FEDERAÇÃO GAÚCHA DE AUTOMOBILISMO

CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO ESTADUAL

COPA FT e FESTIVAL FT 2026

REGULAMENTO DESPORTIVO

SUMÁRIO

CAPÍTULO I – DEFINIÇÃO
CAPITULO II – CATEGORIAS
CAPITULO III – INSCRIÇÃO E PARTICIPAÇÃO
CAPITULO IV – CREDENCIAMENTO
CAPÍTULO V – PROVAS
CAPITULO VI – ADIAMENTO E INTERRUPÇÃO DA PROVA
CAPÍTULO VII – PONTUAÇÃO / PREMIAÇÃO / BONIFICAÇÃO / DESCARTE
CAPÍTULO VIII – OFICIAIS DE COMPETIÇÃO
CAPITULO IX – CRONOMETRAGEM
CAPITULO X - IDENTIFICAÇÃO DE VEÍCULOS COMPETIDORES
CAPÍTULO XI – VISTORIA TÉCNICA
CAPÍTULO XII – PISTA OFICIAL
CAPITULO XIII – TOMADAS DE TEMPO / SISTEMA DE ALINHAMENTO
CAPÍTULO XIV – OBRIGAÇÕES E RESPONSABILIDADES
CAPÍTULO XV – REUNIÃO COM DIREÇÃO DE PROVA - (BRIEFING)
CAPITULO XVI – CONDUTA DESPORTIVA
CAPÍTULO XVII – DISPOSIÇÕES FINAIS

Capítulo I – Definição

Art.01. No ano de 2026, a **COPA FT** será supervisionado pela Federação Gaúcha de Automobilismo e organizado pelo clube promotor filiado.

Art.02. Nesta competição somente será permitida a participação de pilotos filiados à Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA);

Art.03. O regulamento do campeonato será único seja para o percurso de 201 mts, regido pelo Código Desportivo do Automobilismo (CDA), pelos regulamentos desportivo e técnico da **COPA FT**, homologado pela Federação Gaúcha de Automobilismo (FGA).

Art.04. Somente serão aceitos adendos a este regulamento emitidos pelos Organizadores da **COPA FT** e homologados pela Federação Gaúcha de Automobilismo. Os adendos ao regulamento geral, desportivo e de segurança, deverão entrar em vigor, conforme previsto no CDA 2026.

a) Os adendos ao regulamento técnico e regras gerais (técnico) entrarão em vigor 15 (quinze) dias após sua homologação.

Art.05. Será permitido, a critério do clube organizador, promover durante as etapas categorias do tipo "show" ou "desafio", ou outras sob sua responsabilidade, não tendo validade de pontuação junto a **COPA FT**.

Art.06. – Caso ocorra alguma infração que não esteja prevista nestes regulamentos, somente os comissários da Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA) e Federação (FAU), decidirão de comum acordo, qual a melhor ação ou medida a ser seguida.

Art.07. – Cada prova terá o seu **Regulamento Particular de Prova** onde será definido o cronograma, as autoridades desportivas, técnicas, e outras informações complementares para a realização da prova.

Capitulo II – Categorias

Art.08. – As Provas, serão compostas por categorias oficiais, sendo elas:

1. Standard Light - STL
2. Standard – ST
3. Street Tração Traseira STT
4. Turbo Street Traseira-TST
5. Dianteira Turbo "C" – DTC
6. Dianteira Turbo "B" - DTB
7. Traseira Original - TO
8. Turbo Traseira "A "– TTA
9. Turbo Traseira "B"- TTB
10. Dianteira Super - DS
11. Dianteira Turbo "A" – DTA
12. Dianteira Turbo "A" Light - DTAL
13. Força Livre Traseira – FLT
14. Força Livre Dianteira- FLD
15. Pro Mod Light - PML /SL
16. Drag Ligth – DL
17. Drag Top - DT
18. Drag Junior – DJ (e suas subdivisões)
19. 4x4 (AWD)
20. Super Livre – SL (e suas subdivisões)

Art.8.1. - Será permitido, à critério do Clube organizador, promover durante sua etapa, outras categorias, mas estas não serão válidas para o Campeonato.

Art.09. – Cada categoria será regida pelo Regulamento Técnico e Regras Gerais da **COPA FT**.

Capítulo III – Inscrição e Participação

Art.10. – O piloto ao assinar a termo de inscrição está oficialmente participando do evento.

a) O piloto poderá efetuar a sua inscrição antecipadamente, conforme as datas divulgadas no Regulamento Particular de Prova.

b) As vagas de Box serão distribuídas conforme a disponibilidade.

Art.11. – O piloto que optar por se inscrever no dia do evento poderá ficar sem vaga na área de Box.

a) O piloto somente terá a inscrição e a vaga na área de Box assegurada se o pagamento for efetuado na data descrita na ficha de reserva. Caso não efetuado o pagamento na data, o piloto perderá o direito da vaga e da inscrição.

Art.12. – Não será permitida a inscrição de mais de um piloto por veículo na mesma categoria, bem como nova inscrição do mesmo piloto em outro carro na mesma categoria. Não será permitido carro reserva.

Art.13. – Serão aceitas inscrições de veículos em mais de uma categoria, desde que os veículos se enquadrarem nas exigências do Regulamento Técnico da categoria em questão. O valor da pré-inscrição será divulgado pelo promotor.

Art.14. – O valor da inscrição por veículo será divulgado pelo promotor do evento.
O formato da inscrição será divulgado conforme o Regulamento Particular de Prova.

Art.15. – Todo o piloto que inscrever seu veículo na **COPA FT**, acata as determinações regidas neste Regulamento e no Código Desportivo do Automobilismo (CDA), também do Regulamento Técnico específico de cada categoria, que estará à disposição no site oficial do promotor e da Federação Gaúcha de Automobilismo.

Art.16. – Em caso de desclassificação do piloto na prova, por desrespeito aos itens descritos neste Regulamento, e no Código Desportivo do Automobilismo (CDA), ou no Regulamento Técnico de cada categoria, implicará na **perda da taxa de inscrição.**

Art.17. - É de responsabilidade do piloto participante todas as ocorrências relativas ao seu respectivo veículo e equipe.

