



**Federação de Automobilismo de São Paulo
Filiada à Confederação Brasileira de Automobilismo**

AMG Cup Brasil 2024

Regulamento Desportivo

C300 Cup | CLA45 AMG Cup | GT4 AMG Cup

Este é um documento de extrema importância. Todos os pilotos e membros das equipes devem ler este documento antes de se inscrever para a temporada 2024 da AMG Cup Brasil.

A associação de pilotos representante da categoria AMG Cup Brasil ASSOMENZ, reserva-se o direito de fazer alterações do presente documento. Quaisquer mudanças que venham a ocorrer serão publicadas em adendos para que todos os pilotos e equipes tenham ciência de tais alterações.

Uma vez inscrito em qualquer uma das três categorias da AMG Cup Brasil (C300 Cup, CLA45 AMG Cup e GT4 AMG Cup), o piloto declara concordar com este regulamento, bem como com a sua obrigação financeira de compartilhar os custos de todas as etapas do campeonato, quer seja 8 ou 9 etapas. Portanto, a partir da inscrição do piloto na 1ª etapa (ou em qualquer uma das etapas do campeonato) ele declara estar ciente da sua confissão de dívida com os demais pilotos da categoria, devendo arcar com os custos de rateio da planilha oficial das etapas posteriores à sua inscrição. O número de carros participantes do compartilhamento de custos das 8 ou 9 etapas da temporada só vai aumentar, reduzindo os custos para todos, fazendo prevalecer a cultura **“LOW COST”** da categoria. Caso o piloto não cumpra com o este compromisso, o mesmo não mais poderá participar desta temporada vigente ou de nenhuma outra temporada dos anos seguintes na AMG Cup Brasil.



ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO.....	3
2. ENTENDIMENTO GERAL.....	3
3. CONDIÇÕES GERAIS.....	3
4. AUTORIDADES.....	4
5. CARROS E MODELOS ADMITIDOS.....	4
6. O CAMPEONATO.....	4
7. PONTUAÇÃO.....	4
8. PONTOS BÔNUS.....	5
9. DESEMPATE.....	6
10. DESCARTES.....	6
11. LICENÇAS, INSCRIÇÕES E CONDUTA.....	6
12. CREDENCIAIS.....	7
13. PERMISSÃO PARA PARTICIPAÇÃO DO CAMPEONATO.....	7
14. MUDANÇAS DE PILOTO E ORDEM DE PILOTAGEM.....	7
15. INSTRUÇÕES E COMUNICADOS ÀS EQUIPES.....	8
16. VERIFICAÇÕES DESPORTIVAS.....	8
17. VISTORIA TÉCNICA.....	8
18. NÚMERO DE CARROS ADMITIDOS A PARTICIPAR.....	9
19. NUMERAL E NOME DO PILOTO NO CARRO.....	9
20. LIMITAÇÃO DE PNEUS DURANTE O EVENTO.....	10
21. PNEUS RESERVAS.....	10
22. COMUNICAÇÃO EQUIPE/PILOTO.....	11
23. SEGURANÇA GERAL.....	11
24. COMBUSTÍVEL E LUBRIFICANTE DE MOTOR.....	12
25. BOXES E PIT-LANE.....	13
26. BRIEFING.....	13
27. TREINOS LIVRES E TREINO CLASSIFICATÓRIO.....	14
28. FORMAÇÃO DO GRID.....	14
29. PROCEDIMENTO DE LARGADA.....	15
30. A PROVA.....	17
31. PARQUE FECHADO.....	18
32. CERIMÔNIA DE PÓDIO.....	18
33. ESPAÇOS PUBLICITÁRIOS.....	19
34. DOPING.....	19
35. CÂMERAS EMBARCADAS “ONBOARDS”.....	20
36. DETERMINAÇÕES PARTICULARES GT4 AMG CUP.....	20
37. OUTRAS PENALIZAÇÕES.....	21
38. TELEMETRIA E CÂMERA ONBOARD PARA PERFORMANCE.....	21
39. TROCA DE PERIFÉRICOS E OBSERVAÇÕES TÉCNICAS.....	22
40. LACRES.....	24
41. MODIFICAÇÕES OU ATUALIZAÇÕES DO REGULAMENTO DESPORTIVO.....	24
42. COMITÊ DISCIPLINAR EDUCADOR.....	24



1. INTRODUÇÃO

- 1.1. A Federação de Automobilismo de São Paulo (“FASP” ou “Federação”) e a ASSOMENZ (Associação de Pilotos AMG Cup Brasil) são as únicas responsáveis pela e supervisão técnica e desportiva do campeonato AMG Cup Brasil, que será reservado exclusivamente para carros Mercedes-Benz modelo de competição C300 Cup, CLA45 AMG Cup, e GT4 AMG Cup preparados para competição exclusivamente pelas equipes credenciadas pela categoria e devidamente inscritas no campeonato.
- 1.2. O referido campeonato será organizado e promovido pela FASP, em parceria com a associação de pilotos ASSOMENZ, e compreenderá os seguintes títulos nas categorias:
 - a) C300 Cup – Um (1) título de Campeão de Pilotos.
 - b) CLA45 AMG Cup – Um (1) título de Campeão de Pilotos.
 - c) GT4 AMG Cup – Um (1) título de Campeão de Pilotos.
- 1.3. O campeonato será regido por este Regulamento Desportivo Geral FASP, pelo Código Desportivo Internacional (“CDI”) da FIA, pelo Código Desportivo do Automobilismo (“CDA”) da CBA, pelo Regulamento Particular da Prova (“RPP”), e também pelos Regulamentos Técnicos da AMG Cup Brasil referentes a cada categoria, sendo elas: C300 Cup, CLA45 AMG Cup e GT4 AMG Cup.

2. ENTENDIMENTO GERAL

- 2.1. Todos os competidores, pilotos, equipes, autoridades esportivas, patrocinadores e demais envolvidos diretamente com o campeonato, comprometem-se em seu próprio nome, de seus empregados e seus agentes a cumprir todas as disposições estabelecidas ou modificações emanadas pelo CDI da FIA, pelo CDA da CBA, pelas Prescrições Gerais da FIA, por este Regulamento Desportivo Geral FASP, pelos Regulamentos Técnicos da AMG Cup Brasil e as diretrizes da ASSOMENZ.

3. CONDIÇÕES GERAIS

- 3.1. Uma vez inscritos, todos os competidores deverão arcar com a responsabilidade financeira da planilha oficial de cada etapa do campeonato. Sendo assim, mesmo que o piloto não participe de uma etapa, deverá realizar todos os pagamentos devidos em planilha oficial apresentada da categoria de cada etapa.
- 3.2. O(s) piloto(s) deverá nomear um representante da equipe para representá-los (“CHEFE DE EQUIPE”), com poderes para receber avisos e comunicados da direção de prova, bem como para representá-lo(s) na Vistoria Técnica.
- 3.3. Durante toda a duração do evento, o CHEFE DE EQUIPE será responsável conjunta e solidariamente com o(s) piloto(s) pelo cumprimento de todas as normas e regulamentos.
- 3.4. Todas as pessoas relacionadas de qualquer maneira com um carro inscrito ou presente no paddock, boxes, pit-lane, pista ou qualquer outro setor do autódromo, deverão portar, ininterruptamente, uma credencial apropriada.



4. AUTORIDADES

- 4.1. As autoridades desportivas e técnicas que participarão do campeonato como fiscais, serão nomeadas exclusivamente conforme as determinações da FASP.

5. CARROS E MODELOS ADMITIDOS

- 5.1. Só serão admitidos para participar do campeonato os carros Mercedes-Benz modelos: CLA45 AMG Cup, C300 Cup, GT4 AMG Cup seguindo os critérios de homologação da FIA, e em conformidade com o regulamento técnico respectivo de cada categoria.

6. O CAMPEONATO

- 6.1. O número de eventos (etapas) no campeonato está estabelecido em, no mínimo, 8 (oito) e no máximo 9 (nove).
- 6.2. A classificação final do campeonato e a outorga do título de campeão serão para os campeonatos C300 Cup, CLA45 AMG Cup e GT4 AMG Cup.
- 6.3. A AMG Cup Brasil terá apenas a classe “geral” dentro de cada categoria.
- 6.4. O título de Piloto Campeão e Vice-campeão da AMG Cup Brasil para os campeonatos “C300 Cup, CLA45 AMG Cup e GT4 AMG Cup” serão atribuídos aos pilotos ou duplas de pilotos que marcarem o maior número de pontos, levando-se em consideração os resultados por eles obtidos nos eventos (etapas) que foram realizados.
- 6.5. No caso de duplas serão considerados:
- a) Para efeito de campeonato somente serão consideradas como duplas de pilotos aquelas que participarem em todas as etapas do campeonato como dupla inscrita, inclusive nos casos em que a pontuação de etapas anteriores seja zero.
 - b) Em caso de participação em duplas, o resultado do treino classificatório e de cada prova (incluindo o ponto de volta mais rápida) será computado para o piloto da dupla, portanto, havendo separação ou troca dos pilotos que compõem a dupla, cada piloto permanece com seus pontos e continuará pontuando normalmente em seu novo carro ou dupla.
 - c) As regras de descarte para ambos os pilotos de duplas que sejam desfeitas ou modificadas serão as mesmas aplicadas aos pilotos que participam individualmente do campeonato.
 - d) Só será autorizada a separação de duplas até a 2ª etapa do campeonato, ou seja, a partir da 3ª etapa inclusive não será mais permitido separação de duplas.

