

# **REGULAMENTO CAMPEONATO PARANAENSE ELÉTRICO**

## **CATEGORIA SUPER STOCK**

**2012 – Versão 03**

A organização do Campeonato Paranaense Super Stock – EP adota como princípio básico a igualdade competitiva, privilegiando sempre o melhor piloto e não o melhor equipamento, promovendo o hobby e o bem estar social dos participantes.

**As hipóteses não previstas neste regulamento serão decididas pelo Diretor de Prova.** Os adendos serão regulamentados pelos membros da Comissão de Corridas, que tem por integrantes os Srs. Flávio Loures Salinet, Hamilton Júlio Jr, Lincoln Almeida e Luis Sergio Gonzaga.

Os membros da Comissão ficam encarregados de preparar adendos sobre situações não previstas no Regulamento 2012. O Diretor de Prova terá total autonomia para modificar o cronograma se julgar necessário para o bom andamento do evento. Também procuramos esclarecer aqui os itens a serem vistoriados, nos colocando à disposição para eventuais dúvidas. Esperamos que com esse regulamento todos possam ter as mesmas condições de competitividade.

## **1 – INTRODUÇÃO**

O Campeonato Paranaense da Categoria Super Stock será realizado em 07 etapas durante o ano de 2012. Cada participante somará pontos a cada etapa e ao final do Campeonato, será declarado Campeão Paranaense Super Stock o participante que somar mais pontos durante toda a temporada.

Não haverá descarte do pior resultado entre as 07 etapas do Campeonato Paranaense. O Campeonato Paranaense não terá descarte de etapas e nem descarte de heat a cada etapa.

## **2 – CIRCUITOS e DATAS (As 7 etapas serão realizadas na pista da CAAR somente)**

1ª Etapa: 11/03/2012 – CAAR – **Sentido normal**

2ª Etapa: 22/04/2012 – CAAR – Sentido inverso

3ª Etapa: 27/05/2012 – CAAR – **Sentido normal**

4ª Etapa: 01/07/2012 – CAAR – Sentido inverso

**DATA RESERVA: 29/07/2012 CAAR**

5ª Etapa: 26/08/2012 – CAAR – **Sentido normal**

6ª Etapa: 23/09/2012 – CAAR – Sentido inverso

7ª Etapa: 21/10/2012 – CAAR – **Sentido normal**

**DATA RESERVA: 11/11/2012 CAAR**

**DATA RESERVA: 09/12/2012 CAAR**

## **3 – REGULAMENTAÇÃO DAS CORRIDAS**

### **3.1 – Horários das Atividades**

3.2 – As atividades dos pilotos/mecânicos só poderão iniciar-se a partir das 08:00h e poderão estender-se, no máximo, até às 18:00hs. (Até às 19:00hs no período de horário de verão)

### **3.3 – Cronograma de prova para até 12 pilotos:**

Tomada de Tempo – 11:00 às 11:10

1º Heat – 12:00hs – HEAT 1A

2º Heat – 13:00hs – HEAT 2A

3º Heat – 14:00hs – HEAT 3A

4º Heat – 15:00hs – HEAT 4A

5º Heat – 16:00hs – HEAT 5A

### **3.4 – Cronograma de prova para até 24 pilotos:**

1ª Tomada de Tempo – 11:00 às 11:10

2ª Tomada de Tempo – 11:20 às 11:30

1º Heat – 12:00hs – HEAT 1B

2º Heat – 12:15hs – HEAT 1A

3º Heat – 13:00hs – HEAT 2B

4º Heat – 13:15hs – HEAT 2A

5º Heat – 14:00hs – HEAT 3B

6º Heat – 14:15hs – HEAT 3A

7º Heat – 15:00hs – HEAT 4B

8º Heat – 15:15hs – HEAT 4A

9º Heat – 16:00hs – HEAT 5B

10º Heat – 16:15hs – HEAT 5A

09:00h às 10:45h Inscrição e Lacração de Chassi

11:00h às 11:30h Tomadas de Tempo Heats A e B (até 24 pilotos)

12:00h Às 16:10h Heats A e B (até 24 pilotos)

Premiação ao fim de todo evento

3.5 – Cronograma de prova para até 36 pilotos:

