



LONDRINA 500 – 500km de Londrina.

REGULAMENTO DESPORTIVO E TÉCNICO EDIÇÃO 2023 – Vs01

NORMAS DESPORTIVAS 2023

ARTIGO 1 – INTRODUÇÃO

1.1 - O Automóvel Clube do Café - Londrina organiza nos dias 02,03 e 04 de novembro de 2023 a prova especial Londrina500 (500Km de Londrina) no Autódromo Londrina, com supervisão da Federação Paranaense de Automobilismo.

1.2 PROVA ESPECIAL LONDRINA 500 – Será realizada no dia 04 de novembro (sábado), com largada prevista para as 17h. Serão disputados/percorridos 500km ou máximo de 4horas de duração.

1.3– Ao se inscrever para participar da prova, o piloto/equipe aceita automaticamente todos os Regulamentos e Normas da Prova, seus Adendos e suas Autoridades.

1.4 – A prova Londrina 500 2023 é uma competição supervisionada pela Federação Paranaense de Automobilismo, sendo aberta a participação de pilotos portadores de cédula desportiva CBA 2023 das Cat. – PGC “A”, PGC “B”, PC e PVH (observação com mínimo de experiência em Track Day ou provas anteriores, serão analisados os participantes), devendo seus veículos e membros de suas equipes estarem totalmente enquadrados neste Regulamento.

1.5 – Este campeonato será regido pelo Código Desportivo Internacional (F.I.A.), pelo Código Desportivo de Automobilismo da Confederação Brasileira de Automobilismo e pela Federação Paranaense de Automobilismo, seus adendos e pelo regulamento específico da prova.

1.6 – Todos os carros deverão utilizar obrigatoriamente os adesivos dos patrocinadores e apoiadores desta prova. Se houver patrocínio conflitante na equipe/carro, este item não será obrigatório.

1.7 – Quadro oficial de Avisos: Todos os comunicados que forem emitidos pelos Comissários Desportivos, Direção de Prova e Organizador, durante os dias de treinos e da prova, serão afixados no quadro oficial existente na sala da secretaria do Organizador nas instalações do Autódromo.



ARTIGO 2 – CATEGORIAS

2.1 – Categoria Turismo 1.6 - 8 válvulas e 16 válvulas

Carros Turismo / GT / Clássicos (produção seriada) com motor até 1.600.

Pneus procedência Mercosul, tipo de construção radial frisado usado na linha de montagem de carros da indústria Brasileira de serie de fábrica. (Proibido pneu slick e semi- slick, remold e/ou procedência não identificada como, conhecidos pneus “chineses”).

Treadwear não pode ser menor que 400.

Capacidade do tanque de combustível máximo 100 litros.

Peso mínimo de 790kg com o piloto para os veículos Volkswagen/Fusca.

Peso mínimo 900kg com o piloto 8 válvulas.

Peso mínimo 950kg com piloto 16 válvulas.

2.2 – Categoria Super Turismo 2.1 Aspirado

Carros Turismo (produção seriada) com motor até 2.100 aspirado e pneus livres .

Admitidos nesta categoria os carros “Marcas” das categoria MBR – Turismo Nacional e/ou similar com motor até 2.100 cilindradas.

Admitidos nesta categoria os carros descritos como GT e TS da categoria particular Super Turismo RS e/ou similar com motor até 2.100 cilindradas.

Admitidos nesta categoria os carros descritos como GTS, T2, GT2 das categorias particulares Classic Cup/ Gold e/ou similar com motor até 2.100 cilindradas.

Capacidade do tanque de combustível máximo 100 litros.

Peso mínimo 850kg com o piloto.

2.3 – Categoria Turismo Força Livre

Carros Turismo com motor aspirado 2.100cc ate 2.500 cc , peso 900 quilos , tanque de 100 litros. Pneus Livre.

Carros Turismo com motor aspirado acima 2.500 cc , exemplo: Opalas, Mavericks, Omega e similares. Peso 1.200kg, tanque de 100 litros. Pneus Livre.

Admitidos nesta categoria veículos tubulares fechados, exemplo: Stock Cars (Montana, Cobalt, pick-ups e similares)

Admitidos nesta categoria veículos de motorização Turbo, exemplo: Mitsubishi Lancer, Linea Turbo e similares turbo com motorização acima de 1.600 cilindradas.

Capacidade do tanque de combustível máximo 100 litros para carros aspirados, 4(quatro), 6(seis) e 8(oito) cilindros álcool e a gasolina.

Carros Turbos a gasolina ou álcool fica permitido tanque de 80 litros. (Mitsubshi, Linea e Audi).

Peso mínimo motores turbo 1.000kg com o piloto.

Peso mínimo 6 ou 8 cilindros 1.200kg com o piloto; Opala – Mavericks – Stocks/ Tubulares.

2.4 – Categoria Protótipos P3 – 8 válvulas com câmbio manual.

Carros protótipos motor até 2.100 8V aspirado e Pneus Livre.

Capacidade do tanque de combustível máximo 100 litros.

Peso mínimo 620kg sem o piloto.

2.5 – Categoria Protótipos P2 – 16 válvulas com câmbio livre.

Categoria P2 serão inscritos os veículos:

VEÍCULO	Peso (kg)	Restritor (mm)	Tanque (lt.)
Sport Protótipos – até 1507 cm ³ com motor/câmbio de motocicleta	450		80
Sport Protótipos – aspirado ate 2.100 cc , 16 válvulas	650		100
Sport Protótipos - aspirados acima 5001 cm ³ até 6300 cm ³	1000		100
Sport Protótipos - aspirados acima 4001 cm ³ até 5000 cm ³	900		100
Sport Protótipos - aspirados acima de 3601 cm ³ até 4000 cm ³	800		100
Sport Protótipos - aspirados acima de 2501 cm ³ até 3600 cm ³	780		100
Sport Protótipos – aspirados até 2500 cm ³	660		100
Sport Protótipos - sobrealimentados acima de 2401 cm ³ até 4200 cm ³	900		100
Sport Protótipos - sobrealimentados de 2101 cm ³ até 2400 cm ³ multi-válvulas	780		100
Sport Protótipos - sobrealimentados até 2100 cm ³ multi-válvulas	740		100
Sport Protótipos- sobrealimentados até 2100 cm ³ 8 válvulas	700		100
Sport Protótipos- sobrealimentados até 1350 cm ³ equipados com motor/câmbio de motocicleta	520		80
JL Protótipo Silhouette 20	1.175		100