7. PONTUAÇÃO

- 7.1. Os pontos para o título de Campeão de Pilotos da AMG Cup Brasil serão atribuídos de acordo com a posição geral obtida por cada piloto nas etapas do campeonato, para as categorias C300 Cup, CLA45 AMG Cup e AMG GT4 Cup separadamente, ou seja, cada piloto pontua em um único campeonato, porém em sua respectiva categoria na qual está inscrito, conforme tabela abaixo:



PONTUAÇÃO							
1ª até a Penúltima Etapa				Última Etapa			
1ª Prova		2ª Prova		1ª Prova		2ª Prova	
1º	31	1º	25	1º	41	1º	30
2º	26	2º	20	2º	34	2º	24
3º	22	3º	18	3º	27	3º	20
4º	19	4º	17	4º	19	4º	18
5º	17	5º	16	5º	17	5º	16
6º	15	6º	15	6º	15	6º	15
7º	14	7º	14	7º	14	7º	14
8º	13	8º	13	8º	13	8º	13
9º	12	9º	12	9º	12	9º	12
10º	11	10º	11	10º	11	10º	11
11º	10	11º	10	11º	10	11º	10
12º	9	12º	9	12º	9	12º	9
13º	8	13º	8	13º	8	13º	8
14º	7	14º	7	14º	7	14º	7
15º	6	15º	6	15º	6	15º	6
16º	5	16º	5	16º	5	16º	5
17º	4	17º	4	17º	4	17º	4
18º	3	18º	3	18º	3	18º	3
19º	2	19º	2	19º	2	19º	2
20º	1	20º	1	20º	1	20º	1

8. PONTOS BÔNUS

- 8.1. **POLE POSITION:** Da 1ª Etapa até a Etapa final do campeonato, os pilotos (ou duplas) que no treino classificatório se classificarem em primeiro lugar (POLE POSITION) nas categorias CLA45 AMG Cup, C300 Cup, e GT4 AMG Cup receberão dois (2) pontos bônus cada na somatória de pontos do campeonato. No caso de dupla, apenas o piloto que realizou o classificatório recebe esta pontuação.
- 8.2. **MELHOR VOLTA DE CORRIDA:** O piloto (ou dupla) autor(es) da melhor volta da 1ª prova em sua categoria (C300 Cup, CLA45 AMG Cup ou AMG GT4 Cup) receberá um (1) ponto bônus na classificação geral do campeonato e na 2ª prova dois (2) pontos. No caso de dupla, ambos os pilotos recebem esta pontuação de cada prova, se assim o fizerem.



- 8.3. **Caso o piloto (ou dupla) receba uma penalização por atitude antidesportiva, cada piloto terá 6 (seis) pontos subtraídos de sua pontuação total do campeonato. Vale também para atitudes antidesportivas dentro da pista.**

Serão consideradas atitudes antidesportivas as seguintes **situações**:

- a) **Mau comportamento disciplinar nas dependências do autódromo durante a etapa.**
- b) **Qualquer tipo de reclamação que não seja via secretaria conforme CDA.**
- c) **Subir na torre para quaisquer discussões com os comissários desportivos.**

9. DESEMPATE

- 9.1. A classificação final do campeonato obedecerá aos seguintes critérios de desempate nesta ordem:
- a) Maior número de primeiros lugares, ou
 - b) Maior número de segundos lugares, ou
 - c) Maior número de terceiros lugares, e assim sucessivamente.

10. DESCARTES

- 10.1. O piloto (ou dupla) será obrigado a descartar os dois (2) piores resultados obtidos entre a 1ª e a penúltima etapa, em qualquer uma das provas realizadas do campeonato vigente, desde que esteja com inscrição e todas as despesas fixas e variáveis da planilha oficial da etapa devidamente pagas em dia.
- 10.2. Para pilotos excluídos, desclassificados, ou que estiverem cumprindo suspensão não poderão ter esses resultados considerados como descarte.
- 10.3. Os pontos “bônus” (Pole Position e Melhor Volta) não são descartados.

11. LICENÇAS, INSCRIÇÕES E CONDUTA

- 11.1. As inscrições para participar da AMG Cup Brasil serão feitas através da assinatura de Contrato de Credenciamento específico com a ASSOMENZ.
- 11.2. Os valores de inscrição da FASP serão calculados a cada temporada e/ou etapa do campeonato será dividido pelo número de carros inscritos para a etapa, originando assim o valor da taxa FASP de inscrição da etapa.
- 11.3. O total de carros participantes dividirão o valor de inscrição referente a uma etapa que constará da planilha oficial, fazendo valer o parágrafo primeiro das CONDIÇÕES GERAIS.
- 11.4. Todos os pilotos, equipes e autoridades do campeonato deverão portar uma licença válida para o ano em curso do campeonato.



- 11.5. O requisito mínimo para participar do campeonato AMG Cup Brasil em todas as categorias, C300 Cup, CLA45 AMG Cup e GT4 AMG Cup como piloto será o porte da licença da licença "PC" da CBA.
- 11.6. Os pilotos inscritos no campeonato devem respeitar as seguintes regras referentes à apresentação de sua equipe e seus carros:
- 11.7. Para pilotos que estão dividindo o mesmo carro é recomendável que utilizem macacão com mesmo layout gráfico e mesmas cores.
- 11.8. Todos os membros da equipe devem se apresentar uniformizados.
- 11.9. Os carros devem estar sempre em condições impecáveis quando apresentados para a Vistoria Técnica. A carroceria deve ser reparada entre uma etapa e a seguinte, mantendo o carro devidamente apresentável.
- 11.10. Se, na opinião do presidente da ASSOMENZ, um competidor não conduzir a sua equipe de maneira compatível com os padrões do campeonato ou de qualquer maneira que denigre a imagem ou reputação do campeonato, o mesmo poderá considerar como não cumprimento de contrato de credenciamento, neste caso poderá aplicar as sanções previstas neste contrato ou até mesmo cancelar a sua participação no campeonato.

12. CREDENCIAIS

- 12.1. Cada credencial poderá ser utilizada apenas pela pessoa e para a finalidade para a qual foi emitida, sendo intransferível.
- 12.2. As equipes e seus pilotos serão credenciados em cada etapa conforme regras da organização do campeonato.

13. PERMISSÃO PARA PARTICIPAÇÃO DO CAMPEONATO

- 13.1. Cada piloto deverá enviar a ASSOMENZ, com antecedência seu histórico completo de resultados.

14. MUDANÇAS DE PILOTO E ORDEM DE PILOTAGEM

- 14.1. Durante cada evento (etapa), no máximo dois pilotos poderão pilotar o mesmo carro. Qualquer alteração da tripulação concorrente do evento (etapa) deve ser solicitada aos Comissários Desportivos antes do treino classificatório.
- 14.2. As provas serão disputadas por uma dupla de pilotos ou um piloto apenas.
- 14.3. Após a inscrição e até o final de cada etapa um piloto não poderá mudar de carro exceto que o dano ocorrido seja verificado e constatado pelos Comissários Técnicos, Coordenador Técnico e Técnico de Eletrônica homologados da categoria no sábado e/ou domingo. Uma vez que as categorias C300 Cup e CLA45 AMG Cup terão carros reserva e/ou estoque de peças a serem retiradas, já estando devidamente lacradas, poderá sim haver troca do carro "x" pelo carro reserva pós classificatório, quando já ninguém mais fará oposição neste caso especificamente, porém independente de qualquer situação o mesmo terá de largar de último de sua respectiva categoria. O piloto deverá dirigir-se à secretaria de prova e comunicar imediatamente a substituição de veículo devidamente autorizada pelos Comissários Técnicos,



Coordenador Técnico e Técnico de Eletrônica homologados da categoria em conjunto (anuência da troca com as assinaturas dos três membros, junto à secretaria de prova).

- 14.4. Após a inscrição, uma mudança ou alteração de piloto poderá ocorrer somente com o consentimento dos Comissários Desportivos, em situações de força maior (impossibilidade de piloto continuar no evento) e desde que o piloto substituto não tenha pilotado outro carro durante o evento. Qualquer novo piloto poderá marcar pontos no campeonato.
- 14.5. Não serão admitidos novos pilotos a partir da 5ª etapa.