Art.18. - Somente os pilotos/equipes inscritos poderão conduzir os respectivos veículos até a área de manobra, depois desta área, somente o piloto para efetuar as tomadas de tempo para treinos e tomadas de tempo oficiais.

a) Preparadores portadores de cédula **desportiva do ano vigente** poderão efetuar testes com os veículos no **horário de treino**, seguindo todas as normas de segurança especificadas nos regulamentos do campeonato. **A autorização deverá ser solicitada**, por meio de uma inscrição específica, para formalização de seguro. Para esta condição, na secretaria de provas e autorizado posteriormente pelo diretor de prova.

b) A não observância do item acima implicará na exclusão do piloto inscrito.

Art.19. - A condução do veículo na pista por piloto não inscrito na prova em questão ou inscrito em outro veículo implicará na exclusão dos dois pilotos. Os dois pilotos poderão ser multados conforme determinação dos Comissários Desportivos, na forma prevista no CDA.

Art.20. – Quando estiver no Grid de Largada o piloto estará sujeito ao exame no aparelho de ar alveolar pulmonar (Bafômetro) e somente estará apto a participar da largada se o resultado do exame for igual a 0,0mg de álcool por litro de ar expelido. No caso do resultado ser maior do que 0,0mg de álcool por litro de ar expelido, o piloto transgressor estará automaticamente desclassificado da prova.

Art.21. – Os pilotos inscritos poderão ser sorteados aleatoriamente pelos Oficiais de prova para participar do exame com o aparelho de ar alveolar pulmonar (Bafômetro) que serão realizados no próprio Grid ou a qualquer momento durante o evento.

Art.22. – No caso de os Oficiais de prova julgarem necessário, qualquer piloto inscrito poderá ser convocado, e a qualquer momento, para fazer o exame com o aparelho de ar alveolar pulmonar (Bafômetro).

Art.23. – Toda vez que for convocado ou sorteado, o piloto deverá se submeter ao exame com o aparelho de ar alveolar pulmonar (Bafômetro), mesmo que já tenha feito na mesma etapa. O piloto que se recusar em fazer o exame com o aparelho de ar alveolar pulmonar (Bafômetro) será automaticamente excluído da Etapa.

Art.24. – Será obrigatório ao piloto no ato da inscrição, deixar um termo de garantia ou um cheque caução conforme estipulado pelo promotor do evento.

Capítulo IV – Credenciamento

Art.25. – O piloto que estiver inscrito na prova terá direito a sua credencial e credencial para sua equipe. Áreas liberadas para acesso serão limitadas conforme descrito no artigo 28 deste regulamento, caso o piloto ainda necessite de credenciais extras de box, poderá efetuar a compra na secretaria de prova no ato da inscrição.

Art.26. – As credenciais serão identificadas em cada inscrição, ficando o piloto inscrito sendo o único responsável pelas pessoas que as utilizarão, ficando sujeito a pena conforme a gravidade da infração prevista ou não neste Regulamento, no Regulamento Desportivo da CBA e ou no Código Desportivo do Automobilismo (CDA).

Art.27. – Pulseiras e áreas:

PULSEIRA / CREDENCIAL	ÁREA DE ACESSO
Piloto	Livre acesso
Pista	Livre acesso, porém, só poderá acessar a cabeceira de pista quando seu piloto estiver pronto para competir.
Preparador	Acessa Pista nas quando seu piloto estiver pronto para competir
Equipe	Arquibancada / Box
Adesivo BOX	Estacionamento em área determinada
Adesivo PISTA	Acesso ilimitado (área e momento determinados)

- **Todos devem circular no evento usando suas pulseiras, adesivo de carro devidamente aplicado, e equipe devidamente uniformizada.**

Art.28. – Cada inscrição receberá a seguinte quantidade de credenciais:
- Pulseira PILOTO – 01 (uma)
- Pulseira PREPARADOR – 02 (duas)
- Adesivo BOX – 01 (uma)

Todas as categorias que compõe oficialmente a **COPA FT** terão direito a 02 pulseiras de PREPARADOR, esta credencial é destinada aos preparadores que deverão estar identificados pelo uniforme da equipe e obrigatoriamente devem se retirar do grid após a largada de seu competidor.

a) O piloto deverá solicitar no ato da inscrição suas credenciais de pista assinando requerimento de solicitação, responsabilidade e identificando cada membro.

b) Não será permitida a presença de pessoas sem identificação no Grid de largada.

Art.29. – O piloto inscrito será o único responsável pelo veículo credenciado e caso seja apurado pelos oficiais da prova a condução deste veículo, seja com a sua velocidade acima do permitido, ou seja, por qualquer manobra que ofereça risco de acidentes e ou ainda seja trafegando por área não permitida, o piloto será desclassificado da prova perdendo todas as puxadas registradas, inclusive recordes, mesmo não sendo o piloto o condutor do veículo em questão.

Art.30. – As credenciais somente serão liberadas após a assinatura do piloto inscrito dos termos e da ficha de inscrição, estando ciente que é o único responsável e que também irá fazer com que as pessoas que utilizarão destas credenciais cumpram todos os itens descritos neste Regulamento, e no Código Desportivo do Automobilismo (CDA).

Art.31. – As carretinhas ou reboques não serão autorizados a entrar na Área de Box. No ato da inscrição o piloto deverá fazer o cadastro destes veículos onde receberá a informação do local apropriado para estacionar. É de inteira e total responsabilidade do piloto e equipe o estacionamento da devida carreta / reboque bem como utilização de travas antifurto de segurança. A responsabilidade por furto das carretas/reboque é do piloto e equipe.

Capítulo V – Provas

Art.32. – Cada Etapa terá o seu Regulamento Particular de Prova (RPP) que somente será redigido pelo Clube de Arrancada local e homologado pela FAU.

Art.33. – As Provas serão realizadas de acordo com o Calendário a ser divulgado e com os horários pré-definidos e divulgados no item cronograma do Regulamento Particular de Prova, que estará à disposição nos sites oficiais.

