 00:06:00 (seis minutos).
- Para a categoria "PRÓ", cada parada deverá ser de 00:04:35 (quatro minutos e trinta e cinco segundos).
- Para a categoria "SUPER", cada parada deverá ser de 00:03:10 (três minutos e dez segundos).
- Para a categoria "LIGHT" cada parada deverá ser de 00:03:30 (três minutos e trinta segundos).

O piloto que não respeitar o tempo de parada de box sofrerá punição conforme artigo específico.

No caso específico de Potenza (MG):

A corrida da categoria terá 70 (setenta) minutos, e terá a seguinte dinâmica:

- Para a categoria "MASTER", a corrida será dividida em 3 (três) *stints* de no máximo 22 (vinte e dois) minutos cada.
- Para a categoria "PRÓ", a corrida será dividida em 3 (três) *stints* de no máximo 23 (vinte e três) minutos cada.
- Para a categoria "SUPER", a corrida será dividida em 3 (três) *stints* de no máximo 24 (vinte e quatro) minutos cada.
- Para a categoria "LIGHT" a corrida será dividida em 2 (dois) *stints* de no máximo 42 (quarenta e dois) minutos cada.

O piloto que não respeitar o tempo máximo de permanência na pista sofrerá punição conforme artigo específico.

Ao final do tempo de cada "*stint*" o piloto deverá vir para box e fazer a sua parada que terá a duração de acordo com sua categoria, e de acordo com cada autódromo.

- Para a categoria "MASTER", cada parada deverá ser de 00:05:15 (cinco minutos e quinze segundos).
- Para a categoria "PRÓ", cada parada deverá ser de 00:04:15 (quatro minutos e quinze segundos).
- Para a categoria "SUPER", cada parada deverá ser de 00:03:45 (três minutos e quarenta e cinco segundos).
- Para a categoria "LIGHT" cada parada deverá ser de 00:03:30 (três minutos e trinta segundos).

O piloto que não respeitar o tempo de parada de box sofrerá punição conforme artigo específico.

No caso específico de Londrina (PR):



A corrida da categoria terá 60 (setenta) minutos, e terá a seguinte dinâmica:

- Para a categoria "MASTER", a corrida será dividida em 3 (três) *stints* de no máximo 18 (dezoito) minutos cada.
- Para a categoria "PRÓ", a corrida será dividida em 3 (três) *stints* de no máximo 19 (dezenove) minutos cada.
- Para a categoria "SUPER", a corrida será dividida em 3 (três) *stints* de no máximo 20 (vinte) minutos cada.
- Para a categoria "LIGHT" a corrida será dividida em 2 (dois) *stints* de no máximo 40 (quarenta) minutos cada.

O piloto que não respeitar o tempo máximo de permanência na pista sofrerá punição conforme artigo específico.

Ao final do tempo de cada "*stint*" o piloto deverá vir para box e fazer a sua parada que terá a duração de acordo com sua categoria, e de acordo com cada autódromo.

- Para a categoria "MASTER", cada parada deverá ser de 00:04:30 (quatro minutos e trinta segundos).
- Para a categoria "PRÓ", cada parada deverá ser de 00:03:50 (três minutos e cinquenta segundos).
- Para a categoria "SUPER", cada parada deverá ser de 00:03:20 (três minutos e vinte segundos).
- Para a categoria "LIGHT" cada parada deverá ser de 00:05:40 (cinco minutos e quarenta segundos).

O piloto que não respeitar o tempo de parada de box sofrerá punição conforme artigo específico.

À Exceção de corridas realizadas no Autódromo do ECPA, as paradas serão computadas considerando-se a entrada e a saída de box.