15. INSTRUÇÕES E COMUNICADOS ÀS EQUIPES

- 15.1. Os Comissários Desportivos e/ou o Diretor de Provas poderão, em circunstâncias excepcionais, dar instruções aos pilotos e suas equipes através de circulares especiais, em conformidade com o CDA vigente.
- 15.2. Todas as classificações e resultados de treinos e das provas, assim como as decisões das autoridades, serão afixadas no quadro de avisos oficial e enviadas no canal AMG COMUNICADOS.
- 15.3. Todos os pilotos deverão OBRIGATORIAMENTE passar pela pesagem OFICIAL antes do treino classificatório. Aqueles que não cumprirem esta cláusula serão desclassificados e largarão de último.

16. VERIFICAÇÕES DESPORTIVAS

- 16.1. Todo competidor deverá portar todos os documentos indicados neste Regulamento, e os diversos documentos referentes ao seu carro, devendo encontrar-se sempre disponíveis para inspeção da FASP, que poderá ser feita a qualquer momento durante o evento.
- 16.2. A qualquer momento durante o evento, o médico responsável, médico representante da CBA ou FASP, ou os Comissários Desportivos e Técnicos da categoria podem requerer uma avaliação médica de um competidor, se considerarem que seu comportamento assim exige. As autoridades esportivas tomarão as medidas cabíveis necessárias após o relatório médico. Esta avaliação pode incluir, se apropriado, um teste de consumo alcoólico.

17. VISTORIA TÉCNICA

- 17.1. As equipes são responsáveis pela certificação de que seus carros estão de acordo com as condições de elegibilidade e segurança durante os treinos e as provas.
 - a. A apresentação do carro para Vistoria Técnica será considerada como uma declaração implícita de conformidade.
 - b. Após o início da Vistoria Técnica, somente será possível o reparo ou a adequação do carro vistoriado caso autorizado pelos Comissários Técnicos.
- 17.2. Os Comissários Desportivos e os Comissários Técnicos poderão:
 - a. Verificar a elegibilidade de um carro ou de um competidor a qualquer momento durante um Evento.



- b. Exigir de um competidor que desmonte quaisquer componentes do carro para ter certeza que as condições de elegibilidade ou conformidade estejam totalmente atendidas.
 - c. Requisitar a um competidor que pague as despesas justas que o exercício da autoridade mencionada neste artigo puder acarretar.
 - d. Requerer a um competidor que lhes forneça peças ou amostras que eles julguem necessárias.
- 17.3. Ao final de cada sessão de treinos livres, treinos classificatórios ou corridas os carros deverão estar disponíveis para verificação. Após o término do treino classificatório e provas, os carros classificados serão colocados em "PARQUE FECHADO" para vistoria técnica de acordo com as orientações e exigências do Coordenador e Comissários Técnicos. É exigida a presença de um representante oficial do competidor.
- 17.4. Qualquer carro que, depois de ter passado pela vistoria técnica, seja desmontado ou modificado de maneira que possa afetar a sua segurança ou a sua conformidade ao regulamento, ou que tenha se envolvido em um acidente, com consequências similares, deve ser reapresentado pelo competidor aos Comissários Técnicos para nova aprovação.
- 17.5. O Diretor de Prova pode solicitar a parada para vistoria de qualquer carro envolvido em um acidente.

18. NÚMERO DE CARROS ADMITIDOS A PARTICIPAR

- 18.1. O número de carros admitidos a treinar e a iniciar as provas será calculado conforme determina o CDA.

19. NUMERAL E NOME DO PILOTO NO CARRO

- 19.1. Todos os carros concorrentes deverão ostentar o numeral atribuído exclusivamente pelo padrão estabelecido pela ASSOMENZ. O seu número deverá permanecer no carro durante todo o evento, e no decorrer do campeonato, claramente visível de frente (vidro para-brisa) e de ambos os lados do carro, conforme fonte padrão estabelecida pela ASSOMENZ.
- 19.2. Os competidores poderão solicitar o uso dos numerais desejados à ASSOMENZ.
- 19.3. Os numerais utilizados serão de 0 (zero) até 999 (novecentos e noventa e nove), EXCETO o numeral 1 (um), o qual será de escolha do piloto campeão da temporada anterior.
- 19.4. A prioridade de uso de um numeral será do piloto ou dupla de pilotos que a utilizou no campeonato anterior.
- 19.5. No caso de separação de duplas, a prioridade de uso dos numerais será definida por acordo entre os pilotos que a formavam.
- 19.6. O emblema da marca do carro deve aparecer no carro na posição original. Os nomes dos pilotos devem aparecer em cada lado da carroceria, conjuntamente com o tipo sanguíneo do respectivo piloto.



19.7. Os adesivos com os nomes e números de identificação dos carros são de responsabilidade das equipes.

20. LIMITAÇÃO DE PNEUS DURANTE O EVENTO

- 20.1. Apenas os pneus radiais indicados pelo fabricante selecionado pela ASSOMENZ poderão ser utilizados por toda a temporada do campeonato.
- 20.2. Somente pneus com sulco na banda de rodagem serão aceitos como pneus para pista seca.
- 20.3. Pneus para chuva serão os mesmos utilizados para pista seca.
- 20.4. Os horários para lacração dos pneus serão publicados na programação detalhada anexada ao **Regulamento Particular do Evento**.
- 20.5. É obrigatório o uso de pneus lacrados para os treinos, classificação e provas. Sua utilização será conforme critério de cada competidor. O procedimento de lacração será informado antes de cada etapa através de documento da ASSOMENZ.
- 20.6. Nenhuma relacração ou substituição de pneus será permitida a menos que seja aceita pelo Coordenador Técnico da Categoria (André Bragantini), por motivos excepcionais, expostos por escrito aos Comissários Técnicos.
- 20.7. **A lacração dos pneus é obrigatória.**
- 20.8. O pré-aquecimento através de alguma fonte artificial geradora de calor é PROIBIDO para as categorias C300 Cup e CLA45 AMG Cup. Exemplo: Cobertor elétrico de pneus.
- 20.9. O pré-aquecimento através de alguma fonte artificial geradora de calor é PERMITIDO para a categoria GT4 AMG Cup. Exemplo: Cobertor elétrico de pneus.
- 20.10. É proibido qualquer tipo de tratamento químico ou mecânico dos pneus.
- 20.11. Se, durante as provas, um pneu defeituoso tiver de ser trocado, deverá ser utilizado somente os pneus lacrados para o evento.
- 20.12. É proibida a utilização de pneus radiais sem a identificação da lacração.
- 20.13. A quantidade de pneus novos disponíveis para cada etapa será informada pela ASSOMENZ que estará inserido no **Regulamento Particular do Evento** para toda a temporada.

21. PNEUS RESERVAS

- 21.1. Os pneus reservas (novos ou semi-novos) somente serão liberados para utilização mediante a seguinte situação:
 - a) As equipes que tiverem os pneus identificados com problemas e/ou danos que expõem os pilotos a algum risco, deverão procurar o **Coordenador Técnico da Categoria presencialmente**, para que seja feita uma inspeção, juntamente com fotos e/ou vídeos, para abertura de um processo de reposição daquele pneu (novo ou semi-novo) que tiver a troca validada e autorizada pelo Coordenador Técnico.



- b) Não serão aceitas solicitações de troca após a etapa, ou que não sigam o procedimento acima citado.

22. COMUNICAÇÃO EQUIPE/PILOTO

- 22.1. Será realizada apenas por Comunicação verbal entre o piloto e sua equipe via rádio (fornecimento indicado pela Empresa Gestora) ou visualmente através de placas apresentadas pela equipe de box.

23. SEGURANÇA GERAL

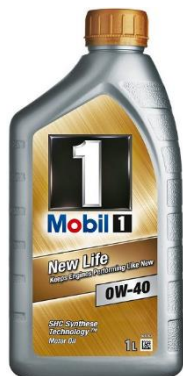
- 23.1. As instruções oficiais serão transmitidas para os pilotos por meios dos sinais previstos no CDA. As equipes não deverão utilizar bandeiras similares de qualquer maneira a estes sinais.
- 23.2. É terminantemente proibido aos pilotos conduzirem seus carros em sentido oposto ao das provas a menos que seja absolutamente necessário com o objetivo de mover um carro de uma posição perigosa. Um carro somente poderá ser empurrado para ser removido de uma posição perigosa sob orientação dos comissários de pista.
- 23.3. Todos os pilotos que tenham a intenção de sair da pista ou dirigir-se aos boxes ou área de paddock devem sinalizar a sua intenção de fazê-lo com tempo suficiente e tendo a certeza de poder fazê-lo sem perigo.
- 23.4. Durante os treinos e as provas os pilotos poderão utilizar somente a pista e observar os artigos do código relativos à conduta de pilotagem em circuitos.
- 23.5. Um piloto que abandonar o seu carro deverá deixá-lo em ponto morto e com o volante no seu devido lugar.
- 23.6. Fora dos boxes, os reparos a um carro somente poderão ser feitos na faixa de trabalho, no grid de largada ou conforme estabelecido nos procedimentos de Interrupção de Prova.
- 23.7. Em nenhum momento um carro pode dar marcha à ré no pit-lane por meios próprios.
- 23.8. Durante todas as sessões do evento (etapa) não é permitida a presença de ninguém na pista com exceção de:
- a) Comissários de Pista e outras pessoas autorizadas na execução de suas funções;
 - b) Pilotos quando pilotando ou sob a orientação dos Comissários de Pista;
 - c) Membros das equipes quando estiverem executando suas tarefas no grid de largada de cada corrida, devendo se retirarem até a placa de 3 minutos.
- 23.9. Os pilotos inscritos nas provas devem sempre utilizar as vestimentas homologadas FIA, inclusive roupas de baixo (mangas longas e calças compridas), capacetes e o sistema de retenção para cabeça (HANS) aprovada pela FIA especificado no Anexo L do Código Desportivo Internacional, e também especificados nos regulamentos técnicos. Todos os itens devem estar dentro do prazo de validade FIA.