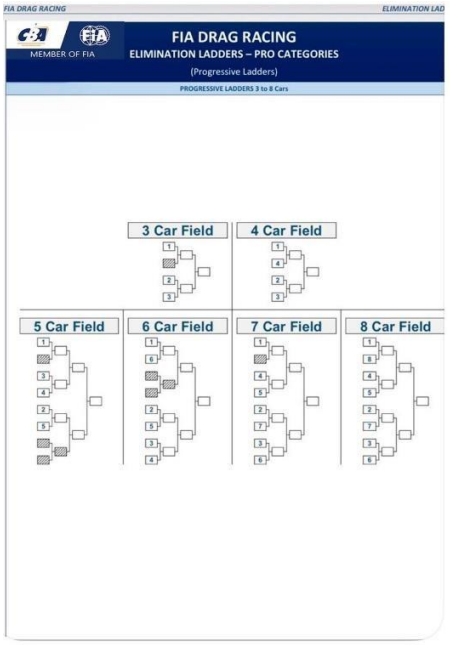
Art.34. – A Prova oficial de Arrancada será composta de treinos livres, classificatórias e eliminatórias.

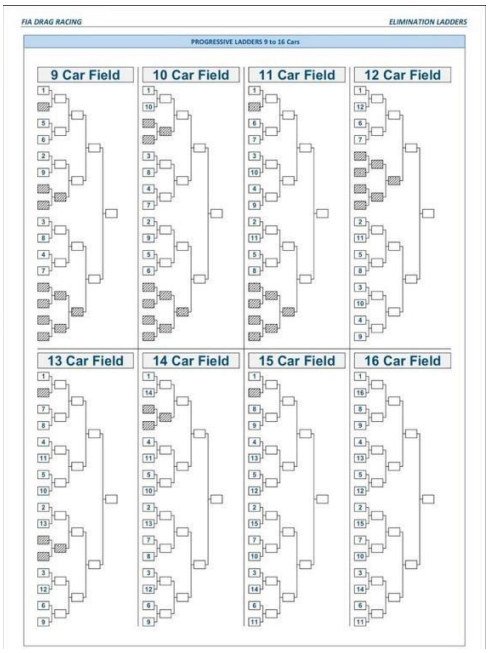
a) Serão realizadas 04 baterias de tomadas de tempos oficiais (classificatórias):
Chaves eliminatória padrão **FIA PRO** seguindo os critérios abaixo:
Chaves Eliminatórias TOP 16 para categorias com no mínimo de 15 inscritos, com puxadas validas.
Chaves Eliminatórias Top 8 para categorias com no mínimo de 7 inscritos, com puxadas validas.
Chaves Eliminatórias Top 4 para categorias com no mínimo de 3 inscritos, com puxadas validas.

b) O piloto que estiver sozinho na categoria poderá largar uma vez na eliminatória.

c) Categorias que tenham dois veículos, sua disputa na eliminatória já será de final.

A distribuição das chaves será a seguinte:





Art.35. - Cronograma básico:

Art.35.1. - Quinta-feira (Conforme regulamento particular da prova): Vistoria técnica.

Art.35.2. - Sexta-feira (Conforme regulamento particular da prova): Vistoria técnica + Treinos livres + **1ª largada classificatória.**

Art.35.3. – Sábado (Conforme regulamento particular da prova):

- **2ª largada** – Todos os competidores que estiverem inscritos na prova (horários conforme cronograma de prova – Regulamento Particular de Prova)
- **3ª largada** – Todos os competidores que estiverem inscritos na prova (horários conforme cronograma de prova – Regulamento Particular de Prova)
- **4ª largada** – Todos os competidores que estiverem inscritos na prova (horários conforme cronograma de prova – Regulamento Particular de Prova)

A condição de eliminatória poderá ser cancelada por condições climáticas ou outros intemperes, neste caso a classificação da etapa ficará pelas baterias classificatórias sendo obrigatória ao menos uma bateria completa para validar a etapa.

Art.35.4. – Domingo (Conforme regulamento particular da prova):

- **Eliminatórias** – Todos os classificados conforme distribuição de chaves

(horários conforme cronograma de prova – Regulamento Particular de Prova)

Art.35.5. - A classificação dos pilotos para ingressar nas chaves eliminatórias se dará pelo critério de menor tempo de **pista (sem reação)**, obtido em qualquer uma das baterias de tempo classificatórias oficiais.

Art. 35.5.1 – **Da Qualificação e Queima de Largada (Luz Vermelha)**

Art. 35.5.2 Validade do Tempo (E.T.):

Durante as sessões de qualificação, a ocorrência de uma luz vermelha (Foul Start/Red Light) não resultará na anulação automática do Tempo de Percurso (Elapsed Time - E.T.). O tempo registrado será considerado válido para fins de composição do grid de largada, desde que o competidor respeite o início da sequência de sinalização do pinheirinho.

Art. 35.5.3 Validade para Recordes: Tempos obtidos durante a fase de qualificação e alimiação que resultem em queima de largada (Luz Vermelha) serão considerados válidos para fins de homologação de recorde, uma vez que o Elapsed Time (E.T.) é independente do Tempo de Reação (R.T.), desde que o veículo não tenha infringido o **Artigo 35.5.3.**

Art. 35.5.3 Antecipação à Sinalização Lumínica: Não será considerada válida, em qualquer fase da competição (Qualificação, Recordes ou Eliminatórias), a passagem em que o veículo inicie o movimento de largada antes do acendimento da primeira luz amarela da sequência oficial.

Art. 35.5.4 Verificação Técnica e Critério de Exclusão: A verificação técnica deste procedimento será realizada através do Tempo de Reação (Reaction Time - R.T.). Largadas com Tempo de Reação superiores a -0.400s (ex: -0.401s, -0.500s, etc.) caracterizam antecipação ao ciclo de luzes (largada efetuada antes de qualquer sinalização amarela). Nestes casos, o tempo de percurso (E.T.) e a velocidade final serão sumariamente anulados, sendo a tentativa considerada como No Time (NT).

Art. 35.5.5 Quebra durante a Qualificação: Caso o veículo sofra uma falha mecânica ou avaria após a autorização de largada e o acionamento da cronometragem, o tempo será considerado válido para fins de classificação, mesmo que o competidor não complete o percurso total da pista.