No caso específico do ECPA:

A corrida da categoria terá 52 (cinquenta e dois) minutos, e terá a seguinte dinâmica:

- Para a categoria "MASTER", a corrida será dividida em 3 (três) *stints* de no máximo 15 (quinze) minutos cada.
- Para a categoria "PRÓ", a corrida será dividida em 3 (três) *stints* de no máximo 16 (dezesesseis) minutos cada.
- Para a categoria "SUPER", a corrida será dividida em 3 (três) *stints* de no máximo 17 (dezesete) minutos cada.
- Para a categoria "LIGHT" a corrida será dividida em 2 (dois) *stints* de no máximo 24 (vinte e quatro) minutos cada.

O piloto que não respeitar o tempo máximo de permanência na pista sofrerá punição conforme artigo específico.

Ao final do tempo de cada "*stint*" o piloto deverá vir para box e fazer a sua parada. A volta de retorno para pista deverá ter um tempo total equivalente:

- Para a categoria "MASTER", cada volta de retorno de box deverá ter, no mínimo, 00:06:20 (seis minutos



e vinte segundos).

- Para a categoria "PRÓ", cada volta de retorno de box deverá ter, no mínimo, 00:04:10 (quatro minutos e dez segundos).
- Para a categoria "SUPER", cada volta de retorno de box deverá ter, no mínimo, 00:03:50 (três minutos e cinquenta segundos).
- Para a categoria "LIGHT", cada volta de retorno de box deverá ter, no mínimo, 08:00 (oito minutos).

O piloto que não respeitar o tempo de parada de box sofrerá punição conforme artigo específico.

Em todas as praças, a corrida terá um número máximo de 34 (trinta e quatro) voltas.

O piloto que não respeitar a regra de número máximo de voltas na prova, ou seja, completar mais do que as 34 voltas sofrerá punição conforme artigo específico.

Para corridas realizadas em outros circuitos serão emitidos adendos técnicos com os tempos de volta para cada categoria

PUNIÇÕES:

- NÃO RESPEITAR O TEMPO MÁXIMO DE PERMANÊNCIA NA PISTA: DRIVE THRU

O piloto punido deverá entrar para box, passando pelo pit lane, SEM PARAR EM SEU BOX, voltando diretamente para a pista, respeitando sempre a velocidade limite de box.

- NÃO RESPEITAR O TEMPO MÍNIMO DE BOX DA SUA CATEGORIA: TIME PENALTY

O piloto punido deverá entrar para box e se encaminhar para saída de box para cumprir a penalização equivalente ao tempo de estouro do tempo da parada de box. **No caso do ECPA a punição será equivalente ao tempo de estouro da volta de retorno de box.**

A punição será apresentada para o piloto uma vez no **PSDP** e anunciada no whatsapp da categoria. A equipe poderá chamar o piloto por comunicação em placas ou rádio.

- NÃO RESPEITAR O NUMERO MAXIMO DE VOLTAS NA PROVA: DESCCLASSIFICAÇÃO DA PROVA.

As punição serão apresentadas para o piloto uma vez no **PSDP** e anunciada no whatsapp da categoria.

A equipe poderá chamar o piloto por comunicação em placas ou rádio.

- NÃO CUMPRIR PUNIÇÃO IMPUTADA:

O piloto que não cumprir a punição que venha a lhe ser imputada durante a prova, segundo critérios dos comissários, será punido com a **retirada de 01 (uma) volta do total** de suas voltas computadas para cada punição não cumprida.

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, como 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 *data logger*.

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 realizada na modalidade lançada.

19.4 – 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.

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

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

19.7 – 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 diretoria de prova.

Em caso de reclamação desportiva o piloto deverá trazer sua câmera "on board", sob pena de não ser produzida prova a seu favor, inviabilizando sua reclamação.

Após os treinos e corrida os carros irão para o pátio fechado e serão vistoriadas as imagens gravadas.

Diretor 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 pátio fechado. Liberado pátio fechado não serão aceitas solicitações das imagens das câmeras.

19.8 – O piloto que decidir mudar de categoria durante o campeonato não migrará os pontos obtidos na categoria anterior.

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

Roberto Klai Junior

Presidente

Rogério Teixeira

Diretor Técnico