1ª Tomada de Tempo – 10:40 às 10:50

2ª Tomada de Tempo – 11:00 às 11:10

3ª Tomada de Tempo – 11:20 às 11:30

1º Heat – 12:00hs – HEAT 1C

2º Heat – 12:15hs – HEAT 1B

3º Heat - 12:30hs – HEAT 1A

4º Heat – 13:00hs – HEAT 2C

5º Heat – 13:15hs – HEAT 2B

6º Heat – 13:30hs – HEAT 2A

7º Heat – 14:00hs – HEAT 3C

8º Heat – 14:15hs – HEAT 3B

9º Heat – 14:30hs – HEAT 3A

10º Heat – 15:00hs – HEAT 4C

11º Heat – 15:15hs – HEAT 4B

12º Heat – 15:30hs – HEAT 4A

13º Heat – 16:00hs – HEAT 5C

14º Heat – 16:15hs – HEAT 5B

15º Heat – 16:30hs – HEAT 5A

09:00h às 10:30h Inscrição e Lacração de Chassi

10:40h às 11:30h Tomadas de Tempo Heats A, B e C (até 36 pilotos)

12:00h Às 16:30h Heats A, B e C (até 36 pilotos)

Premiação ao fim de todo evento

3.6 – Tomada de tempo: Duração de 10 minutos com até 12 pilotos ao mesmo tempo e valendo as 3 (três) melhores voltas (flying laps) para definir a posição de largada dos heats. Em caso de empate vale quem fez o tempo por primeiro!

3.7 – Até 12 pilotos: 5 heats sem descarte ( sem N-1). Os pilotos classificam-se para o primeiro heat na ordem exata do melhor tempo obtido na tomada de tempo. A ordem de largada para todos os outros heats obedecerá a ordem de chegada do heat anterior.

***3.8 – TODOS OS PILOTOS SÃO OBRIGADOS A SEREM RECOLOCADORES (GÂNDULAS) OU NOMEAR ALGUÉM PARA FAZER ISSO EM SEU LUGAR. O DIRETOR DE PROVA IRÁ DESIGNAR EM QUAL TOMADA OU HEAT CADA PILOTO DEVERÁ EXERCER TAL FUNÇÃO SE FOR NECESSÁRIO.***

3.9 – Até 24 pilotos: Os pilotos serão divididos em Grupos A e B. Com 5 heats A (até 12 pilotos) + 5 heats B (até 12 pilotos) sem descarte para cada grupo (sem N-1). A distribuição dos pilotos para os grupos será feita de acordo com os tempos obtidos na tomada de tempo. Exemplo:

1º colocado na tomada – 1º lugar no grid Grupo A

2º colocado na tomada – 1º lugar no grid Grupo B

3º colocado na tomada – 2º lugar no grid Grupo A

4º colocado na tomada – 2º lugar no grid Grupo B

5º colocado na tomada – 3º lugar no grid Grupo A

6º colocado na tomada – 3º lugar no grid Grupo B

7º colocado na tomada – 4º lugar no grid Grupo A

8º colocado na tomada – 4º lugar no grid Grupo B

9º colocado na tomada – 5º lugar no grid Grupo A

...

E assim sucessivamente.

3.10 – Até 36 pilotos: Os pilotos serão divididos em Grupos A, B e C. Com 5 heats A (até 12 pilotos) + 5 heats B (até 12 pilotos) + 5 heats C (até 12 pilotos) sem descarte para cada grupo (sem N-1). A distribuição dos pilotos para os grupos será feita de acordo com os tempos obtidos na tomada de tempo. Exemplo:

1º colocado na tomada – 1º lugar no grid Grupo A

2º colocado na tomada – 1º lugar no grid Grupo B

3º colocado na tomada – 1º lugar no grid Grupo C

4º colocado na tomada – 2º lugar no grid Grupo A

5º colocado na tomada – 2º lugar no grid Grupo B

6º colocado na tomada – 2º lugar no grid Grupo C

7º colocado na tomada – 3º lugar no grid Grupo A

8º colocado na tomada – 3º lugar no grid Grupo B

9º colocado na tomada – 3º lugar no grid Grupo C

10º colocado na tomada – 4º lugar no grid Grupo A

11º colocado na tomada – 4º lugar no grid Grupo B

12º colocado na tomada – 4º lugar no grid Grupo C

13º colocado na tomada – 5º lugar no grid Grupo A  
14º colocado na tomada – 5º lugar no grid Grupo B  
15º colocado na tomada – 5º lugar no grid Grupo C

...

É assim sucessivamente.