Art. 35.5.6 Tempo Padrão (Default): Nas situações em que o veículo não cruzar a fotocélula final devido à quebra, mas tenha iniciado a prova sem infringir o **Art. 35.5.3**, será atribuído o tempo fixo de 28,000 segundos (Default Time) para garantir o posicionamento no grid (Ladder).

Art. 35.5.7 Critério de Desempate (Default): Em caso de empate no tempo de 28,000s, o desempate será definido pela maior velocidade final (Top Speed) registrada. Persistindo o empate, terá preferência o competidor que obteve a marca na sessão cronológica anterior.

Obs: Caso, nas categorias não esteja inscrito ao menos 02 (dois) competidores, os inscritos farão mais uma largada classificatória e o resultado final se dará pelo critério de menor tempo de **pista (sem contar reação)** obtido em qualquer uma das baterias de tempo oficiais.

Art.35.8. – Na fase eliminatória, a direção de prova deverá respeitar o tempo mínimo de **15 (quinze minutos)** em relação a última largada do piloto para apresentação do mesmo a próxima fase.

Art.36. - Para a primeira fase das eliminatórias, a escolha do lado da pista ficará sempre com o competidor que tiver o melhor tempo na fase classificatória, a escolha do lado da pista para as demais fases não se aplica, devendo os competidores largar lado a lado em suas tomadas de tempo em toda fase eliminatória. A escolha de pista da final sempre se dará ao competidor que obter o menor tempo total na sua última largada.

Art.37. - Caso o competidor venha a enfrentar:

a) Problemas mecânicos em seu veículo que o impeça de completar a fase eliminatória e não possa fazer as suas largadas, será punido como perda de largada, deixando seu rival como ganhador da largada.
b) Uma queima de largada, o seu oponente será o vencedor mesmo não completando a tomada de tempo.
c) Uma queima de largada ambos os competidores, o vencedor será quem queimar por menos, mesmo não completando a tomada de tempo.

Art.37.1 - Toda a programação e horários das etapas obedecerão ao Regulamento Particular de Prova.

Capítulo VI – Adiamento e interrupção da prova

Art.38. – Quando houver impossibilidade de realização de alguma etapa nas datas previstas no Regulamento Particular de Prova, por problemas climáticos ou de força maior, os organizadores em conjunto com os comissários, decidirão de comum acordo, qual a melhor ação ou medida a ser seguida, divulgando para os competidores no local e em sites oficiais.

Art.39. – Se, por qualquer motivo, não seja possível a realização dos treinos, a fase de treinos será cancelada. Portanto, não haverá treinos para o evento, sendo possível, serão realizadas as tomadas de tempo classificatórias.

Art.40. – Se, por qualquer motivo, não for possível realizar as baterias de tomadas classificatórias, os organizadores em conjunto com os comissários, decidirão de comum acordo qual a melhor ação ou medida a ser seguida, comunicando os competidores em Briefing de chamada extraordinária.

Art.41. – Se, por qualquer motivo, não seja possível realizar as baterias eliminatórias do domingo, os organizadores, em conjunto com os comissários, decidirão de comum acordo qual a melhor ação ou medida a ser seguida, comunicando os competidores em Briefing de chamada extraordinária. Neste caso a classificação passa a ser pelo melhor tempo de pista (sem reação).

Art.42. – Caso já tenha sido iniciado o processo de eliminatória e por problemas climáticos ou por qualquer outro motivo a prova tenha que ser encerrada, a premiação será feita por onde parou a chave eliminatória, pela última largada válida efetuada pela categoria em questão, mas a chave deverá ter sido completada pela categoria para ser oficializado, caso contrário não haverá premiação desta e não será homologado recorde, sendo premiada pela chave anterior.

Art.43. – Caso ocorram chuvas ou qualquer outro motivo que impossibilite a continuidade da prova, desde que tenham sido realizadas pelo menos 02 (duas) baterias completas, a etapa será considerada como concretizada.
a) Caso ocorram chuvas ou qualquer outro motivo que impossibilite a continuidade e não tenha concluído as 02 (duas) baterias obrigatórias, a prova será concluída na próxima etapa, as primeiras largadas da próxima etapa irão encerrando a prova inacabada.
b) Caso ocorram chuvas ou qualquer outro motivo que impossibilite a continuidade e não tenha concluído a 02 (duas) baterias obrigatórias na última etapa do campeonato, o evento deverá finalizar no próximo dia sequente. Caso não for possível no dia seguinte a decisão será definida pelo Conselho Técnico Desportivo Estadual (CTDE).

Art.44. – Caso ocorram chuvas ou qualquer outro motivo que impossibilite qualquer realização do evento, a prova será transferida para outra oportunidade.

Art. 45 – A prova cancelada por motivos de segurança não sofrerá reposição de data.

Capítulo VII – Pontuação / Premiação / Bonificação / Descarte

Art. 46. – Serão premiados com troféu no final do evento em cada etapa os pilotos da final sendo o 1º, 2º e 3º colocados de cada categoria.

Art.47 – PONTUACAO DE PARTICIPACAO:

a) O Piloto receberá **05 (cinco pontos)** em cada etapa que participar.

Art.48 – PONTUAÇÃO DO CAMPEONATO:

- **Serão pontuados os 8 (oito) melhor classificados em cada uma das etapas disputadas, sendo que a pontuação na Etapa 1 / Etapa 2 / Etapa 3 / Etapa 4, seguem conforme tabela abaixo:**

CLASSIFICAÇÃO	PONTOS	CLASSIFICAÇÃO	PONTOS
1º Colocado	25	6º Colocado	6
2º Colocado	20	7º Colocado	3
3º Colocado	15	8º Colocado	1
4º Colocado	12		
5º Colocado	09		

- **Art. 48.1 – Na etapa 5 / Festival T a pontuação continua prevalecendo para os 8 (oito) pilotos mais bem classificados na etapa, sendo distribuída da seguinte forma:**

CLASSIFICAÇÃO	PONTOS	CLASSIFICAÇÃO	PONTOS
1º Colocado	37,5	6º Colocado	9
2º Colocado	30	7º Colocado	4,5
3º Colocado	22,5	8º Colocado	1,5
4º Colocado	18		
5º Colocado	13,5		

Art. 48.2 - **Descartes:**
Serão considerados para efeito de pontuação apenas **4 provas.** O descarte será de Provas / Corridas / organizadas e não há necessidade de que o Piloto esteja inscrito nessa Prova / Corrida para poder descartá-la.