É proibida a utilização dos seguintes motores nesta categoria P2:

- I. Judd Power: HK V8 LMP2, JUDD KV (ZYTEC) V8 F3000, JUDD DB3.0, JUDD DB3.4, JUDD DB4.0, JUDD GV 4.0, JUDD GV 4.2, JUDD GV 5.0, JUDD GV 5.5;
- II. Zytec;
- III. Acura HPD AR35TT;
- IV. Gibson Technology: GK428 LM P2, GL458 LM P1;
- V. AER: SR20, P03, P07, P14, P25, P32, P41, P57, P60B, P63, P65, P91 e P91B;
- VI. Mecachrome V634P1 LM P1;
- VII. Toyota TS050 Hybrid LM P1;
- VIII. Proibido motores sobrealimentados acima de 4200 cm;
- IX. Motores provenientes do Campeonato Alemão DTM – Deutsche Tourenwagen Masters;
- X. Motores Ford Ecoboost V6 – Ford Performance;
- XI. Motores com sistema de sobre alimentação composta (turbinas ligadas em série);
- XII. Motores provenientes dos Campeonatos de F1 ou F-Indy.
- XIII. AJR , Sigma , com motores V8
- XIV. Ginetta modelo 58 .

Proibido a utilização de freios de carbono/cerâmica, sendo permitido somente a utilização de freios de material ferroso. Proibido o uso da asa móvel.

Todos os Protótipos da Categoria P2 devem possuir um restritor na entrada de ar com 90.1mm de diâmetro. Se o motor possuir duas ou mais borboletas, este restritor deverá ser instalado na entrada de um “Airbox” que então alimentará as borboletas do sistema de admissão do motor. O sistema independente de sua construção, deverá ser totalmente estanque. Isto é, no caso de bloqueio total do restritor, não deverá entrar nenhuma quantidade de ar para o motor. A única entrada de ar permitida para a alimentação do motor é através deste restritor.

Qualquer veículo poderá sofrer (a qualquer momento, inclusive durante os eventos e com validade imediata), restrições técnicas para equilíbrio de performance (BOP). Os veículos que queiram ingressar na categoria devem, previamente, enviar seu projeto para análise da Comissão Regulamentar.

Os parâmetros para a Análise de Performance dos Veículos seguirão a ordem e definição abaixo:

- I. Velocidade Máxima em todas as sessões oficiais e na corrida.
- II. Média das 05 (CINCO) voltas mais rápidas do veículo na corrida.
- III. Volta mais rápida do veículo na corrida.
- IV. Volta mais rápida do veículo em treinos oficiais.
- V. Volta mais rápida do veículo em treino classificatório

- VI. Carros protótipos motor até 2.100 16V aspirado.
- VII. Capacidade do tanque de combustível máximo 100 litros. (carros a álcool)
- VIII. Peso mínimo 680kg sem o piloto.

- IX. Carros protótipos motor até 2.300 16V aspirado.
- X. Capacidade do tanque de combustível máximo 100 litros. (carros a álcool)
- XI. Peso mínimo 720kg sem o piloto.

- XII. Carros protótipos ate 2.100 cc turbo
- XIII. Capacidade do tanque 100 litros
- XIV. Peso 780 quilos sem piloto

- XV. Carros protótipos com motor de motocicleta
- XVI. Capacidade do tanque 80 litros
- XVII. Peso 520 quilos sem piloto

ARTIGO 3 – INSCRIÇÕES

3.1 – Valores da Inscrição:

3.1.1 – Forma de Pagamento:

- 3.1.1.1 – Pagamentos feitos até 15/10/2023 – R\$2.200.
- 3.1.1.2 – Pagamentos após 16/10/2023 – R\$2.500.
- 3.1.1.3 – Associados ACC (em dia) até 15/10/2023 – R\$2.000.
- 3.1.1.4 – Associados ACC (em dia) após 16/10/2023 – R\$2.200.
- 3.1.1.5 – Participantes (carros) já inscritos nas provas do Campeonato Metropolitano de Londrina Speed Fusca – Turismo na etapa da mesma data, terão concedido desconto de 50% no valor de inscrição da Londrina 500.

Os pagamentos poderão ser feitos online no site www.londrinaracingshow.com.br a partir do dia 02/10/2023 ou via PIX na conta do Automóvel Clube do Café CHAVE 78033446000100 [Obrigatório envio de comprovante e dados carro/equipe/pilotos para a organização]

3.2 – As equipes/pilotos que fizerem sua inscrição antecipada terão preferência na escolha do número do carro e disposição do BOX.

3.3 – Os clubes organizadores se reservam no direito de recusar a inscrição de qualquer piloto, declinando as razões para tal fato a FPRA.

3.4 – A reserva de número será aceita apenas com a efetivação da inscrição, os boxes serão distribuídos conforme orientação do promotor do evento.

3.5 – A realizar diretamente com o ACC [Renan Procópio 43 9620-9279] o organização do LRS [Fabio Greco 43 99160 0022]

ARTIGO 4 - PARTICIPANTES

4.1 - Número de Participantes: O número de veículos admitidos será definido no regulamento particular do evento conforme calculo CDA/CBA.

4.2 – Inscritos: Para cada carro inscrito nas provas, poderão ser inscritos no mínimo 02(dois) pilotos e máximo 3(três) pilotos. Sendo que o máximo de tempo de pilotagem de cada piloto deve ser de 2h30min.

PARÁGRAFO ÚNICO: Um piloto poderá inscrever-se em mais de um carro.

4.3 – Quando na direção do seu veículo, seja nos treinos ou prova, o piloto deverá obrigatoriamente usar macacão anti-chamas, capacete fechado com viseira ou óculos de proteção, balaclava, sapatilhas de amarrar e luvas, devidamente homologados para competição automobilística.

4.3.1 – No caso de quebra do para-brisa dianteiro do carro o piloto poderá prosseguir na prova desde que esteja com óculos especiais de competição ou capacete fechado (com viseira)

4.4 – Os pilotos são responsáveis pelas atitudes dos membros de sua equipe e de pessoas que direta ou indiretamente estejam ligadas à equipe, podendo ser punido, a critério dos comissários desportivos pelas atitudes dos mesmos. Sendo os pilotos sempre os responsáveis pela integridade Técnica, Desportiva e Moral de sua equipe. Portanto, incidiram sobre eles, as responsabilidades de qualquer ato irregular de membros de sua equipe.