- 23.10. A velocidade máxima permitida na área dos boxes, da linha branca da entrada até a linha branca de saída, é de 60 km/h, salvo determinação contrária visando segurança e definida no Regulamento Particular da Prova (RPP). As penalizações para o não cumprimento deste item são as seguintes:
- a) Multa e/ou penalidade em tempo (5 minutos a menos na próxima sessão) se a infração ocorrer durante os treinos ou voltas de reconhecimento.
 - b) Se a infração ocorrer durante o treino classificatório, a penalização será a perda da melhor volta.
 - c) Se a infração ocorrer durante as provas, a penalização será de "DRIVE-THROUGH".
- 23.11. Se um piloto tiver problemas mecânicos durante os treinos ou as provas, ele deverá deixar a pista ou retornar aos boxes assim que for seguro fazê-lo.
- 23.12. As luzes de freio ou brake light, se houver, deverão estar em pleno funcionamento o tempo todo (durante as sessões e vistoria técnica). O Diretor de Provas terá o poder de decisão de parar um carro se a sua luz traseira não estiver funcionando. Se o carro for parado por este motivo, ele poderá voltar à prova assim que o problema for corrigido. Se ao término da prova, um carro não tiver nenhuma luz de freio ou brake light funcionando, o mesmo poderá ser desclassificado.
- 23.13. O Diretor de Provas poderá exigir que um piloto passe por uma avaliação médica ou consumo alcoólico a qualquer momento durante um Evento, a seu único e exclusivo critério.
- 23.14. Qualquer desrespeito às condições gerais de segurança deste Regulamento Desportivo, do CDI ou do CDA, será punido a critério dos comissários.

24. COMBUSTÍVEL E LUBRIFICANTE DE MOTOR

- 24.1. O único combustível autorizado para uso será disponibilizado por fornecedor escolhido e credenciado pela ASSOMENZ.
- 24.2. Nenhum aditivo de combustível será permitido.
- 24.3. O óleo lubrificante de motor da categoria GT4 AMG Cup será obrigatoriamente:



**Mobil1 New Life 0W40
100% Sintético**

OU



**Petronas Syntium 7000 0W40
100% Sintético**



- 24.4. O óleo lubrificante de motor das categorias C300 Cup e CLA45 AMG Cup será obrigatoriamente o **Petronas Syntium 800 SE SP 15W40 Semissintético**.



25. BOXES E PIT-LANE

- 25.1. As presentes disposições deverão ser atendidas e estritamente seguidas, a fim de se garantir, no espaço destinado aos boxes, a segurança de todos aqueles que nele trabalharão, ou dele se utilizarão, durante o evento:
- A alocação dos boxes será feita pela ASSOMENZ, com preferência às equipes da GT4 AMG Cup seguidas das equipes da CLA45 AMG Cup e C300 Cup, podendo ainda as equipes que tenham os três modelos ficarem no mesmo box se assim for possível.
 - O critério de distribuição dos boxes será de acordo com a classificação no campeonato do Piloto da GT4 AMG Cup obtida após cada etapa do ano, e para a primeira etapa do ano, será utilizado o resultado do campeonato de pilotos de 2023. Alterações feitas visando atender as necessidades das equipes, geração de imagens, ou de determinados circuitos poderão ocorrer sob o consentimento da ASSOMENZ e bom senso das equipes.
 - Qualquer piloto que venha a começar uma prova do pit-lane não deverá conduzir o seu carro do espaço designado para a equipe até a saída dos boxes, até que a saída dos boxes seja fechada. Feito isso e ele deverá parar o seu carro em linha na via rápida. O box será aberto para largada deste piloto somente após a passagem do último carro do último pelotão.
 - Não é permitida a retirada do veículo do autódromo após a vistoria técnica inicial sem autorização dos comissários.
 - É permitido completar o nível de lubrificante e outros fluidos durante a prova, exceto o combustível.

- 25.2. Haverá fiscais presentes nos eventos para verificar o devido cumprimento das regras especificadas acima. Qualquer violação aos artigos do Código ou deste Regulamento.

26. BRIEFING

- 26.1. Um briefing será realizado pelo Diretor de Provas em horário estabelecido no **Regulamento Particular das provas**.
- 26.2. Todos os pilotos inscritos no Evento deverão estar presentes durante toda a duração do briefing.



- 26.3. O Briefing será conduzido pelo Diretor de Provas e os pilotos poderão manifestar-se quando autorizados pelo mesmo.
- 26.4. Caso o Diretor de Prova informe a necessidade de realizar outro briefing, este acontecerá em hora e local acordados com os Comissários Desportivos. Os pilotos serão informados apropriadamente.
- 26.5. Fica **TERMINANTEMENTE PROIBIDO** qualquer pessoa que não seja piloto da categoria da AMG Cup Brasil (C300 Cup, CLA45 AMG Cup e GT4 AMG Cup) a participar do briefing obrigatório, exceto as autoridades do evento.

27. TREINOS LIVRES E TREINO CLASSIFICATÓRIO

- 27.1. Os treinos livres serão definidos e publicados na **programação oficial do evento**.
- 27.2. Os treinos classificatórios serão individuais para cada categoria (C300 Cup, CLA45 AMG Cup e GT4 AMG Cup) com duração máxima de 10 minutos.

28. FORMAÇÃO DO GRID

- 28.1. Uma vez que as três categorias (C300 Cup, CLA45 AMG Cup, GT4 AMG Cup) participam juntas de todas as provas de cada etapa do campeonato, um GRID GERAL de largada é formado pelos três GRIDS INDIVIDUAIS DAS CATEGORIAS, independente do tempo de cada categoria seguindo a respectiva ordem:
 - I. Primeiramente carros/pilotos da GT4 AMG Cup;
 - II. Em seguida os carros/pilotos da CLA45 AMG Cup;
 - III. Posteriormente pelos carros/pilotos da C300 Cup.
- 28.2. Ao final das sessões de treino classificatório de cada categoria, o tempo mais rápido conquistado por cada piloto de sua categoria será publicado oficialmente, definindo assim a ordem de largada das categorias para a PRIMEIRA PROVA.
- 28.3. Em caso de duplas, o classificatório deverá ser realizado por um piloto apenas.
- 28.4. Todos os PILOTOS devem ser classificados durante o treino oficial cronometrado. Se uma EQUIPE não se classificar, poderá largar na última posição do grid de sua respectiva categoria com a permissão dos COMISSÁRIOS DESPORTIVOS.
- 28.5. Se dois ou mais carros marcarem tempos idênticos, será considerado o melhor tempo o daquele que obteve o tempo primeiramente.
- 28.6. O grid de largada da SEGUNDA PROVA da categoria AMG GT4 Cup será formado obrigatoriamente pelo resultado oficial da primeira prova.
- 28.7. O grid de largada da SEGUNDA PROVA das categorias CLA45 AMG Cup e C300 Cup será baseado no centésimo de segundo do tempo da última volta do primeiro colocado da primeira prova, seguindo a tabela abaixo:

Nº casa centesimal	Quantidade de Carros
1, 2, 3 e 6	Inversão de 6 posições
4, 5 e 7	Inversão de 7 posições
8,9 e 0	Inversão de 8 posições



Exemplo:

- **1:50.405** (Tempo da última volta do primeiro colocado da primeira prova.)
- 1:50.405 = invertem-se 8 posições, pois a inversão será com base no centésimo de segundo da última volta do primeiro colocado, seguindo a tabela acima.**
- 28.8. Na segunda prova da etapa final da temporada não haverá inversão de grid.
- 28.9. Os espaços dos carros que por ventura não largarem por qualquer motivo, ficarão vagos no grid de largada não serão preenchidos.
- 28.10. Qualquer carro que não assumir a sua posição no grid no momento em que a placa de 3 (cinco) minutos for mostrada, não mais poderá assumir esta posição e deverá largar dos boxes.