Art.49 – A disputa final da eliminatória definirá o campeão e vice da etapa, o 3° colocado será o piloto com melhor tempo dos perdedores da semifinal.

a) Em caso de quebra dos dois veículos durante o percurso, em uma largada eliminatória, é dado como ganhador o menor tempo de reação obtido naquela largada.
b) Em caso de quebra dos dois participantes antes da largada, na fase eliminatória, utiliza-se a classificação da eliminatória anterior para fazer a classificação entre estes dois participantes.
c) Na largada semifinal, em caso de desclassificação após vistoria em algum dos competidores, antes ou após a largada, o ganhador será o outro competidor.

Art.50 – Na quebra de recorde, o piloto será beneficiado **com 05 (cinco)** pontos sendo que será homologado apenas um recorde por etapa, caso o recorde seja batido mais de uma vez na mesma etapa, será homologado para

fins do ponto de bonificação apenas o último recorde. O ponto obtido pela quebra de recorde será somado na pontuação do piloto na etapa do campeonato.

a) Será considerado recorde o tempo de pista (sem reação) mais baixo da categoria durante a etapa e/ou temporada.
b) Na coincidência de igualar ao recorde já existente, o recorde continua sendo do piloto que o quebrou por primeiro.
c) O recorde só será homologado após vistoria descrita nas regras gerais.

Capítulo VIII – Oficiais de Competição

Art.51. – Os oficiais de competição serão nomeados de comum acordo pelo Clube promotor do evento pela Federação Gaúcha de Automobilismo, divulgados em cada Regulamento Particular de Prova.

Capítulo IX – Cronometragem

Art.52. – A cronometragem será realizada com equipamento e sistema específico para a modalidade, com fotocélulas ao longo da Área de Competição. O sistema conta com a sinalização sequencial de largada (Pinheirinho), com tempo de reação e tempo de pista, onde somados os dois tempos, se obterá o tempo total de cada participante (conforme fase da conforme da competição).

Art.53. – Todas as categorias usarão o sistema de Arrancada “Pro Tree Sequences” (Sistema de largada, onde as 03 (três) lâmpadas amarelas de largada do pinheirinho se acenderão juntas e logo após estas apagarem acende a lâmpada verde, dando o início da Largada).

Observação: Ler Sistema de Alinhamento no Capítulo XIII, Artigo 84, deste Regulamento onde é descrito como serão alinhados os veículos antes da largada.

Capítulo X - Identificação de Veículos Competidores

Art.54. – O veiculo competidor deverá estar identificado conforme o Regulamento Técnico de cada categoria.

Art.55. - Para serem vistoriados os veículos deverão estar identificados com o respectivo número registrado no ato de inscrição com o promotor do evento, que será definido na 1ª etapa do Campeonato por ordem de inscrição, com direito de uso até o final do campeonato.

Art.56. - Todos os pilotos deverão disponibilizar nos veículos que estiver inscrito, dois espaços de até 10x30cm nas laterais, para aplicação de logomarcas dos patrocinadores oficiais do evento ou o que a organização ache necessário. Se o modelo do veículo não contemplar esses espaços, os comissários desportivos definirão, de comum acordo com piloto e ou equipe, espaços alternativos. Caso o concorrente consiga provar através de contrato formal, que é patrocinado por empresa conflitante com aquela que estiver patrocinando o evento, ele poderá ser dispensado da obrigatoriedade da fixação do adesivo do patrocinado.

Capítulo XI – Vistoria técnica

Art.57. - Convocação para vistoria - Todos os veículos inscritos deverão passar por uma vistoria técnica an- tes de iniciar as atividades desportivas da prova. Esta vistoria será realizada em local próprio dentro de cada praça desportiva, e os horários para a realização constarão do Regulamento Particular de Prova. A vistoria prévia

inicial não torna válida qualquer irregularidade constatada no veículo durante ou posterior à prova.

Art.58. - Os veículos inscritos:

a) Podem ser convocados para realização de vistoria, a qualquer momento durante a prova ou até 30 minutos após o seu encerramento, independente da vistoria prévia.

b) Podem ser convocados aleatoriamente, durante as baterias classificatórias, a passarem por vistoria na "blitz" montada em local a ser determinado.

c) Na fase eliminatória, será obrigatória a vistoria na "blitz", mesmo o competidor que for eliminado.

d) O competidor que queimar a largada está automaticamente eliminado, não precisando passar pela "blitz".

e) O competidor que não parar na "blitz", salvo os mencionados aqui, está automaticamente desclassificado.

f) Acidentados, com pane, ou danos, também devem ser encaminhados à vistoria mesmo que resgatados.

Art.59. O piloto inscrito:

a) Recusarem-se a submeter seu veículo, item técnico, itens de segurança, ou indumentária à vistoria quando convocado, ou sua ausência injustificada implicará, no impedimento temporário do veículo, sua desclassificação da prova, além das sanções previstas no Código Desportivo do Automobilismo (CDA).

b) Promover manutenção, sem prévia autorização, no veículo após uma tomada de tempo ao final da pista, ou na área de retorno, salvo para recolher o sistema de paraquedas, implicará no impedimento temporário do veículo, ou na desclassificação da prova.

c) Os veículos poderão passar por vistoria a qualquer momento durante a prova. Esta vistoria será realizada em local específico que será informado no briefing. No local definido para a vistoria não poderá haver manutenção de qualquer tipo. Os veículos que estiverem com o(s) item(s) vistoriado(s) irregular, serão desclassificados da bateria em questão e não poderão participar desta.