PARÁGRAFO ÚNICO: Não serão admitidos na área dos boxes quaisquer pessoas que infrinjam as normas de segurança, principalmente quanto à vestimenta, mesmo que portadores de credenciais.

4.5 – Vencedor: Serão considerados como vencedores, os condutores do veículo que primeiro completarem o tempo e/ou voltas estabelecidas no regulamento particular da prova.

ARTIGO 5 – NUMERAÇÃO DO VEÍCULO

5.1 – Os números serão reservados na Secretaria de Prova, de acordo com a disponibilidade existente na sua inscrição.

5.2 – Os veículos deverão possuir três números de identificação, um em cada lateral, e um no para-brisas, capô dianteiro ou teto, no tamanho mínimo de 30 cm x 30 cm.

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

5.4 – Todos os participantes deverão ter seus nomes e os tipos sanguíneos escritos no macacão e junto à porta ou carenagem do veículo, sendo proibido nos acrílicos.

ARTIGO 6 – PONTUAÇÃO, PÓDIO E PREMIAÇÃO

6.2 – Após o término da prova deverão comparecer ao pódio os pilotos das três equipes que venceram em cada uma das Categorias que compõem este regulamento.

6.3 – Os pilotos participantes da cerimônia do pódio deverão obrigatoriamente estar vestindo macacão de competição, ficando proibida a presença no pódio sem tal vestimenta.

6.4 – É terminantemente proibida a presença de acompanhantes de pilotos no pódio, mesmo sendo familiares ou patrocinadores.

6.5 – Todos os pilotos antes da entrega de sua premiação e troféus poderão receber bonés da organização para fotos promocionais, uma ou mais vezes, em seguida ficarão liberados para a colocação de seus bonés e iniciar a entrega dos troféus.

6.6 – Receberão premiação os pilotos que completarem no mínimo 75% do percurso do vencedor da sua categoria.

ARTIGO 7 - SINALIZAÇÃO

7.1 – Durante os treinos de classificação e prova, a sinalização será feita de acordo com o anexo “H” da F.I.A.

7.1.1 – A não observância da sinalização será punida com sanções previstas pelo Código Desportivo do Automobilismo – CDA/CBA.

ARTIGO 8 – TREINO CLASSIFICATÓRIO

8.1 – Para efeito de classificação o grid será estabelecido pela melhor volta do veículo no treino classificatório.

8.2 – Os carros que por algum motivo não participarem do treino classificatório alinharão, após o último carro que tenha se classificado, conforme determina o CDA.

8.3 – Durante o treino classificatório fica proibida a entrada dos veículos na parte traseira ou interior dos boxes, devendo todo o atendimento ser efetuado na frente dos boxes, sob pena de perda de tomada de tempo, independente de outras sanções decididas pelos Comissários Desportivos.

8.4 – Se por qualquer razão houver troca ou substituição de pilotos, entre o treino classificatório e a corrida, devidamente autorizada pelos Comissários Desportivos, o veículo perderá seu lugar obtido no grid e largará na última posição do mesmo, observando os critérios estabelecidos pelo CDA. Neste caso somente farão jus a premiação os pilotos que efetivamente participarem da prova. Se houver troca de motor, devidamente autorizada pelo Comissário Técnico, o veículo perderá 10 posições no grid.

8.6 – Em caso de bandeira vermelha durante o treino classificatório, os veículos devem se dirigir ao Pit Lane e poderão efetuar os reparos necessários para o reinício das atividades.

8.7 – Os veículos que forem removidos da pista por ajuda externa durante o treino classificatório, serão levados diretamente ao “Parque Fechado”.

8.8 – Ao encerrar o treino classificatório os veículos deverão dirigir-se ao “Parque Fechado” sob pena de perder seu lugar no grid e largar na última posição, além de outras sanções conforme o CDA.

8.8.1 – Ao encerrar o treino classificatório (bandeirada) as equipes dos veículos que estiverem no Pit Lane deverão imediatamente interromper qualquer reparo que estejam efetuando e levar o mesmo para o Parque Fechado.

8.9 – As alterações que se fizerem necessárias na formatação do treino classificatório serão proferidas pelos Comissários Desportivos.

ARTIGO 9 – A LARGADA/RELARGADA DA PROVA

9.1 – A largada da prova será na modalidade lançada em fila dupla (lado a lado) vide CDA/2019. Ao apagar do farol vermelho, a critério do Diretor de Prova, as ultrapassagens estão autorizadas mesmo antes da linha de largada/chegada.

9.2 – O procedimento de relargada será em fila indiana vide CDA/2019. Ao agitar da bandeira verde ou o farol verde ser aceso no PSDP e demais postos

de sinalização, a critério do Diretor de Prova, as ultrapassagens estão autorizadas mesmo antes da linha de largada/chegada.

9.3 – A queima de largada será punida com “Drive Through” ou a critério dos Comissários Desportivos. Ultrapassagens indevidas durante a(s) volta(s) de apresentação e desrespeito ao alinhamento definido para largada/relargada pela Direção de Prova no Briefing serão consideradas queima de largada.

ARTIGO 10 – PROCEDIMENTOS DURANTE A PROVA

10.1 – A troca de pilotos somente se fará na área dos Boxes, devendo o piloto imediatamente após deixar seu veículo, assinar a súmula em local a ser designado pela Organização da prova, sob pena de não ser considerada a substituição como efetiva.

10.2 – Todo carro que entrar na zona de desaceleração dos boxes deverá deter-se obrigatoriamente no seu Box.

10.3 – Quando em regime de competição e fora da área dos boxes, no caso de quebra do veículo, ou na impossibilidade do veículo continuar na competição por qualquer motivo, está proibida qualquer ajuda externa de qualquer origem ao piloto. Somente o piloto, com auxílio de ferramentas que estiverem sendo transportadas devidamente fixadas a bordo do carro, poderão utilizá-las para eventuais reparos. Será considerado como ABANDONO DA PROVA quando o piloto deixar o seu veículo na pista e retornar aos boxes.

10.3.1 – Somente poderão fazer reparos dentro do circuito (fora da área dos boxes) os próprios pilotos e unicamente com os recursos que possuírem dentro do próprio carro.

10.3.2 – O resgate oficial da competição será a única forma de traslado do carro até a área de Box.

10.4 – Nenhum carro poderá dar marcha-a-ré nos Boxes com propulsão do motor, sob pena de exclusão da prova (deverá ser empurrado manualmente).