3.11 - A ordem de largada obedecerá a ordem de chegada do heat anterior. Os grupos não serão refeitos ou seja, a ordem de largada de cada grupo a partir do heat 2 será o resultado do heat anterior. Exemplo:

#### **GRUPO A**

Ordem de chegada do Heat 1A – Largada do Heat 2A  
Ordem de chegada do Heat 2A – Largada do Heat 3A  
Ordem de chegada do Heat 3A – Largada do Heat 4A  
Ordem de chegada do Heat 4A – Largada do Heat 5A

#### **GRUPO B**

Ordem de chegada do Heat 1B – Largada do Heat 2B  
Ordem de chegada do Heat 2B – Largada do Heat 3B  
Ordem de chegada do Heat 3B – Largada do Heat 4B  
Ordem de chegada do Heat 4B – Largada do Heat 5B

#### **GRUPO C**

Ordem de chegada do Heat 1C – Largada do Heat 2C  
Ordem de chegada do Heat 2C – Largada do Heat 3C  
Ordem de chegada do Heat 3C – Largada do Heat 4C  
Ordem de chegada do Heat 4C – Largada do Heat 5C

3.12 – Cada piloto é responsável pelo seu sensor, carro e equipamento. O piloto só pode obter auxílio na gandulagem. É proibido a permanência de mecânico ou qualquer outro tipo de auxiliar abaixo do geral a não ser que nomeado pelo diretor de prova.

### **4 – PONTUAÇÃO POR HEATS (BATERIAS)**

4.1 – Cada piloto receberá uma pontuação em cada bateria final (heat), com valor inicial igual ao número de pilotos e decrescente dependendo do número de participantes de cada bateria.

Exemplo 12 pilotos:

1º – 12 pontos  
2º – 11 pontos  
3º – 10 pontos  
4º – 09 pontos  
:  
:  
:  
12º - 01 ponto

4.2 – Ao término dos 5 heats, será feita a soma dos pontos obtidos gerando sua pontuação total da corrida, determinando assim as posições finais da etapa. Em caso de empate na pontuação geral do dia, os critérios de desempate serão na ordem:

1. Melhor colocação na Tomada de Tempo
2. Em caso de mais de um Grupo (A + B), a classificação geral de cada heat se dará **UNIFICANDO** as quantidades de voltas pelo tempo obtido, entre todos os pilotos de ambos os grupos no Mesmo heat.

Exemplo 14 pilotos:

#### **Bateria 1 – GRUPO A**

Piloto F chegou em 1º dando 19 voltas em 6:01.  
Piloto G chegou em 2º dando 19 voltas em 6:05.  
Piloto H chegou em 3º dando 19 voltas em 6:10.  
Piloto I chegou em 4º dando 19 voltas em 6:14.  
Piloto J chegou em 5º dando 18 voltas em 6:01.  
Piloto K chegou em 6º dando 18 voltas em 6:05.  
Piloto L chegou em 7º dando 18 voltas em 6:10.

#### **Bateria 1 – GRUPO B**

Piloto M chegou em 1º dando 20 voltas em 6:01  
Piloto N chegou em 2º dando 20 voltas em 6:05  
Piloto O chegou em 3º dando 19 voltas em 6:02  
Piloto P chegou em 4º dando 19 voltas em 6:07  
Piloto Q chegou em 5º dando 18 voltas em 6:00

Piloto R chegou em 6º dando 17 voltas em 6:01

Piloto S chegou em 7º dando 17 voltas em 6:05

### **A Classificação desta bateria seria:**

1º Piloto M – 14 pontos

2º Piloto N – 13 pontos

3º Piloto F – 12 pontos

4º Piloto O – 11 pontos

5º Piloto G – 10 pontos

6º Piloto P – 9 pontos

7º Piloto H – 8 pontos

8º Piloto I – 7 pontos

9º Piloto Q – 6 pontos

10º Piloto J – 5 pontos

11º Piloto K – 4 pontos

12º Piloto L – 3 pontos

13º Piloto R – 2 pontos

14º Piloto S – 1 ponto

Conforme exemplificado, nem sempre o 1º colocado de um Grupo necessariamente será o 1º colocado do Heat.

4.7 – Em casos de EMPATE entre pilotos de grupos diferentes (A e B) em um mesmo heat o critério de desempate será a posição obtida na tomada de tempo.