Art.60. – Irregularidades –

Caso durante a vistoria, ou durante os treinos ou tomadas de tempo, os comissários de vistoria constatem qualquer irregularidade no veículo, nos equipamentos individuais do piloto, ou qualquer anormalidade em relação ao regulamento, fica a critério dos mesmos convocar a qualquer momento o piloto com seu veículo de competição para uma nova vistoria. O veículo que estiver em desacordo com o regulamento poderá será impedido de participar dos treinos ou das tomadas de tempo até que a irregularidade ou anormalidade constatada seja corrigida e ou ainda poderá ser excluído de uma tomada de tempo específica e ou poderá ser desclassificado da prova.

Art.61. – Em caso de quebra de "recorde", será obrigatório ao piloto com seu veículo passar por nova vistoria logo após sua largada para homologação do mesmo e obtenção do ponto que terá direito. Observar Regras Gerais/ Recorde.

Capítulo XII – Pista Oficial

Art.62. – A Pista Oficial terá extensão de 201m (1/8 de milha), de área de aceleração cronometrada e deverá ser feito a conferencia das medidas será feita pelos comissários desportivos ou o diretor de prova indicados pela confederação.

Art.63. – É estritamente proibido efetuar testes com o veículo na Área de Frenagem, nas Pistas de Retorno, na Área de Box ou em qualquer lugar fora da Área de Competição, estando sujeito a penalidades previstas neste Regulamento e também no Código Desportivo do Automobilismo (CDA).

Art.64. – É estritamente proibido efetuar testes com o veículo em movimento nos estacionamentos, estando o

piloto sujeito a penalidades previstas neste Regulamento, no Código Desportivo do Automobilismo (CDA) e também no Código Nacional de Trânsito.

Art.65. – Os testes de veículos e treinos de aceleração são limitados aos horários de treinos livres na Área de Competição, conforme Regulamento Particular de Prova. Observação: Os testes na área de Box são limita- dos ao funcionamento e a ajustes com o veículo parado.

Art.66. – A circulação dos veículos inscritos é limitada à Área de Box e às Áreas de Acesso ao Grid e Pista de Retorno, sendo o deslocamento do veículo limitado à condução moderada, obedecendo à velocidade má- xima de cada área de circulação. O piloto que infringir esta determinação estará sujeito a penalidades ou até mesmo a desclassificação da prova, perdendo todos os tempos das puxadas anteriores, inclusive recordes.

Art.67. – Velocidades permitidas nas Áreas de Circulação:

1. Área de Box – Velocidade Máxima Permitida – 20 km/h
2. Área de Acesso ao Grid – Velocidade Máxima Permitida – 20 km/h
3. Pista de Retorno* – Velocidade Máxima Permitida – 40 Km/h*
***Quando o veiculo (estiver sendo rebocado) a Velocidade Máxima Permitida será de 20 Km/h.

Art.68. – Caso seja apurado pelos organizadores e ou oficiais da prova, os veículos de competição ou credenciados, seja com a sua velocidade acima do permitido, ou seja, por qualquer manobra não compatível com a competição oferecendo risco de acidentes, o piloto responsável por esse(s) veículo(s) será desclassificado da prova perdendo todas as puxadas registradas, inclusive recordes, mesmo que não seja o piloto o condutor do veículo em questão.

Art.69. – É estritamente proibida a circulação de veículo que não seja de competição ou autorizados pela organização da prova na Pista Oficial. Para rebocar os veículos competidores após a sua largada, os veículos de apoio credenciados, deverão seguir pela Pista de Retorno (ou pela pista indicada pela organização), obedecendo aos limites de velocidade estabelecidos. Os veículos competidores estarão aguardando o veiculo de apoio na Área de Reboque situada no final da pista na Área de Frenagem.

Art.70. – O piloto / inscrito será o único responsável pelos condutores dos veículos credenciados, que deve- rão conhecer e cumprir esse regulamento.

Art.71. – O organizador se compromete a rebocar os veículos de competição, dentro da Pista Oficial, caso seja necessário, até a Área de Reboque situada no final da pista, de modo que não comprometa o andamen- to da prova.

Art.72. – Para não comprometer o andamento da prova e por motivos de segurança, não será permitido que o piloto saia do veículo após o término da puxada estando dentro da Pista Oficial. Este somente poderá descer do veículo quando estiver na Área de Reboque, sob pena de perder o tempo da puxada.

Art.73. – Em caso de pane mecânica ou acidentes na Pista Oficial, fica permitido à saída do piloto de dentro do veiculo, desde que não comprometa a sua segurança e nem a segurança do piloto concorrente.

Art.74. - Será instituída penalização por veículo de competição que sujar a pista: Na primeira vez, multa correspondente a 2,5 UPs; na segunda vez multa correspondente a 5,0 Ups; na terceira vez, a exclusão do piloto da prova. Esta sujeira poderá ser causada por meio de óleo, água do cooler, óleo do bandejão sujo ou qualquer outro item que venha a se desprender do veículo.

Capitulo XIII – Baterias de Tomadas de Tempo / Sistema de Alinhamento

Art.75. – Baterias – Os pilotos e seus respectivos veículos inscritos serão convocados, via sistema de som oficial da prova, por categoria, para a Área de Grid (pré-alinhamento). Somente os oficiais responsáveis poderão determinar e liberar os veículos presentes na Área de Grid para o Alinhamento na Pista. O não comparecimento do piloto com o respectivo veículo para o Grid de largada será entendido como ausência ou desistência do piloto naquela bateria. Só terão acesso à pista, os veículos devidamente vistoriados e liberados. Os veículos ou pilotos que não atenderem as exigências deste regulamento, não serão autorizados a alinhar na pista.

Art.76. – Tomadas de tempo – Sob a orientação dos Oficias de Prova e dentro dos horários estipulados pelo Regulamento Particular de Prova, os veículos da Área de Grid, serão liberados para alinhar na pista e efetuarem as tomadas de tempo.