10.5 – A prova terá **03 janelas obrigatórias de 3min. cada**, para a troca de pilotos e reabastecimento. A cronometragem oficial do evento fará o controle do tempo das paradas de cada carro sendo divulgado pela tela de cronometragem as equipes/pilotos de imediato e será contado da entrada de box até a saída de box.

10.5.1 – O momento de cumprimento das janelas obrigatórias ficará a critério de cada equipe.

10.5.2 – O LIMITE DE VELOCIDADE NA ÁREA DE BOXES É DE 60KM/H, ENTRE OS PONTOS INFORMADOS NO BRIEFING.

10.5.3 – OS VEÍCULOS QUE NÃO CUMPRIREM O TEMPO MÍNIMO ESTABELECIDO DURANTE AS JANELAS OBRIGATÓRIAS DE 3m SERÃO PENALIZADOS CONFORME SEGUE:

10.5.3.1 – O NÃO CUMPRIMENTO DE QUALQUER JANELA – EXCLUSÃO DA PROVA - (A SER ANALISADO APÓS A PROVA).

10.5.3.2 – CUMPRIR PARCIALMENTE O TEMPO DE JANELA – DIMINUIÇÃO DE UMA VOLTA MAIS O TEMPO FALTANTE NO CUMPRIMENTO DA VOLTA CORRESPONDENTE A PARADA OBRIGATÓRIA – SERÁ CONSIDERADO, COMO PARADA OBRIGATÓRIA, APÓS 2MIN. E 30SEG. DE PARADA.

10.5.3.3 – Será permitido o cumprimento das paradas obrigatórias durante o procedimento de Safety Car.

10.6 – Qualquer tipo de abastecimento de qualquer espécie fora da área dos boxes é terminantemente proibido, acarretando na imediata exclusão do concorrente da prova.

10.7 – Todos os pilotos e equipes deverão providenciar em seus boxes:

- A) 2 (dois) extintores de incêndio do tipo Pó Químico, com capacidade de 12 (doze) quilos, carregados, com o número do veículo pintado no extintor em cor contrastante com o vermelho de fundo.
- B) 2 (dois) cobertores de lã ou algodão, de dimensões mínimas de 1,5m por 2,0m e 2 (dois) baldes com água com capacidade de 20 (vinte) litros cada um.

10.8 – Vencedores: Ao encerrar o tempo previsto para a prova o Diretor da Prova, apresentará a bandeira quadriculada ao primeiro colocado na linha de chegada e a todos os veículos subsequentes. Não serão aceitas quaisquer reclamações de concorrentes por nenhuma razão, em virtude de eventual acontecimento entre o tempo previsto para a duração da prova e a bandeirada final do concorrente. Somente a cronometragem poderá indicar o vencedor da prova, independente de sinalização por parte da Direção de Prova.

ARTIGO 11 – VERIFICAÇÕES TÉCNICAS E ADMINISTRATIVAS

À critério dos Comissários Desportivos serão realizadas vistorias administrativas, em que toda a tripulação do veículo inscrito deverá comparecer ao local determinado, munida da cédula desportiva nacional. Poderão, a critério das autoridades, serem efetuadas vistorias técnicas em qualquer grau de profundidade, em veículos de sua exclusiva escolha, no momento que julgarem

necessário, desde que os mesmos sejam informados até o término do prazo do “Parque Fechado”.

ARTIGO 12 – PARQUE FECHADO

Sobre o “Parque Fechado” considere-se e respeite-se o que se segue:

12.1 – Os veículos conduzidos ao “Parque Fechado” após o término do treino classificatório e provas ficarão no local determinado por pelo menos 30(trinta) minutos após a divulgação dos resultados, salvo disposição em contrário dos Comissários Desportivos.

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

12.3 – Os veículos que não se apresentarem ao “Parque Fechado” ou dele se retirarem sem ordem expressa dos Comissários Desportivos, serão desclassificados e receberão as sanções previstas no CDA.

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

ARTIGO 13 – CÂMERA DE VÍDEO

13.1 – As câmeras de vídeo e seus acessórios não poderão ser utilizados como lastro para atendimento do peso mínimo exigido pelo Regulamento Técnico da categoria.

13.2 – A retirada dos equipamentos do veículo somente poderá ocorrer após autorização expressa do comissário técnico.

13.3 – Os comissários desportivos poderão determinar em qualquer momento da prova, a selagem de quaisquer câmeras de vídeo instaladas em veículos participantes na competição e a entrega para efeito de análise dos cards de memória gravadas.

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

ARTIGO 14 – CRONOMETRAGEM

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

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

14.3 – É de responsabilidade do concorrente o bom uso dos aparelhos oficiais de cronometragem (sensores) instalados nos veículos e disponibilizados pela equipe de cronometragem.

14.4 – Os sensores são de propriedade da CRONOMETRAGEM, sendo obrigatória a sua devolução, em qualquer situação ao final da Tomada de Tempo, da Prova, ou quando solicitado pela organização da prova.

ARTIGO 15 – PENALIZAÇÕES

15.1 – Conforme regulamento desportivo geral 2022, as atitudes antidesportivas poderão ser penalizadas com **advertência, acréscimo de tempo, drive trough, time penalty, exclusão e desclassificação**, além de outras sanções previstas no CDA.

15.2 – Time Penalty

15.2.1 - Será avisada a equipe do piloto infrator, via sistema de som.

15.2.2 – O piloto será avisado através de bandeira de box (Preta com Circulo Laranja) ou placa e o número do carro, mostrada no PSDP, por 3 voltas.

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

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

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

15.3 – Drive Trough

15.3.1 – O piloto será avisado através de bandeira de box (Preta com Circulo Laranja) ou placa e o número do carro, mostrada no PSDP, por 3 voltas.

15.3.2 – O piloto terá 3 (três) voltas após o 1º aviso pela placa ou bandeira para cumprir a penalização que consiste na passagem pela

faixa de pit lane na velocidade permitida sem se deter em seu box e voltando a pista novamente.

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

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

ARTIGO 16 – DEFINIÇÕES GERAIS

16.1 – O briefing é obrigatório e exclusivo para pilotos, salvo disposição contrária do Diretor da Prova ou Comissários Desportivos.

16.2 – No caso de um piloto errar seu box e ultrapassá-lo, o veículo poderá ser empurrado para trás somente por seus mecânicos, proibido o uso de marcha ré nos boxes.

16.3 – Se houver troca de motor, devidamente autorizados pelo Comissário Técnico a peça substituída ficará a disposição para vistoria.