4.8 – Tempo das Provas (TODAS) - **10 minutos**

### **5 – PROCEDIMENTOS DE CORRIDA**

5.1 – Largada nas tomadas de tempo, o Diretor de Prova irá autorizar a largada de cada grupo de pilotos. Os carros ficarão posicionados na área de box debaixo do geral de pilotagem.

5.2 – Nos demais heats, o Diretor de Prova fará uma contagem regressiva iniciada em 5 e ao chegar em 1 os pilotos aguardarão o "start" do Diretor de Prova para largar. Os carros largarão da pista, na formação do grid tipo Le Mans.

5.3 – Após o final de prova os carros deverão permanecer na área determinada pelo Diretor de Prova esperando pela vistoria técnica. O Vistoriador recolherá os carros dos 1º, 2º e 3º colocados, mais um carro a ser sorteado para proceder à vistoria técnica final.

### **6 – SOLICITAÇÃO DE TEMPO**

6.1 – **Não será permitida** a solicitação de tempo por nenhum piloto em nenhum heat seja ele classificatório ou final.

### **7 – TÉRMINO DO HEAT E TOMADA DE TEMPO.**

7.1 – Assim que o Diretor de Prova determinar o término do heat, nenhum mecânico/piloto poderá ter acesso ao carro antes de ser liberado pelo Diretor de Prova ou Vistoriador. A penalidade pelo não cumprimento desta regra será a desclassificação da prova em questão.

7.2 – A direção de prova poderá efetuar uma vistoria técnica a qualquer carro durante o dia todo. Seja em tomadas de tempo ou heats. Todos os carros devem aguardar a liberação pelo diretor de prova ou vistoriador. O piloto que retirar o carro antes do tempo determinado será desclassificado do heat. Todos os pilotos que tiverem seus carros vistoriados podem acompanhar a vistoria técnica.

### **8 – PONTUAÇÃO**

8.1 – Será atribuída a seguinte pontuação aos pilotos participantes:

8.2 – Pole Position = 1 ponto extra

8.3 – Pontos para posições finais da corrida:

1º lugar = 50 pts

2º lugar = 48 pts

3º lugar = 46 pts

4º lugar = 45 pts

5º lugar = 44 pts

6º lugar = 43 pts

7º lugar = 42 pts

8º lugar = 41 pts

9º lugar = 40 pts

10º lugar = 39 pts

11º lugar = seguindo a diferença de 01 ponto.

8.4 – DC = DESCLASSIFICAÇÃO: O piloto que for punido com a desclassificação da etapa é conseqüentemente eliminado da prova, perdendo os pontos adquiridos na etapa.

8.5 – Piloto **inscrito e não participante** receberá a pontuação equivalente à posição logo abaixo do ultimo colocado da prova. (em caso de 02 ou mais pilotos inscritos e não participantes da prova, estes receberão a mesma pontuação).

8.6 – No caso de empate entre pilotos no resultado final do campeonato, o critério de desempate será, pela ordem:

1. Pontuação total
2. Maior quantidade de Vitórias
3. Maior quantidade de Poles conquistadas.
4. Confronto direto dos resultados.
5. Persistindo o empate, será dividida a mesma colocação.

## **9 – INSCRIÇÕES**

9.1 – No momento da inscrição no campeonato, cada piloto receberá dois ( 02 ) jogos de números de registro que deverá ser utilizado durante todo o campeonato. Este número, com fundo branco e o dígito em preto, com medida mínima de 45mm x 60mm, deverá ser fixado no pára-brisa dianteiro do carro e no vidro lateral traseiro direito. Se houver a possibilidade, o piloto poderá escolher seu número.

9.2 – No momento de registro, todos os pilotos devem preencher o formulário e termo de responsabilidade.

## **10 – VALORES E FORMAS DE PAGAMENTO:**

### **10.1 - Categoria Super Stock**

Taxa de inscrição por etapa com 1 jogo de pneu: R\$ 85,00

Taxa de inscrição por etapa com 2 jogos de pneu: R\$110,00

A opção por 1 ou 2 jogos de pneus deve ser feita no ato da inscrição sendo proibido ao piloto que optar por 1 jogo requerer outro jogo posteriormente à inscrição.

10.2 - No ato da Inscrição, os pilotos irão receber seus respectivos jogos ou jogo de pneu homologado para o evento. (Alpha RC, vide item 24.4 deste regulamento ), os pilotos só podem usar os pneus homologados e lacrados pela Organização de Prova.