Art.77. – Aquecimento de pneus (Burnout) - Durante a realização dos treinos livres, tomadas de tempo oficiais e eliminatórias é permitido ao piloto efetuar manobras de aquecimento de pneus (Burnout) antes de ali- nhar para largada, mediante autorização prévia dos comissários, de acordo com o descrito abaixo:

Art.78.1. O Burnout para as categorias abaixo fica na seguinte forma:

Art.78.1.1. Categorias: STL/ ST/ STT/ DTC/ DTB/ TO/ DS/ DTA/ DTAL – Até o pré-alinhamento;

Art.78.1.2. Categorias: TTA/ TTA PRO/ TTB/ TST/ DJ – Até a linha dos 60 pés;

Art.78.1.3. Demais categorias: Livre

a) Serão penalizados os veículos que ultrapassarem os limites acima.

Art.79. - A operação de aquecimento de pneus é limitada a um (01) Burnout, obedecendo às autorizações dos Oficias de Prova sob pena de perda de largada.

Art.80. - É estritamente proibido efetuar manobras que possam oferecer risco para o piloto ou a terceiros, sujeitando o piloto infrator às penalidades previstas neste Regulamento ou no Código Desportivo do Automobilismo (CDA).

Art.81. - Ocorrendo situação imprevista que retarde a largada, durante ou após a operação de aquecimento de pneus, fica a cargo dos Oficiais de Prova determinar nova operação de aquecimento de pneus ou a substituição de veículo no Grid.

a) Na fase classificatória e na fase eliminatória, ocorrendo situação imprevista com o veículo competidor, antes do alinhamento para largada, que retarde o andamento da tomada de tempo, o competidor ou

membro da equipe, poderá solicitar um tempo de 2 minutos para pequenos reparos. Este tempo não será concedido de forma automática, e uma vez não solicitado, o competidor será desclassificado.

- ***Fase classificatória:*** Reparos fora de pista com os demais competidores seguindo o ritmo da competição até o máximo 2 minutos do último competidor da respectiva categoria.
- ***Fase eliminatória:*** Reparos em pista junto ao seu adversário pelo tempo máximo de dois minutos. Caso contrário estará automaticamente desclassificado e seu concorrente declarado vencedor.

Na fase eliminatória, ambos competidores prontos para largar (alinhados no farol), caso o carro apresente algum problema, não haverá tempo para consertos ou ajustes e estará automaticamente desclassificado e seu concorrente declarado vencedor.

b) Caso o competidor, anunciado pelo sistema de som, não se encontre no Grid de largada, algum membro da equipe deverá solicitar o tempo de 2 minutos, este não será aplicado automaticamente, para que o mesmo se apresente em condições de competição. Caso o competidor ou o membro da equipe não solicite a alguma autoridade, o mesmo estará automaticamente desclassificado.

Art.82. – Sistema de Alinhamento: O sistema de alinhamento será feito em duas fases:

- **1ª Fase** (PréStage): Logo após o Burnout o piloto deverá se dirigir as células de alinhamento, onde deverá somente Pré-estagiar (Pré-Stage).
  **O veículo estará Pré-estagiado (Pré-Stage), quando as 02 (duas) primeiras lâmpadas do pinheirinho ficarem acesas.

- **2ª Fase** (Stage)**:** Logo após os dois pilotos estarem Pré-estagiados** (Pré-Stage) fica liberado aos mesmos entrarem para estagiar*** (Stage).

***O veículo estará estagiado (Stage), quando as 02 (duas) últimas lâmpadas amarelas do pinheirinho ficarem acesas, não importando se as lâmpadas relativas ao pré-stage estão ou não acesas, no caso “DeepStage”.

O piloto que Pré estagiar e estagiar sem esperar seu concorrente deverá sair da área de alinhamento e iniciar novamente todo o procedimento. Após o primeiro piloto estagiar, o segundo piloto terá no máximo 07 (sete) segundos para também estagiar, se ultrapassar este tempo acenderá a luz vermelha e terá como penalização “queima” de Largada.

- **3ª Fase** Largada: Quando os dois pilotos estiverem estagiados (Stage) o “starter” terá até cinco segundos para iniciar a sequência de largada do semáforo onde poderão largar após a 3ª lâmpada estiver apagada. Quando o segundo piloto estagiar, ambos os pilotos devem estar cientes de que a sequência de largada poderá iniciar a qualquer momento, portanto deve sempre estagiar preparado para largar.

Art.83. – Depois de apagada a luz sequencial amarela do pinheirinho será medido o tempo de reação do piloto, onde terá o melhor tempo de reação o piloto que se aproximar de “0” zero. Caso o valor da reação seja negativo, o piloto queimará a largada, nesse caso acenderá a luz vermelha no pinheirinho indicando a infração, onde serão adotados os critérios descritos abaixo:

Art.84.1. - Durante as eliminatórias, se um piloto queimar a largada o concorrente automaticamente já venceu aquela largada, mesmo que seu veículo tenha sofrido uma pane mecânica e não completado o trecho cronometrado.

Art.84.2. - Durante as eliminatórias, se ambos competidores queimarem, vence automaticamente o que queimou por menos. Ex: Reação de -0,180 e -0,040, o que queimou por -0,040 vence;

Art.84.2.1. - Durante as eliminatórias, se ambos competidores não completarem a largada, por motivos de quebra, ou até mesmo acidente, vence aquele que teve a menor reação;

Art.84.2.2. - Durante as eliminatórias, se um dos pilotos quebra durante o "Burnout" ou durante o alinhamento na fotocélula, impossibilitando-o de alinhar e largar, automaticamente, o concorrente vence e está dispensado de efetuar sua largada. Se mesmo assim o concorrente optar por largar e vier a queimar esta largada, ele ainda é o vencedor, e caso o Recorde seja batido, o tempo vale como recorde, conforme descrito no **Art. 35.5.3**.

Art.85. – É proibida a permanência de veículos com vazamento de óleo, água ou combustível, na Área de Grid e na Área de Alinhamento para pista, podendo voltar (ou não) a Área de Grid somente quando o problema for sanado e com autorização dos comissários.

Art.86 – O competidor que sair da sua trajetória durante a disputa na pista e ultrapassar a linha central da pista automaticamente, ou danificar qualquer sensor oficial perderá a sua puxada.