16.4 – Os casos omissos não previstos neste Regulamento, bem como dúvidas, incorreções e divergências de interpretações, etc., serão decididos pelos Comissários Desportivos, aplicando quando for o caso, a Legislação pertinente.

16.5 – As alterações e modificações ao presente texto original, por adição aos itens ou criação de novos itens ditos desportivos ou de segurança entrarão em vigor na data de sua publicação.

NORMAS TÉCNICAS 2023

ARTIGO 1 – INTRODUÇÃO

Este Regulamento é específico para os veículos abaixo descritos entrando em vigor na data de sua publicação e obedece às normas do Código Desportivo do Automobilismo CDA/CBA tendo validade até 31 de dezembro de 2023.

Este regulamento, e seus adendos, têm força da lei desportiva, em conformidade com os princípios estabelecidos pela legislação nacional.

ARTIGO 2 – VEÍCULOS ADMITIDOS

2.1 – Serão aceitos na Londrina 500, todos os veículos que se enquadrarem no presente regulamento técnico, sendo todos participantes da categoria geral.

2.2 – Todos os veículos deverão estar de acordo com artigos e parágrafos do anexo “J” emitido pelo anuário da F.I.A., seus boletins e anexos, além dos seguintes itens específicos para este regulamento.

2.3 – Nos veículos “Protótipos”, com ou sem capota, o arco de segurança deverá ser de 6 (seis) pontos, de acordo com o Anexo “J” da F.I.A.

2.4 – As proteções antifogo (ver anexo “J” da F.I.A.) deverão ser absolutamente estanques, à prova de quaisquer tipo de fluído ou gases, nos seguintes casos:

- Proteção contra escape de ácidos e gases de bateria.
- Proteção contra gases de escape, caso haja necessidade do(s) tubo(s) de escape passarem pelo habitáculo.
- Proteção contra fogo, gases, fluídos e combustível entre o motor e o habitáculo do piloto.

2.5 – OS PILOTOS SÃO OBRIGADOS A IDENTIFICAR A CATEGORIA DA QUAL PARTICIPAM NO ATO DA INSCRIÇÃO.

2.6 – AS CATEGORIAS DA LONDRINA 500 - SERÃO AS SEGUINTE:

ARTIGO 2.6 – CATEGORIAS (DESCRITAS NO ARTIGO 2 DAS NORMAS DESPORTIVAS)

Categoria Turismo 1.6 - 8 válvulas e 16 válvulas.

Categoria Super Turismo 2.1 Aspirado.

Categoria Turismo Força Livre

Categoria Protótipos P3 – 8 válvulas com câmbio manual.

Categoria Protótipos P2 – 16 válvulas com câmbio livre.

OBSERVAÇÃO: É proibida a participação de veículos com rodas expostas. Ex. monopostos e tubulares do tipo autocross.

2.7 – Durante o desenrolar da prova, poderá ser trocada qualquer peça do veículo, mas não o chassi. É permitida a troca de motor completo, com

autorização prévia dos comissários. Neste caso o motor trocado deverá ficar à disposição dos comissários.

2.8 – Pneus

2.8.1 – PROIBIDO A UTILIZAÇÃO DE PNEU RECAPADO EM TODAS AS CATEGORIAS.

2.8.2 – No caso de chuva só é permitido o pneu especial de competição nacional do tipo WET.

2.8.3 – No caso de chuva, para veículos de turismo, será permitido o uso de pneus radiais ou semi – slick - de acordo com a especificação de cada categoria.

PARÁGRAFO ÚNICO: AS RODAS/PNEUS NÃO PODEM EXCEDER OS LIMITES DOS PARALAMAS DOS VEÍCULOS EM QUAISQUER DAS CATEGORIAS. SE CONSTATADA TAL INFRAÇÃO O VEÍCULO/EQUIPE SERÁ DESCLASSIFICADO DA PROVA.

ARTIGO 3 – SISTEMA ELÉTRICO

3.1 – EQUIPAMENTO DE ILUMINAÇÃO DIANTEIRA: Durante o período noturno da prova são obrigatórios, no mínimo, 2 (dois) focos de luzes e no máximo, 8 (oito) focos de luzes dianteiras para todas as categorias. Permitido uso de iluminação de LED, porém com focos diferenciados do lado direito e esquerdo. Proibido fita de LED única na dianteira.

3.1.1 – Durante a prova, deverão funcionar no mínimo dois focos.

3.1.2 – Os suportes de faróis nunca poderão se projetar à frente deles.

3.2 – EQUIPAMENTO DE ILUMINAÇÃO TRASEIRA: São obrigatórios no mínimo 2 (dois) e no máximo 4 (quatro) focos de luz traseira vermelha. Permitido uso de iluminação de LED, porém com focos diferenciados do lado direito e esquerdo. Proibido fita de LED única na traseira.

3.2.1 – É obrigatório que estejam operantes no mínimo 2 (dois) focos de freio e 2 (dois) focos de lanterna quando em prova noturna ou em sinalização de chuva.

3.2.2 – É PROIBIDO UTILIZAR QUALQUER TIPO DE ARTIFÍCIO QUE POSSA SER CAPAZ DE DESLIGAR AS LUZES DE FREIO DURANTE O EVENTO, OU ACIONÁ-LAS INDEPENDENTEMENTE DO PEDAL DE FREIO.

3.3 – OUTROS EQUIPAMENTOS DE ILUMINAÇÃO: Poderão ser instalados quaisquer tipos de luzes de advertência, desde que não ofusquem tanto o

piloto do veículo como os outros participantes. É proibido o uso de pisca alerta ou sistema intermitente.

3.3.1 – OBS.: À comissão técnica se reserva o direito de vetar qualquer tipo de construção perigosa ou exagerada neste item.

3.4 – É permitido o uso de chave para desligar a excitação do campo magnético do alternador.

3.5 – Telemetria: Todos os veículos participantes da prova poderão utilizar sistema de telemetria unidir sendo somente permitido a equipe receber informações do carro na pista.

3.5.1 – Será permitida a instalação e a utilização de equipamento de rádio ou similar, para comunicação entre piloto e box.

3.5.2 – É permitido o uso de sistemas de medição de tempo não oficiais do evento, desde que estes operem de forma independente a outros sistemas.

3.5.3 – É permitido o uso de aquisição de dados e regulagem do motor, quando o veículo estiver parado na área de box.

ARTIGO 4 – SISTEMAS DE SEGURANÇA

4.1 – Recuperador de óleo: É obrigatória a instalação de um recuperador de óleo translúcido de material resistente a altas temperaturas, com uma capacidade mínima de 2 (dois) litros, sendo recomendado 3 (três) litros, dentro do cofre do motor conectado com mangueira à tampa de válvula do motor. Todos os respiros deverão ser dirigidos para o recuperador de óleo.