## **11 - DESCARTE**

***NÃO HAVERÁ DESCARTE DE HEAT POR ETAPA (SEM N-1). E NEM DESCARTE DE ETAPA DO CAMPEONATO.***

## **12 – POSIÇÃO NO PALANQUE**

12.1 – Os pilotos serão chamados pelo diretor de prova e devem se posicionar no palanque de acordo com a ordem de largada. O pole escolhe sua posição por primeiro e assim por diante até todos estarem posicionados.

## **13 – FREQUÊNCIAS DE RADIO**

13.1 – Cada piloto deverá ter, obrigatoriamente, duas frequências diferentes para a inscrição. Exceto rádios 2.4GHz.

13.2 – Em caso da ocorrência de frequências iguais durante as tomadas de tempo, o Diretor de provas deverá chamar os pilotos e propor a troca de frequência dentro do espírito esportivo. Caso não ocorra a troca, haverá a retenção dos rádios pelo diretor de provas.

13.3 – Nos heats a preferência absoluta é do piloto que estiver mais bem classificado no campeonato não cabendo recurso.

13.4 – É permitido o uso do equipamento DSM de modulação de frequência (2.4GHz). \*No caso de troca de frequência a direção de prova concederá 10 minutos para o piloto realizar a troca.

13.5 – É proibido a permanência de pilotos e mecânicos na torre de cronometragem durante toda a prova.

## **14 – SENSORES**

14.1 – Os sensores utilizados serão de total responsabilidade dos pilotos. Portanto é solicitado ao piloto que faça a correta instalação do sensor no carro e que zele pela conservação e limpeza do mesmo.

## **15 – REGISTRO E VISTORIA TÉCNICA**

(Não será realizada vistoria técnica no início das atividades, haverá somente lacração de chassi e pneus)

15.1 – Todos os pilotos deverão fazer o registro do seu carro, rádio e numero de sensor.

15.2 – É responsabilidade do piloto ter seu carro dentro das especificações técnicas do Campeonato.

15.3 – O carro e o radio devem ser apresentados para registro no horário estabelecido pelo cronograma de prova.

15.4 – Caberá somente ao piloto participante solicitar ao Diretor de Prova vistoria técnica suplementar de qualquer carro. Para isso, deverá proceder da seguinte forma:

15.5 – Pagar uma taxa no valor da inscrição da prova.

15.6 – Estar participando da prova.

15.7 – Preencher formulário próprio fornecido pela Organização de Prova.

15.8 – Caso não seja procedente a reclamação, o piloto solicitante arcará com os custos da vistoria em favor do dono do carro vistoriado. (Ex: inutilização de qualquer peça, pneu, roda, motor ou acessório do carro para que a vistoria seja procedida).

15.9 – Caso seja procedente a reclamação, o Diretor de Prova desclassificará o piloto envolvido da etapa, de acordo com a gravidade do fato, e o requerente não arcará com qualquer custo da vistoria, tendo o valor pago pela taxa de vistoria reembolsada.

15.10 – A presença dos envolvidos durante a solicitação de vistoria e julgamento é obrigatória.

15.11 – A direção de prova também poderá realizar vistorias técnicas dirigidas a qualquer carro quando ocorrer significativa discrepância dos tempos comparados entre pilotos do mesmo nível, com as mesmas consequências anteriormente descritas.

15.12 – Cada piloto poderá apenas utilizar um único carro, não é permitido trocar de carro e nem de chassis durante a prova. O piloto pode trocar peças como correias, bandejas entre outras excluindo o chassis do carro.

## **16 – CHUVA**

Em situações de Chuva, uma prova é considerada completa desde que tenham sido realizadas as tomadas de tempo. A posição geral da Etapa será então a mesma obtida nas Tomadas de Tempo.

16.1 – Caso ocorra chuva antes do início das atividades:

16.2 – Deverá ser aguardado o horário limite de 11:00hs para cessar a chuva e dar continuidade à competição.

**16.3 – Persistindo a chuva, a Organização irá cancelar a prova e remanejar a mesma para a primeira DATA RESERVA disponível (Datas previstas no item 2 deste regulamento).**

16.4 – Caso ocorra chuva durante a competição:

16.5 – Caberá ao Diretor de Prova a observância dos princípios de igualdade de condições para todos os pilotos e a decisão de interromper a corrida.

16.6 – Chuva nas tomadas de tempo:

16.7 – No caso de interrupção de uma tomada de tempo em virtude da chuva, todos os tempos da mesma bateria que se interrompeu serão cancelados, a fim de preservar a igualdade de condições.