29. PROCEDIMENTO DE LARGADA

- 29.1. Qualquer carro que permanecer nos boxes durante o procedimento de Box aberto “pré-largada”, e a saída dos boxes for fechada, o mesmo só poderá largar dos boxes sob a orientação dos fiscais e ao final da passagem do último carro do GRID GERAL.
- 29.2. A aproximação da largada será anunciada por placas de sinalização mostradas em 5 (cinco) minutos, 3 (três) minutos, 1 (um) minuto e 30 (trinta) segundos antes do início da volta de formação.
- a) Ao ser apresentada a placa de 5 (cinco) minutos: todos com exceção dos pilotos, autoridades e o pessoal técnico da equipe devem deixar o grid.
 - b) Quando a placa de 3 (cinco) minutos for mostrada, todos os carros devem estar com as rodas colocadas e nenhuma manutenção ou ajuste poderão ser realizados no carro. Caso não seja cumprido, o piloto receberá como penalização um “DRIVE-THROUGH”.
 - c) Placa de 3 (três) minutos: o pessoal das equipes e oficiais de competição devem se retirar do grid.
 - d) Placa de 1 (um) minuto: os motores serão ligados.
 - e) Placa de 30 (trinta) segundos, e com o final deste tempo, uma bandeira/luz verde será mostrada na frente do grid, para indicar que os carros devem iniciar uma volta de formação, seguindo o carro oficial do organizador, e mantendo a sua ordem de largada.
- 29.3. Somente serão permitidas ultrapassagens, durante a volta de formação se um carro se atrasar ao sair da sua posição do grid, e os carros atrás não puderem evitar ultrapassá-lo sem atrasar o resto do pelotão. Ocorrendo esta hipótese, os pilotos poderão realizar as ultrapassagens necessárias para restabelecer a ordem de largada original.
- 29.4. Qualquer piloto que se atrasar ao deixar a sua posição no grid, somente poderá realizar ultrapassagens que realinhem a ordem original de largada, e desde que ainda não tenha sido ultrapassado por todos os demais competidores quando ainda estava estacionado. Nesta hipótese, todos os pilotos atrasados deverão largar do final do grid, respeitando a ordem em que saíram para completar a volta de formação, ou, subsidiariamente, a ordem original. Se a Linha não estiver posicionada na frente do



pole-position, para efeitos deste artigo, ela será considerada como sendo uma linha branca, a um metro na frente do pole-position.

- 29.5. Uma penalidade será imposta, a exclusivo critério dos Comissários Desportivos, a qualquer um que ultrapassou desnecessariamente outro carro durante a volta de formação do grid para a largada.
- 29.6. Durante este período, bandeiras amarelas não serão mostradas em todos os postos de sinalização da pista.
- 29.7. A velocidade do Safety-Car deverá ser entre 50 e 80 quilômetros por hora durante a volta de apresentação.
- 29.8. Qualquer carro que esteja impossibilitado de iniciar a volta de apresentação deverá sinalizar para os fiscais e, após os demais carros ultrapassarem a Linha, os seus mecânicos poderão tentar solucionar o problema, sob a supervisão dos fiscais. Caso persista o problema, e o carro ainda assim não tiver possibilidade de iniciar a volta de formação, o veículo será empurrado para o pit-lane, pelo caminho mais curto, para que os mecânicos possam trabalhar no carro novamente.
- 29.9. O carro de segurança sairá da frente do pelotão ao final da volta de apresentação. Os carros continuarão por conta própria, com o pole-position conduzindo a uma velocidade mínima de 60 (setenta) quilômetros por hora, e a uma máxima de 80 (noventa) quilômetros por hora.
- 29.10. A Largada será do modelo lançada e em fila dupla (lado a lado) em dois blocos (bloco 1 e bloco 2)
Bloco 1 será composto pelos carros modelo GT4 AMG Cup até 20 carros.
Bloco 2 será composto pelos carros modelo CLA45 AMG Cup e C300 Cup até 40 carros.
 - a) O POLE POSITION controlará a velocidade do carro sendo que, qualquer divergência registrada entre as velocidades determinadas acima, resultará em uma penalidade.
 - b) Durante a volta de apresentação, a luz vermelha estará acesa, de forma que nenhum carro poderá ultrapassar outro carro até que a mesma se apague.
 - c) A contagem de tempo da prova dar-se-á a partir do complemento da volta de apresentação até a bandeirada de chegada, mesmo que a largada não seja autorizada.
 - d) Em caso de largada sob condição de chuva e com Safety Car em fila indiana, a contagem do tempo da prova se iniciará após o 1º colocado ultrapassar a linha quadriculada (PSDP) pela primeira vez, mesmo que mais voltas de apresentação sejam realizadas.
- 29.11. A largada ocorrerá ao apagar das luzes vermelhas.
- 29.12. Durante a largada, a mureta dos boxes deverá estar livre de quaisquer pessoas com exceção dos bombeiros.
- 29.13. Em caso de queima de "largadas" pelos dois primeiros colocados do grid de cada categoria serão imputadas a eles a penalidade de no máximo 10 segundos, caso assim seja identificado pelos Comissários Desportivos os quais deverão informar



imediatamente através dos meios de comunicação do autódromo e transmissão de imagens a penalidade atribuída até o fechamento da quinta volta, tanto na prova 1 quanto na prova 2.

29.14. O procedimento de largada poderá ter alguma variação autorizada pelo Diretor de Provas, somente nos seguintes casos:

- a) Em caso de chuva, se o início da prova for iminente e, na opinião do Diretor de Provas, o volume de água é excessivo ao ponto não poder realizar a prova com segurança, as luzes de cancelamento serão acionadas na linha de chegada e as informações relativas ao provável atraso serão comunicadas via rádio e som ambiente do autódromo. Assim que o novo horário de largada for determinado, um aviso com pelo menos de 10 (dez) minutos de antecedência será dado.
- b) A prova pode se iniciar atrás do Safety-Car e em fila indiana na pista, caso o Diretor de Provas assim decida, por questões de segurança.

30. A PROVA

- 30.1. As duas provas de cada etapa terão a duração de 14 voltas (Interlagos 4.309 m) ou 30 minutos. Em sendo em outro autódromo deverá ser feito o cálculo proporcionalmente ao comprimento do circuito e, portanto, teremos o nº de voltas oficiais com base na metragem Interlagos, não excedendo nunca 30 minutos.
- 30.2. Uma prova não será interrompida em caso de chuva, a menos que seja constatada considerável periculosidade em sua continuidade pelo Diretor de Provas.
- 30.3. Se um carro parar durante a prova, ele deverá ser removido da pista o mais rapidamente possível, de modo que a sua presença não se constitua em perigo ou ameace outros carros.
- 30.4. Se o piloto não tiver condições de conduzir o seu carro a partir de uma posição perigosa, é dever dos comissários de pista ajudá-lo. Se esta ajuda resultar no funcionamento do motor e o piloto retornar à prova, o carro será excluído dos resultados da prova.
- 30.5. Durante a prova, os pilotos somente poderão sair do pit-lane quando a bandeira e/ou luz na saída do pit-lane estiver verde e sob sua própria responsabilidade.
- 30.6. O sinal de fim de prova será dado na Linha de chegada assim que o carro líder a cruzar após ter decorrido o tempo programado ou número de voltas, o que ocorrer primeiro.
- 30.7. Se por algum motivo não previsto o sinal de fim de prova for dado antes de decorrido o tempo programado ou não for apresentado, será considerado o descrito no CDA.
- 30.8. Após receberem o sinal de fim de prova, os três primeiros de cada categoria deverão se dirigir ao Parque Fechado, sendo vedada qualquer parada, bem como o recebimento de qualquer objeto.
- 30.9. Os carros que não percorrerem 75% (setenta e cinco por cento) do número de voltas do vencedor de sua categoria, que será arredondado para baixo para no cálculo de voltas inteiras completadas, não serão classificados.



- 30.10. A classificação geral oficial será publicada após cada prova. Este será o único resultado válido, sujeito a quaisquer alterações que podem ser feitas segundo o CDA e este Regulamento Desportivo.

31. PARQUE FECHADO

- 31.1. Somente as autoridades responsáveis pela supervisão poderão entrar no **Parque Fechado**, além do piloto e de um representante da equipe devidamente autorizado.
- 31.2. Nenhuma ação das equipes é permitida no **Parque Fechado** com exceção da leitura da pressão dos pneus, baixar dados adquiridos, desligar câmeras on-board, ou quaisquer atividades que sejam autorizadas e/ou solicitadas pelas autoridades técnicas e desportivas.
- 31.3. Quando o **Parque Fechado** estiver em uso, o Regulamento de Parque Fechado será aplicado na área delimitada pela organização.
- 31.4. O **Parque Fechado** deverá ser suficientemente seguro, de forma que pessoas não autorizadas não tenham acesso a ele.
- 31.5. Após os carros serem liberados do **Parque Fechado** da segunda corrida todos os pilotos e chefes de equipe terão ao seu dispor de até 3 horas para verificação de motor, câmbio, diferencial, amortecedores e parte eletrônica, ou seja, qualquer componente mecânico ou eletrônico.