Capítulo XIV – Obrigações e Responsabilidades

Art.87. – É obrigatório para o piloto inscrito usar todos os equipamentos individuais de segurança, como capacete fechado e homologado, assim como o uso de macacão de competição, ou vestimenta adequada, em atenção ao que determina o CDA 2026, tudo conforme descrito no regulamento técnico da categoria participante, durante todos os treinos e baterias de tomadas de tempos.

Art.88. – Os equipamentos individuais descritos neste Regulamento são entendidos como equipamentos mínimos de acordo com a respectiva categoria do veículo, não dispensando o piloto de utilizar equipamentos de proteção e/ou recursos de segurança adicionais necessários e/ou compatíveis com as características de seu veículo.

Art.89. – É de responsabilidade do piloto, ler, cumprir e fazer com que todas as pessoas que estão sob sua responsabilidade, cumpram todos os itens descritos neste Regulamento, no Código Desportivo do Automobilismo (CDA) e também do Regulamento Técnico, que estarão à disposição nos sites oficiais e também na secretária da prova, pois estará sujeito a penalizações previstas nestes regulamentos.

Art.90. – O Clube Promotor adotará o Regulamento Técnico específico para o Campeonato em suas provas, que em conjunto dos Oficiais da CBA ou FAU fiscalizarão os veículos inscritos conforme rege esse regulamento para cada categoria.

Art.91. – Os Clubes Promotores não se responsabilizam por quaisquer problemas ou acidentes ocasionados pela má interpretação do Regulamento Técnico inclusive alterações e adendos.

Art.92. – O veículo que não for de competição, mas tiver a credencial para circular dentro da praça desportiva, será de única responsabilidade do piloto. Caso ocorra algum incidente o piloto será desclassificado da prova

perdendo todas as puxadas registradas, inclusive recordes, mesmo que não seja o piloto o condutor do veiculo em questão.

Art.93. – Os pontos de energia elétrica (... ar e água), que compõe a vaga do Box (quando for o caso) são de responsabilidade dos pilotos e deverão ser utilizados e devolvidos na mesma forma em que (limpos e íntegros como...) foram entregues, pois no caso de ocorrência de algum dano, em função de mau uso, o mesmo perderá a sua caução. O organizador não se responsabiliza por danos causados a aparelhos que sejam utilizados na rede que está sendo disponibilizada.

Art.94. – É estritamente proibida a permanência na área de Box, de pilotos e todas as pessoas que estão sob sua responsabilidade, em aparente estado de embriaguez, ou utilizando qualquer substância que possa alterar seu comportamento ou conduta, sub-rogando estas responsabilidades civis e criminais aos próprios pilotos e

estando sujeito à desclassificação da prova e expulsão do evento, conforme a concordância destes, expressa no ato da inscrição para a prova.

Art.95. – Os Clubes Promotores não se responsabilizam por pilotos e/ou por todas as pessoas que estão sob sua responsabilidade que estejam negociando ou utilizando qualquer substância que possa alterar seu comportamento ou conduta, sub-rogando estas responsabilidades civis e criminais aos próprios pilotos e estando sujeito à desclassificação da prova e expulsão do evento, conforme a concordância destes, expressa no ato da inscrição para a prova.

Art.96. – Os Clubes Promotores não se responsabilizam por acidentes ocasionados na competição, por falta de segurança na praça esportiva, bem como danos materiais e pessoais, isentando-se de qualquer tipo de indenização e sub-rogando estas responsabilidades civis e criminais aos próprios pilotos, conforme a concordância destes, expressa no ato da inscrição para a prova.

Art.97. – Os Clubes Promotores não se responsabilizam por danos, roubo, furto ou outro qualquer tipo de acontecimento dentro da praça esportiva, conforme a concordância dos pilotos expressa no ato da inscrição.

Capítulo XV – Reunião com direção de Prova - (BRIEFING)

Art.98. – 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 coma decisão dos Comissários Desportivos.

Art.98.1. – Igualmente será obrigatória a presença dos pilotos inscritos em qualquer Briefing “de chamada extraordinária”, cuja convocação obedecerá às regras previstas no artigo acima, e acontecerão sempre que houver a necessidade de uma reunião emergencial entre os participantes e as autoridades da prova.

Capítulo XVI – Conduta Desportiva

Art.99. – Durante sua permanência na área do evento os pilotos e integrantes de sua equipe deverão ob- servar conduta desportiva própria entre si e em relação aos demais participantes, de acordo com o que estabelece o CDA.

Art.100. – Durante os treinos e baterias de tomada de tempo oficiais os pilotos deverão conduzir seus veículos de acordo com as determinações do presente regulamento e do CDA.

Art.101 – É proibido antes, durante ou após qualquer tomada de tempo oficial ou de treino, o piloto realizar qualquer manobra não compatível com a competição, sob pena de sofrer as penalidades previstas no CDA.

Art.102 – Permitido somente membros de equipe portadores de pulseira e uniforme do competidor no Grid de largada.

Capítulo XVII – Disposições Finais

Art.103. – 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.

Art.104. – Reclamações - As reclamações deverão ser feitas na secretária de prova, seguindo o descrito no Código Desportivo de Automobilismo.

Art.105. – Infrações e Penalidades - São consideradas infrações, os casos previstos nos Regulamen- tos Desportivo e Técnico e também as infrações previstas no CDA (Código Desportivo do Automobilismo).

Art.106. – As penalidades serão impostas de acordo com o Regulamento Desportivo e com o Código Desportivo do Automobilismo (CDA)

Art.107. – Casos Omissos - Os casos omissos serão decididos pelos Comissários Desportivos.

Art.108. – Desclassificações – Serão desclassificados os pilotos que não cumprirem as normas deste regulamento.

Art.109. – As alterações no Regulamento Desportivo, serão em forma de adendo e entrarão em vigor na data de sua publicação.

O presente regulamento foi elaborado pela área técnica do Velopark, aprovado pelo Conselho Técnico Desportivo Estadual e homologado pelo Presidente da Federação Gaúcha de Automobilismo.

Porto Alegre, 03 de março de 2026.

Alex Wagner	**Carlos T. Strey**	**Arlindo Signor**
Diretor Autódromo FuelTech	CTDE Presidente	FGA Presidente