4.2 – Travas de segurança:

4.2.1 – Veículos de turismo: Pelo menos duas travas de segurança acionáveis no exterior do carro são obrigatórias para o capô dianteiro e para a tampa traseira. O mecanismo original de travamento e abertura do capô do motor e da tampa do porta-malas dos veículos deve ser removido.

4.2.2 – Protótipo: Pelo menos quatro travas de segurança são obrigatórias para cada peça removível da carenagem.

4.3 – Espelhos retrovisores:

4.3.1 – Turismo: É obrigatória a permanência dos espelhos retrovisores internos e externos. É obrigatório espelho retrovisor externo, lado direito. Modelo e procedência livre.

4.3.2 – Protótipo: Obrigatório no mínimo 2(dois) espelhos.

4.4 – Gancho de reboque: Firmemente preso ao chassi do veículo, tanto na traseira como na dianteira, quando rígidos, deverão ser instalados de maneira que não ultrapassem o perímetro da carroceria, quando flexíveis (cabo de aço) não haverá restrições. Deverão ser pintados com cores contrastantes à do veículo.

4.4.1 – O não cumprimento do item 4.4 ou o rompimento do gancho de reboque durante um resgate implicará em penalização de 10Up's (unidade penalizadora). Podendo ainda o veículo ser colocado fora da área de risco e não ser resgatado.

4.5 – Extintor:

4.5.1 – Obrigatório todos os carros terem um extintor de pó químico de pelo menos 4 Kg de capacidade ou o kit de extintor elétrico especial de competição. Todos os modelos de extintor deverão possuir canalização metálica com 10mm de diâmetro do pó químico ou líquido do extintor elétrico para o piloto, tanque de combustível e motor. O acionamento quando não for elétrico deverá ter um acionador remoto para o piloto e também um acionador do lado externo do veículo para em caso de acidente o sinalizador possa fazer o disparo do extintor. O mecanismo de disparo deverá ser sinalizado por uma letra "E" vermelha, localizada num disco "branco", com diâmetro de 7,0 (sete) cm no mínimo.

4.5.1.1 – Além do extintor obrigatório com canalização, é permitida a instalação de mais um extintor removível extra fixado com presilhas de desengate rápido.

4.5.2 – Cada carro inscrito deverá ter, além do extintor obrigatório do carro, 2 (dois) extintores em seu Box com capacidade de 12 (doze) quilos de Pó Químico e com o número do carro pintado no mesmo.

4.6 – Chave geral: É obrigatória a instalação de uma chave geral do sistema elétrico ao alcance do piloto, desde seu banco, com cinto de segurança afivelado e também de outra do lado externo do veículo indicado por um triângulo azul e um sinal específico vermelho (raio). Ao ser desligada em qualquer das posições aqui determinadas, deverá de imediato cortar o sistema elétrico do veículo, interrompendo seu funcionamento total.

4.7 – Para-brisas: Para veículos de turismo é obrigatório o uso de para-brisa de vidro laminado.

4.8 – Limpador de para-brisas: Nos veículos de turismo, devem funcionar conforme o sistema original.

4.9 – Proteções: (ver anexo "J" da F.I.A.) deverão ser absolutamente estanques, à prova de qualquer tipo de fluído ou gases, nos seguintes casos:

4.9.1 – Proteção contra escape de ácidos e gases de bateria.

4.9.2 – Proteção contra gases de escapamento e calor, caso haja necessidade do(s) tubo(s) de escapamento passar pelo habitáculo.

4.9.3 – Proteção contra fogo, gases, fluido e combustível entre o motor e o habitáculo do piloto.

4.9.4 – Isolamento metálico entre o habitáculo e o tanque de combustível.

4.9.5 – Acumulador de óleo; quando utilizado no habitáculo, deverão estar com isolamento metálico eficiente assim como as mangueiras do sistema.

4.10 – Arco de segurança (Turismo): No veículo deverá ser instalado um arco de segurança (Santo Antônio), que permita livre acesso do piloto ao interior/exterior do veículo. O Santo Antônio deverá ter um mínimo de seis pontos de apoio, podendo ser estendido até os pontos de montagem da suspensão dianteira e traseira na carroceria, sendo que, sua fixação poderá ser efetuada por meio de cavilhas e/ou soldagem aos pontos de montagem da suspensão ou molas. É permitida a colocação de uma barra transversal acima do motor, unindo o prolongamento do Santo Antonio. O material empregado na confecção do arco deverá ser tubo de aço, carbono ou cromo molibdênio, com dimensões mínimas de 38,0mm de diâmetro externo e parede mínima de 2,5mm de espessura, ou, 40,00mm de diâmetro externo por parede mínima de 2,0mm de espessura, ou, 44,80mm de diâmetro externo por 2,35mm de parede mínima de espessura. Deverá ser instalada uma placa de fixação integrada à base de cada montante, com uma espessura mínima igual à parede do tubo referido, sobre a qual estiver fixada. Deverá ser instalada ainda, igual número de reforços nos pontos de apoio do arco no assoalho, através da instalação de chapa de aço de 2 mm de espessura mínima e 35 (centímetros quadrados) de área, (ex:7X5cm), solidamente fixados a carroceria, com parafusos de no mínimo 8mm de diâmetro, em número de três por placa de apoio ou soldadas. É obrigatório um furo, não passante, com diâmetro de 6mm em todas as barras para verificação da espessura mínima especificada.

4.10.1 – Maiores detalhes sobre o arco de segurança: Anexo “J” 253 (FIA) Artigo 8º.

4.11 – Outros itens: Salvo os itens de segurança que são definidos neste regulamento, todos os outros devem seguir os conceitos do ANEXO “J” DA FIA e CDA/CBA.

ARTIGO 5– COMBUSTÍVEL

5.1 – Somente poderá ser utilizado como combustível: Etanol, Gasolina aditivada e Gasolina Comum, vendido nas bombas da rede de postos de combustível. Motores a gasolina, estes deverão utilizar máximo de 80 litros.

5.2 – A aquisição do combustível será de responsabilidade das equipes.

5.3 – Cabe a cada equipe, manter dentro dos boxes a quantidade máxima de 120 litros para abastecimento, mais a capacidade máxima de combustível da torre de abastecimento.