32. CERIMÔNIA DE PÓDIO

- 32.1. Os pilotos que chegarem nos cinco primeiros lugares na Classificação Geral de sua categoria, deverão comparecer à cerimônia de premiação conforme especificado na programação detalhada, bem como deverão respeitar o procedimento de pódio estabelecido pela ASSOMENZ.
- 32.2. O seguinte procedimento de pódio deverá ser obedecido por todos os premiados:
- Os pilotos deverão seguir as orientações do Mestre de Cerimônias, postando-se imediatamente nas posições indicadas.
 - Os macacões deverão estar arrumados e trajados adequadamente, com os colarinhos fechados.
 - Os bonés promocionais de patrocinadores autorizados e fornecidos à ASSOMENZ ou boné de preferência de cada piloto deverão ser os únicos utilizados durante a cerimônia de pódio, com postura correta.
 - Após a entrega dos troféus, os pilotos deverão posar para fotos promocionais no pódio.
 - O piloto deverá atender todas as determinações firmadas no contrato de credenciamento entre piloto e a ASSOMENZ, principalmente no que se diz respeito a publicidades obrigatórias, tais como, bonés no pódio, bordados obrigatórios no macacão, adesivos obrigatórios, etc. Todos estes detalhados no contrato de credenciamento do piloto.



33. ESPAÇOS PUBLICITÁRIOS

- 33.1. Todos os concorrentes deverão respeitar os espaços definidos pela ASSOMENZ para as publicidades oficiais e poderão utilizar os demais espaços livres de seus veículos e dos macacões dos pilotos, para fixação de publicidade própria ou de seus apoiadores. Exemplo: Testeira, aerofólio traseiro serão de uso exclusivo de acordo com determinação da ASSOMENZ.
- a) Não é permitido reduzir a área transparente das janelas laterais dianteiras com qualquer tipo de aplicação de adesivos, pinturas ou similares.
 - b) No para-brisa são permitidos apenas os adesivos especificados pela ASSOMENZ, salvo autorização específica.
 - c) Os locais para publicidade serão livres exceto os estabelecidos pela ASSOMENZ.
 - d) É de exclusiva responsabilidade dos competidores preservar em perfeito estado os logotipos e adesivos de uso obrigatório.
- 33.2. A divulgação de patrocinadores ou marcas que conflitem com aquelas que são patrocinadoras oficiais do campeonato é sujeita às seguintes condições:
- a) O concorrente deverá apresentar a ASSOMENZ uma cópia autenticada do contrato com o patrocinador conflitante, para análise e aprovação.
 - b) Os espaços reservados às marcas dos patrocinadores oficiais da categoria serão mantidos de acordo com informativos e Layouts Base divulgados pela ASSOMENZ.
 - c) Não será aceita sob nenhuma hipótese patrocínio no macacão, no carro ou na equipe, de fabricante de pneus que não seja DUNLOP.
- 33.3. Os adesivos com os nomes e números de identificação dos carros são de responsabilidade das equipes.
- 33.4. No campeonato é expressamente proibido o uso de publicidade Política, que expresse Racismo, ou qualquer outro meio que ofenda a legislação brasileira, ou ainda que, de alguma forma, atente contra os bons costumes e a moral, em quaisquer de suas formas.

34. DOPING

- 34.1. A absorção de substâncias, naturais ou químicas, e a utilização de procedimentos considerados dopantes, conforme lista divulgada pela FIA, são estritamente proibidas.
- 34.2. A ocasião em que se darão os exames será decidida pelas autoridades desportivas competentes, cabendo à FASP custear o primeiro e, se houver o segundo ou os demais, sempre mediante laboratórios credenciados pela WADA.
- 34.3. Os infratores e aqueles que se recusaram ao controle de doping serão punidos de acordo com as normas FIA.
- 34.4. As autoridades desportivas poderão exigir que um piloto passe por uma avaliação médica ou consumo alcoólico a qualquer momento durante um Evento, a seu único e exclusivo critério.



35. CÂMERAS EMBARCADAS “ONBOARDS”

- 35.1. É obrigatória a instalação de pelo menos uma câmera “onboard” no interior de todos os carros, filmando obrigatoriamente todas as sessões da etapa. Sua posição de instalação deve seguir as seguintes orientações:
- a) Estar no centro do habitáculo, com altura aproximada da viseira ao topo do capacete do piloto.
 - b) Captar: mãos do piloto e para-brisa completo.
- 35.2. É de inteira responsabilidade das EQUIPES assegurarem a instalação, fixação, posição e pleno funcionamento das câmeras, o não cumprimento deste acarretará em **desclassificação**.
- 35.3. As imagens poderão ser requisitadas e utilizadas pelos Comissários Desportivos a qualquer momento durante o evento, independente de reclamações desportivas formalizadas pelos pilotos. Nos casos em que haja falha, ou até mesmo ausência de imagens nos respectivos cartões que impeçam o esclarecimento de incidentes pelos Comissários Desportivos, o piloto e a equipe serão **desclassificados**.
- 35.4. Os 5 (cinco) primeiros colocados de cada categoria, deverão a cada sessão (treinos, classificações e provas) fornecer as imagens para análise da equipe de engenharia, a fim de proporcionar a evolução de pilotagem de todos os competidores, pelo bem do esporte e aumento de competitividade a cada etapa.

36. DETERMINAÇÕES PARTICULARES GT4 AMG CUP

- 36.1. Os carros GT4 AMG Cup terão obrigatoriamente o compromisso de permanecerem armazenados no mesmo local durante toda a admissão e importação temporária, pelo único propósito de ser um local determinado como **fiel depositário** e estarem à disposição das autoridades da **receita federal** que, sem prévio aviso, possam vistoriá-los. Neste local receberão toda a manutenção conforme manual do fabricante e **setup padrão obrigatório da categoria**.
- 36.2. Os carros GT4 AMG Cup serão de uso exclusivo em eventos oficiais da categoria AMG Cup Brasil.
- 36.3. Os carros GT4 AMG Cup, em hipótese alguma poderão, em território nacional, serem comercializados ou alugados uma vez que, a disposto da lei de incentivo, se trata de um carro de corrida que participará de eventos esportivos de automobilismo exclusivamente da AMG Cup Brasil.
- 36.4. O local de permanência dos carros GT4 AMG Cup, importados por admissão temporária com suspensão de impostos a bem do esporte conforme lei vigente no país, será o CDR (Condomínio Dutra Racing), sede da AMG Cup Brasil, situado a rua Nilton Coelho de Andrade, 755, Vila Maria São Paulo Capital.



37. OUTRAS PENALIZAÇÕES

- 37.1. Em caso de “toques” ou colisões, o piloto causador irá imediatamente receber uma punição “DRIVE-THROUGH”, devendo cumprir em até 3 voltas. Em caso de reincidência na prova ou em qualquer outra etapa subsequente da temporada vigente, o piloto receberá uma nova penalização “DRIVE-THROUGH” e será obrigado a arcar com os custos de reparo do carro ou dos carros dos pilotos afetados pela colisão.
- 37.2. Caso o piloto se recuse a cumprir o ressarcimento dos danos causados ao veículo do piloto atingido, o mesmo ficará impossibilitado de participar das próximas etapas.
- 37.3. Em caso de “queima de largada” pelos dois primeiros de cada categoria, a punição máxima será de 10 segundos.
- 37.4. Punições possíveis durante as provas, a critério dos comissários:
- a) Advertência.
 - b) 5 Segundos acrescidos no tempo total de prova.
 - c) 10 Segundos acrescidos no tempo total de prova.
 - d) 20 Segundos acrescidos no tempo total de prova.
 - e) “DRIVE-THROUGH”.
 - f) Exclusão da prova.
- 37.5. No caso de incidentes envolvendo dois ou mais veículos e na impossibilidade de aplicar punições para os pilotos durante o transcorrer da prova, essas punições serão atribuídas ao(s) infrator(es) na próxima prova do mesmo campeonato em que os mesmos venham a participar, conforme os seguintes itens, se a punição cabível for:
- a) Advertência: Na próxima prova o piloto já largará advertido.
 - b) Exclusão: Na próxima prova o piloto largará em último no grid de largada.
- 37.6. Em caso de não entrega de imagens das câmeras ONBOARDS quando solicitado pelos Comissários Desportivos os pilotos serão **desclassificados**.
- 37.7. Todas as punições descritas neste regulamento não eximem os pilotos e equipes das punições previstas no CDA (Código Desportivo do Automobilismo).

38. TELEMETRIA E CÂMERA ONBOARD PARA PERFORMANCE

- 38.1. Os 5 (cinco) primeiros colocados de cada categoria, deverão obrigatoriamente, em todas as sessões (treinos, classificatórios e provas) da etapa, fornecer seus dados de TELEMETRIA e imagens de CÂMERAS ONBOARDS para análise da equipe de engenharia e com todos os demais pilotos, a fim de proporcionar a evolução de pilotagem dos competidores, pelo bem do esporte e aumento de competitividade da categoria a cada etapa. Caso o piloto não cumpra esta cláusula, será punido conforme abaixo:



- a) Não entrega após qualquer sessão de treino: Perda da melhor volta no treino classificatório Q1.
- b) Não entrega após os treinos classificatórios: 5 segundos adicionados ao tempo final da prova 1.
- c) Não entrega após a prova 1: 5 segundos adicionados ao tempo final da prova 2.
- d) Não entrega após a prova 2: Perda do primeiro treino da próxima etapa do campeonato vigente.

39. TROCA DE PERIFÉRICOS E OBSERVAÇÕES TÉCNICAS

39.1. Com o intuito de assegurar o conceito “LOW COST” das 3 (três) categorias, C300 Cup, CLA45 AMG Cup e GT4 AMG Cup, os carros terão LIMITES DE UTILIZAÇÃO DE PEÇAS ao longo da temporada. São eles:

a) C300 Cup

- 8 Bicos injetores
- 2 Turbinas
- 2 Motores

b) CLA45 AMG Cup

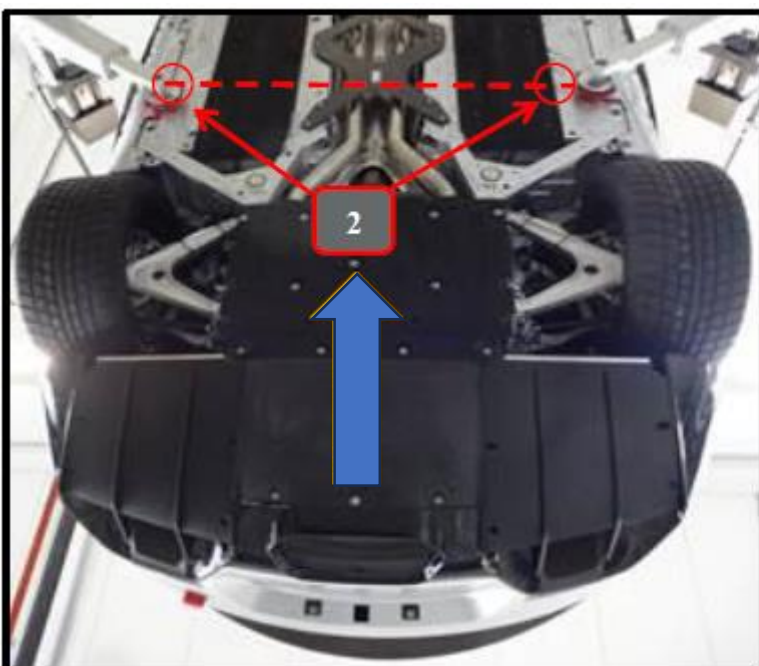
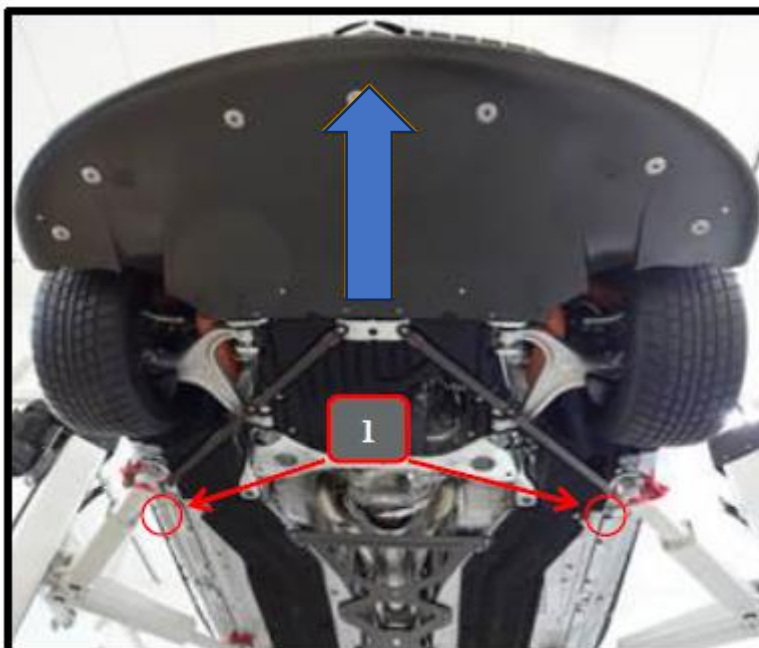
- 8 Bicos injetores
- 2 Turbinas
- 2 Motores

c) GT4 AMG Cup

- **A categoria terá um “SETUP PADRÃO OBRIGATÓRIO”.**
- Ajustes permitidos além do “SETUP PADRÃO OBRIGATÓRIO” da categoria:
 1. Controle de Tração (exclusivamente através do seletor original localizado no console central).
 2. Sistema de ABS (exclusivamente através do seletor original localizado no console central).
 3. Balanço de Freio (exclusivamente através do seletor original localizado no console central).
 4. Barras Estabilizadoras dianteira e traseira (dentro dos limites da gama original de ajustes existentes no carro).
 5. Posição da asa traseira (ângulo), (dentro dos limites da gama original de ajustes existentes no carro).
 6. Pressão dos Pneus, com pressão mínima OBRIGATÓRIA fria de 22.00 nos DIANTEIROS e 22.00 PSI nos TRASEIROS.



7. Convergência, dianteira de 0 a 2 mm ABERTO por roda e traseira de 0 a 2 mm FECHADO por roda.
8. Cambagem, no máximo 3,4° na DIANTEIRA e 2,3° na TRASEIRA, sendo aceito uma tolerância de até + ou - 10% devido à dinâmica da aferição.
9. Pressão dos Amortecedores, clicks de bump e rebound (dentro dos limites da gama original de ajustes existentes no carro)
10. Altura do carro (mínima de 80 mm na DIANTEIRA e 90 mm na TRASEIRA, aferidos nos pontos originais do chassi determinados no manual da fábrica conforme abaixo).





- Peso do carro + o peso do piloto 1520 kg no mínimo.
- O splitter segue a mesma condição conforme item abaixo.
- Todo e qualquer ajuste, modificação, alteração e/ou item não listado acima é **PROIBIDO E O PILOTO SERÁ DESCLASSIFICADO**.
- Somente serão trocados os itens de manutenção preventiva determinados pela fábrica, igualmente para todos os carros, conforme plano de manutenção.
- O sistema de ar condicionado não pode ser trocado e/ou desativado em momento algum, portanto todos os pilotos irão competir igualmente com o sistema de ar condicionado ligado e em pleno funcionamento. Caso isto não ocorra antes e durante o classificatório e prova 1 e prova 2, o piloto será desclassificado.

39.2. **OBSERVAÇÕES** C300 Cup E CLA45 AMG Cup:

39.3. **BICOS INJETORES:** Os competidores tem direito a utilizar 8 bicos injetores para a temporada.

- a) Somente poderão ser utilizados mediante lacração e registro do Coordenador Técnico da categoria. A partir da utilização do 9º bico injetor o competidor irá largar de último da sua categoria.

39.4. **TURBINAS:** Os competidores tem direito a 2 (dois) “lacs” de turbina para a temporada.

- a) Somente poderão ser utilizadas turbinas inspecionadas e devidamente lacradas pelo Coordenador Técnico da categoria, podendo estas serem **ORIGINAIS NOVAS, USADAS**. Em caso de turbinas **REMANUFATURADAS** somente pela empresa **HOMOLOGADA** da categoria (DNT Turbos). A partir da utilização da terceira turbina “3º lacre” (ou segunda troca do conjunto rotativo) o competidor irá largar de último da sua categoria.

39.5. **MOTORES:** Os competidores tem direito a 3 (três) “lacs” de motor para a temporada, ou seja:

- a) Para os pilotos que **possuam motor reserva** (“motor 2”), existe a possibilidade de se fazer uma retífica em um destes dois motores. Sendo assim o piloto poderá utilizar 3 “lacs”: um para o “motor 1”, outro para o “motor 2” e um terceiro para uma possível retífica de um dos dois. Caso o piloto ultrapasse essas quantidades, irá largar de último da sua categoria, exceto em caso de quebra, em dia oficial de etapa com treinos e/ou provas, devidamente constatada pelo Coordenador Técnico da categoria em loco ou, se houver dificuldade para análise do mesmo, até 3 dias após o ocorrido da quebra.
- b) Para pilotos que **não possuam motor reserva**, os mesmos 3 (três) “lacs” poderão ser utilizados, permitindo que sejam feitas duas retíficas deste motor. Sendo assim, o piloto irá utilizar o primeiro lacre para iniciar a temporada e os outros 2 (dois) para serem utilizados em possíveis retíficas. Caso o piloto ultrapasse essas quantidades, irá largar de último da sua categoria, exceto em caso de quebra, em dia oficial de etapa com treinos e/ou provas, devidamente constatada pelo Coordenador Técnico da categoria em loco ou, se houver dificuldade para análise do mesmo, até 3 dias após o ocorrido da quebra.