5.4 – Para que o transporte de combustível dentro da área dos boxes tenha o mínimo risco de derramamentos e incêndios, cada piloto e chefe de equipe deverá providenciar um carrinho manual para facilitar o transporte do combustível.

5.5 – Os tanques de combustível dos carros deverão ser de metal ou de borracha, estando proibido o uso de tanque de qualquer tipo de fibra ou plástico, salvo se o veículo optar em usar tanque original.

5.6 – Os tanques de combustível dos veículos deverão possuir dispositivo de segurança (respiro) para caso de ocorrer excesso de combustível durante a operação de abastecimento.

5.7 – Capacidade máxima dos tanques de combustível (vide categorias) é medida desde o bocal do tanque até a flauta de combustível, estando desta forma inclusos: Mangueiras, respiros, tanque, cash tanques.

ARTIGO 6 – CONSIDERAÇÕES TÉCNICAS GERAIS

6.1 – Não é permitida a troca de chassi ou monobloco após o início da primeira atividade de pista oficial do evento sob pena de desclassificação. A troca de bloco do motor somente será permitida mediante o cumprimento dos seguintes itens:

6.1.1 – Solicitar autorização aos comissários técnicos.

6.1.2 – O bloco do motor retirado deverá ficar à disposição dos Comissários Técnicos até o final da prova. A troca do bloco do motor poderá ser feita durante os treinos livres, entre o treino cronometrado e a corrida, e, entre as baterias. O veículo sempre perderá sua posição no grid quando efetuar estes procedimentos, devendo largar na última posição do mesmo.

6.2 – Obrigatório a retirada dos para-choques metálicos e dos sistemas de fixação (almas) naqueles veículos em que o para-choques for incorporado (envolvente). Será permitida a manutenção dos para-choques quando estes forem confeccionados em plástico ou fibra de vidro, ou outro composto

facilmente destrutível, retirada a alma, mantendo, porém, o formato dos originais.

6.3 – Caso o veículo necessitar de adição de peso, esta deverá ser feita utilizando lastro de chumbo ou aço. Este lastro deverá ser preso ao habitáculo do veículo, com no mínimo, dois parafusos de aço 8.8 de 10,0mm de diâmetro mínimo, em local visível e de tal forma que permita uma lacração efetiva pela Comissão Técnica.

6.4 – A critério dos comissários técnicos os veículos terão seus pesos verificados no final da classificação e da corrida com tanques drenados e em ordem de marcha sem piloto.

6.4.1 – O equipamento oficial de pesagem da prova (balança) é o único cujas medições serão consideradas válidas e os resultados obtidos são inapeláveis.

ARTIGO 7 – SISTEMAS DE ABASTECIMENTO

Cada equipe, deverá instalar em seu box um sistema de abastecimento para seu(s) veículo(s) participante(s), com os seguintes objetivos e características:

7.1 – Objetivo dos sistemas:

7.1.1 – Permitir a todas as equipes uma operação de abastecimento rápida, eficiente e principalmente segura, como também compatíveis com os atuais padrões internacionais aplicados em provas desta natureza.

7.1.2 – No que concerne ao item SEGURANÇA, minimizar ou até eliminar o risco de incêndios, ou acidentes com o manuseio de combustíveis altamente voláteis. Usar macacões antichama, balaclava, capacete, sapatilhas e luvas.

7.1.3 – Garantir às pessoas envolvidas no trabalho de abastecimento de veículos o máximo de segurança durante esta operação, com a finalidade de preservar a integridade física e a própria vida de cada um, no caso de acidentes com combustível.

7.1.4 – O derramamento de combustível no ato do abastecimento é passível de punição por “Time Penalty”.

7.2 – Sistemas permitidos:

7.2.1 – Torre de abastecimento: padronizada, com mangueiras e engates rápidos, ou bico de abastecimento iguais ao de posto de gasolina.

7.2.2 – Reservatórios tipo “Nascar”: equipados com engates rápidos.

7.2.3 – Reservatórios com mangueira e válvula manual (sem engate rápido): deverão ser vistoriados autorizados pelos comissários. Proibido uso de mangueira sem válvulas.

7.2.4 – Bico de bomba de combustível: PODENDO USAR BICO DE REABASTECIMENTO DE ALUMÍNIO MANUAL VAZÃO DE 100 LITROS POR MINUTO, COM A TORRE DE ATÉ 120 LITROS. NOSSO REGULAMENTO PREVÊ 2 PARADAS OU JANELAS DE NO MÍNIMO 3MIN. E 30 SEG. PARA ABASTECIMENTO.

7.2.4.1 – Torre: 120 Litros./ Transição: 200 Litros.

7.2.4.2 – Às equipes que optarem por este sistema de abastecimento (biqueira de posto), recomendamos abastecer suas torres com 300ml a menos da capacidade do tanque de combustível do veículo, desta forma será evitado o derramamento de combustível para fora do tanque do veículo, se vazar combustível na hora do abastecimento as penalizações serão aplicadas.

7.3 – O reabastecimento só será permitido no Box.

7.4 – CARACTERÍSTICAS DO SISTEMA:

7.4.1 – O sistema de abastecimento que deverá ser utilizado por todas as equipes participantes tem como base as especificações técnicas e padrões estabelecidos pelo – Conselho Técnico Desportivo Nacional – CBA, sendo constituído pelos seguintes componentes:

A – Reservatório de abastecimento de combustível. Instalado dentro dos boxes de cada equipe.

B – Torre de fixação de reservatório dentro dos boxes.

C – Conjunto de equipamentos para abastecimento do reservatório (dentro do Box)

D – Conjunto de equipamentos para abastecimento do veículo. Somente a mangueira para fora dos boxes.

E – Bico de abastecimento manual de alumínio (biqueira de posto).

7.4.2 – RESERVATÓRIO DE ABASTECIMENTO: O reservatório deverá possuir as seguintes características:

A – A capacidade máxima de combustível armazenado deve ser de 200 (duzentos) litros.

B – O material usado na construção do reservatório deverá atender as seguintes exigências:

- Ser resistente à ação corrosiva do combustível utilizado.
- Ser anti-inflamável (não inflamável), de preferência em aço ou semelhante.

C – Possuir um “respiro” na parte superior com o máximo de 2,5 (duas e meia) polegadas de diâmetro. A abertura do respiro deve ser protegida com uma tampa tipo “chapéu”.

D – O reservatório não poderá ter nenhuma inclinação em relação ao solo.