- c) Para pilotos que se utilizarem de um motor devidamente lacrado que seja **emprestado** por outro deverá seguir as mesmas regras do item **a)** acima.
- d) Todos os pilotos podem iniciar a temporada com motores novos ou retificados, desde que devidamente inspecionados, aferidos e lacrados pelo Coordenador Técnico e Técnicos de Motores HOMOLOGADOS de cada categoria.

40. LACRES

- 40.1. O rompimento ou falta de lacre conforme CONTROLE DE LACRES da categoria, definidos pela ASSOMENZ e sob a supervisão do Coordenador Técnico Homologado pela categoria, terá como penalização ao piloto infrator a sua exclusão da prova, não podendo utilizá-la como descarte para a pontuação do campeonato.
- 40.2. **Quaisquer ações não listadas neste regulamento também não são permitidas. Toda e qualquer ação que não esteja relacionada neste documento deve antes de ser executada ter a permissão dos Comissários Desportivos e Técnicos bem como do Coordenador Técnico da categoria.**

41. MODIFICAÇÕES OU ATUALIZAÇÕES DO REGULAMENTO DESPORTIVO

- 41.1. Este REGULAMENTO DESPORTIVO somente poderá ser atualizado e/ou modificado se houver consentimento unânime dos pilotos da categoria específica em que o item a ser modificado afete a categoria em que participem. Exemplo: Pleno funcionamento do ar condicionado da categoria GT4 AMG Cup nas sessões: classificatório, Provas 1 e 2.
- 41.2. Este Regulamento Desportivo somente poderá ser atualizado e/ou modificado se houver consentimento da maioria de 80%. Exemplo: Mudança de 3 para 5 carros obrigatórios a serem verificados no parque fechado após as sessões: classificatório, Provas 1 e 2.

42. COMITÊ DISCIPLINAR EDUCADOR

- 42.1. No intuito de conscientização e melhoria contínua, faremos das **penalidades ocorridas** aos pilotos da AMG Cup Brasil durante as etapas da temporada 2024, à obrigatoriedade do cumprimento de aulas de reciclagem ministradas pelos Comissário Desportivo e piloto Comissário Desportivo, ambos da FASP, com duração de 60 a 90 minutos para que transformemos estas penalidades ocorridas em aprendizado e condução mais segura evitando assim que estas voltem a acontecer.

Fica à critério do piloto a participação presencial (sede da FASP) e/ou remota desde que a **cumpra antes da próxima etapa**.

No caso de as **penalidades ocorridas** acontecerem na última etapa da temporada do ano vigente, fica o piloto com esta pendência a ser cumprida antes da primeira etapa da temporada do ano seguinte.



O presente regulamento foi aprovado pelo C.T.D.P. - Conselho Técnico Desportivo Paulista da Federação de Automobilismo de São Paulo.

São Paulo, 09 de abril de 2024

Paulo Eneas Scaglione
Presidente FASP

Vartan Gdikian
Presidente CTDP



Adendo # 1 - Regulamento Desportivo

CATEGORIA: Todas

001/2024

1) NOVA REDAÇÃO DO ITEM 28.6.

2.10. O grid de largada da SEGUNDA PROVA da categoria AMG GT4 Cup **terá inversão e será formado seguindo o mesmo critério das categorias C300 Cup e CLA45 AMG Cup, conforme item 28.7.**

2) NOVA REDAÇÃO DO ITEM 20. LIMITAÇÃO DE PNEUS DURANTE O EVENTO

20.1. Apenas os pneus indicados pelo fabricante selecionado pela ASSOMENZ poderão ser utilizados por toda a temporada do campeonato.

20.2. Para pista seca somente pneus com sulco na banda de rodagem serão aceitos como pneus para pista seca **PARA AS CATEGORIAS C300 Cup e CLA45 AMG Cup. Para a categoria GT4 AMG Cup, serão utilizados pneus Slicks fornecidos pela EMPRESA GESTORA.**



20.3. Pneus para chuva serão os mesmos utilizados para pista seca **PARA AS CATEGORIAS C300 Cup e CLA45 AMG Cup.**

20.9. O pré-aquecimento **através dos COBERTORES ELÉTRICOS DE PNEU** fornecidos pela **EMPRESA GESTORA** é **OBRIGATÓRIO** para a categoria **GT4 AMG Cup.**

20.13. A quantidade de pneus novos disponíveis por etapa para cada categoria etapa será informada pela **EMPRESA GESTORA.**

3) NOVA REDAÇÃO DO ITEM 6. DO ARTIGO 39.

Pressão dos Pneus, com pressão **MÍNIMA OBRIGATÓRIA quente (acima de 80 °C no centro da banda de rodagem)** para pneus **SLICKS** de **24 PSI.**

4) NOVA REDAÇÃO DO ITEM 7. DO ARTIGO 39.

7. Convergências, **DIANTEIRA e TRASEIRA livres.**

5) NOVA REDAÇÃO DO ITEM 8. DO ARTIGO 39.

8. Cambagens, **obrigatoriamente utilizando as placas de regulagem conforme ITEM 7. PLACAS PARA REGULAGEM DAS CAMBAGENS** do Reg. Técnico.

6) NOVA REDAÇÃO DO ITEM 10. DO ARTIGO 39.

10. Altura do carro (mínima de 90 mm na **DIANTEIRA** e 100 mm na **TRASEIRA**, aferidos nos pontos originais do chassi determinados no manual da fábrica conforme abaixo).

7) NOVA REDAÇÃO DO ÚLTIMO PARÁGRAFO DO ITEM 39. SOBRE A UTILIZAÇÃO DO SISTEMA DE AR CONDICIONADO.

- Fica facultativa a utilização do sistema de ar condicionado original do carro.

8) NOVA REDAÇÃO SOBRE O PESO MÍNIMO DO CARRO DENTRO DO ITEM 39.

- Peso do carro + o peso do piloto **1508 kg no mínimo.** Os pilotos que optarem por utilizar qualquer sistema de auxílio não original no habitáculo (exemplo: sistema de ar condicionado para o capacete, geladeira, etc...) terão o peso do equipamento adicionado ao peso mínimo de seu carro. Exemplo: O piloto que carrega um sistema de ar condicionado de capacete, o qual pesa 10 kg, deverá considerar o peso mínimo **OBRIGATÓRIO** de seu carro de **1518 kg.**

9) POWER LEVEL

A partir da 2ª Etapa o Power Level utilizado será o 4. Podendo ser alterado para as etapas seguintes, sempre previamente comunicado pela **EMPRESA GESTORA.**

10) NOVA REDAÇÃO DO ITEM 29.10.

29.10. A Largada será do modelo lançada, dividida em **DOIS BLOCOS:**
Bloco 1: **EM FILA INDIANA** para a categoria **GT4 AMG Cup**, até 20 carros.



Bloco 2: **EM FILA DUPLA (lado a lado)** para as categorias C300 Cup e CLA45 AMG Cup, até 40 carros.

11) NOVA REDAÇÃO DO ITEM 8.1.

8.1. POLE POSITION: Da 1ª Etapa até a Etapa final do campeonato, os pilotos (ou duplas) que no treino classificatório se classificarem em primeiro lugar (POLE POSITION) nas categorias CLA45 AMG Cup, C300 Cup, e GT4 AMG Cup receberão dois (2) pontos bônus cada na somatória de pontos do campeonato. **No caso de dupla, ambos os pilotos recebem esta pontua**

Este adendo foi aprovado pelo C.T.D.P. — Conselho Técnico Desportivo Paulista da Federação de Automobilismo de São Paulo.

São Paulo 09 de abril de 2024

Paulo Eneas Scaglione
Presidente da FASP

Vartan Gdikian
Presidente do CTD.P

AMG Cup Brasil

Temporada 2024

Adendo # 2 Regulamento Desportivo

CATEGORIA: Todas

002/2024

12) NOVA REDAÇÃO DO ITEM - 15. INSTRUÇÕES E COMUNICADOS ÀS EQUIPES



15.3. Todos os pilotos deverão OBRIGATORIAMENTE passar pela pesagem OFICIAL antes do treino classificatório. Aqueles que não cumprirem esta cláusula **perderão a melhor volta de seu treino classificatório.**

13) NOVA REDAÇÃO SOBRE O PESO MÍNIMO DO CARRO DENTRO DO ITEM 39.

- Peso do carro + o peso do piloto equipado **1508 kg** no mínimo. Os pilotos que optarem por utilizar qualquer sistema de auxílio não original no habitáculo (exemplo: sistema de ar condicionado para o capacete, geladeira, etc...) **terão o peso mínimo total acrescido de 5 kg.** Portanto, caso um piloto opte por utilizar um sistema de ar condicionado para capacete por exemplo, o peso mínimo obrigatório carro + piloto equipado **deverá ser 1513 kg.**

Este adendo foi aprovado pelo C.T.D.P. — Conselho Técnico Desportivo Paulista da Federação de Automobilismo de São Paulo.