7.4.3 – TORRE DE FIXAÇÃO DO RESERVATÓRIO: A base do suporte e fixação do reservatório deverá ser confeccionada de material resistente ao peso do conjunto. É vetado o uso de materiais de fácil combustão, tais como madeira, plástico, etc. A altura máxima do reservatório em relação ao solo é de 2 (dois) metros.

OBS.: A altura de dois metros entende-se do piso até a parte mais alta do reservatório, excluindo-se o chapéu do respiro.

7.4.4 – CONJUNTO DE EQUIPAMENTOS PARA ABASTECIMENTO DO RESERVATÓRIO: Deverá ser utilizado um conjunto composto de mangueira, bomba e flange. O abastecimento deverá ser feito exclusivamente por meio de uma bomba “MANUAL” com uma mangueira de no máximo 19 (dezenove) milímetros ou $\frac{3}{4}$ (três quartos) de polegadas de diâmetro interno e flange ligada na face oposta à saída da mangueira de abastecimento do veículo.

PARÁGRAFO ÚNICO: É proibido o uso de qualquer tipo de bomba por acionamento elétrico, pneumático, ou tipo de acionamento que não seja manual.

7.4.5 – É OBRIGATÓRIO: Conjunto de equipamentos para abastecimento do veículo. Deverá ser utilizado um conjunto composto por flange, mangueira, válvula de segurança, bocal de engate rápido. A

flange de ligação da válvula de segurança na mangueira deverá ter o diâmetro interno de 39 (trinta e nove) mm e este “restritor” deverá ser instalado na saída da válvula de segurança. O diâmetro máximo da mangueira deverá ser até 2,5” (duas e meia polegadas).

7.4.6 – SUPORTES DE MANGUEIRAS: Para suportar o peso da mangueira cheia de combustível, poderão ser construídos tantos suportes quantos forem necessários ao longo desta, desde que estes suportes não ultrapassem a altura da flange de ligação da mangueira no reservatório. É obrigatória a utilização de materiais não inflamáveis na construção dos suportes.

7.4.7 – É PROIBIDO: O uso de pressurização no reservatório de combustível, portanto o abastecimento deverá ocorrer por gravidade.

7.4.8 – IDENTIFICAÇÃO DA TORRE: Na torre de abastecimento deverá estar afixado ou pintado o número do veículo que dela se utiliza.

7.4.9 – INSTALAÇÃO DO SISTEMA: A torre de abastecimento deverá ser instalada dentro do box da equipe. Somente a mangueira de abastecimento poderá ser projetada para fora do box, quando da operação de reabastecimento do veículo, devendo em seguida, ao término da operação, ser recolhida através do sistema de suportes para dentro do box.

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

7.4.11 – AS EQUIPES COM 2 (DOIS) OU MAIS VEÍCULOS: Se uma equipe for constituída por 2 (dois) ou mais veículos, poderá utilizar a mesma torre de abastecimento desde que a mesma esteja identificada com os números dos veículos que dela se utilizam. Constatada irregularidade na torre, os dois veículos serão punidos.

7.4.12 – INSPEÇÃO DO SISTEMA DE ABASTECIMENTO: O sistema de abastecimento, no que concerne a sua construção, instalação e operacionalidade, será vistoriado pela autoridade responsável, antes e durante a prova, podendo no caso de irregularidade constatada, excluir a equipe da competição.

7.5 – OPERAÇÃO DE ABASTECIMENTO

7.5.1 – Na parada do veículo para abastecimento é opcional que o motor esteja desligado, porém o piloto deverá manter as portas do veículo sempre abertas durante toda a operação, exceto no caso de veículo sem capota.

7.5.2 – Os responsáveis pelo abastecimento deverão obrigatoriamente se utilizar, durante a operação, vestimenta completa, macacão, luvas, sapatilhas, balaclava e capacete, previamente aprovados pela vistoria técnica.

7.5.3 – É obrigatório durante a operação, que um auxiliar da equipe esteja preparado no local, com extintor de Pó Químico de 12 (dozes) quilos em posição de combate a incêndio, devidamente equipado com as vestimentas descritas no parágrafo anterior.

7.5.4 – É também obrigatória a utilização de respiração no abastecimento, este retornando para a torre de abastecimento através de seu respirador (chapéu), evitando-se a liberação de gases e o derramamento de combustível.

7.5.5 – Qualquer quantidade de combustível derramado pela equipe antes, durante ou após a operação será passível de penalização “Time Penalty” de 20 segundos para o veículo envolvido. A equipe responsável pelo ocorrido deverá imediatamente remover do local, através de produtos e materiais de limpeza (vassoura, rodos, etc.) todo o combustível derramado.

7.5.5.1 – É indicado o uso de um cobertor molhado abaixo ou ao redor do bocal de abastecimento nos momentos da colocação e remoção do engate.

7.5.6 – Durante a operação de abastecimento, somente 3 (três) integrantes (dois no sistema de abastecimento e um no extintor), devidamente vestidos com os seus equipamentos de segurança e mais o piloto, poderão se aproximar dos veículos. Os demais integrantes não poderão tocar no carro. Somente após a conclusão da operação de abastecimento, os outros integrantes poderão iniciar os eventuais reparos. O veículo que não cumprir este item será penalizado “Time Penalty” de 30 segundos.

7.5.6.1 – Se durante o abastecimento for necessário a ajuda de um integrante da equipe para a saída de um piloto, o mesmo deverá estar



com vestimenta completa de proteção. (Durante o abastecimento somente um integrante pode auxiliar os pilotos).

7.5.6.2 – O piloto poderá ser auxiliado por qualquer integrante sem vestimenta de proteção somente se a troca estiver sendo feita antes ou após o abastecimento.

7.5.7 – É obrigatório o aterramento do carro antes do início do abastecimento. O aterramento poderá ser feito rapidamente com um cabo ligado ao escapamento através de uma garra jacaré.

7.5.8 – Estas regras devem ser seguidas rigorosamente em todos os abastecimentos realizados durante a prova, estando o veículo fora ou dentro do box.

As alterações técnicas ao presente regulamento, quando houver, serão em forma de adendo e entrarão em vigor na data de sua divulgação.

O presente regulamento foi aprovado pelo Conselho Técnico Desportivo Paulista e homologado pelo Presidente da Federação Paranaense de Automobilismo.

Todas as modificações não previstas neste regulamento são proibidas.

O regulamento pode sofrer alteração/ajuste de acordo com necessidade apontada e dirigida pela FPRA a qualquer momento, sendo este comunicado a todos os envolvidos.

Londrina, 20 de setembro de 2023.