16.8 – No caso da impossibilidade de se realizar os heats, será considerado como resultado final, a classificação das tomadas de tempo.

16.9 - Chuva nos Heats:

16.10 – No caso de interrupção de um heat em virtude da chuva, todos os tempos da mesma bateria que se interrompeu serão cancelados, a fim de preservar a igualdade de condições. Aguardar 60 minutos e se houver condições, reiniciar a corrida com o mesmo "grid" anterior.

16.11 – Se após 60 minutos não tiver condições para continuar, a prova será encerrada.

16.12- Em caso de chuvas após dois ou mais heats realizados antes de completados os 5 heats totais previstos, considera-se o resultado final da etapa a soma total da pontuação obtida nos heats.

## **17- PANE NO SISTEMA DE CRONOMETRAGEM**

17.1 – Serão adotados os mesmos procedimentos para o caso de chuva (item 16). Caberá à

Organização da Prova a decisão final.

## **18 – PENALIZAÇÕES**

18.1 – Serão aplicadas, pelo Diretor de Prova, aos pilotos ou membros de sua equipe quando do não cumprimento do regulamento.

18.2 – Salvo as penalizações previstas que não cabem recurso, as demais caberão recurso, em formulário próprio, dirigido à Organização, resguardando assim o princípio da ampla defesa.

As penalizações serão divididas em:

18.3 – Advertência Verbal: o Diretor de Prova comunicará a penalização da seguinte forma: Piloto XXXX, você esta sendo advertido verbalmente por XXXXXXXX. Enquadra-se nessa categoria de penalização os casos em que não há interferência na performance dos pilotos adversários, como:

- a) obstruir, sem insistência, a passagem de piloto mais rápido;
- b) tocar um carro adversário de maneira brusca, sem que o mesmo perca sua posição;

18.4 – Stop and Go: o Diretor de Prova comunicará a penalização da seguinte forma: Piloto XXXX, "Stop and Go", você esta sendo penalizado por XXXXXXXX. Enquadra-se nessa categoria de penalização os casos que interfiram na performance dos pilotos adversários, ou em faltas consideradas graves, como:

- a) piloto retardatário obstruir, com insistência, a passagem de piloto mais rápido;
- b) usar termos de baixo calão (tanto o piloto quanto integrante de sua equipe);
- c) tocar um carro adversário de maneira brusca, acarretando a perda de posição do outro piloto;
- d) ao receber 02 advertências verbais no mesmo dia da corrida;
- e) falta de condições técnicas do equipamento e/ou pilotagem de forma a causar prejuízos (acidentes graves) aos demais pilotos;
- f) queima de largada (qualquer movimentação do carro antes da autorização de largada);
- g) parar os carros com os pés;
- h) realizar reparos na pista;
- i) pilotar de forma que interfira no resultado da corrida. Espera deliberada por outro carro será considerado como delito grave e resultará em imediata desclassificação.
- j) não realizar a função de gândula em sua vez. (Se não houver gândula disponibilizado pela CAAR.)

18.5 – Desclassificação:

18.5.1 – Deixar de apresentar o veículo quando solicitado para a vistoria após as tomada de tempo e Heats.

18.5.2 – Receber 03 "stop and go" na mesma etapa;

18.5.3 – Reter o rádio-controle nos boxes fora do horário permitido para recarga de baterias, depois de solicitado insistentemente pelo Diretor de Prova;

18.5.4 – No término dos heats nenhum piloto poderá retirar o carro antes de liberado pelo vistoriador. Os pilotos que não cumprirem esta norma serão Desclassificados.

18.5.5 – Estar com o carro fora das Especificações Técnicas.

18.5.6 – Insistir em manter o carro com algum problema técnico (Ex.: pneu rasgado ou descolado que interfira na estabilidade do carro, etc) na pista, colocando em risco a posição dos pilotos adversários.

18.5.7 – Não pagamento da taxa de inscrição da etapa;

18.5.8 – Nos casos de agressões verbais descontroladas;

18.5.9 – Nos casos de condutas irregulares intencionais e atitude antiesportiva durante a etapa;

18.5.10 – Passar o sensor na antena de captação do sinal.

18.6 – Suspensão por 1 etapa ou perda da mesma caso seja a última:

18.6.1 – Nos casos de fraude intencional do regulamento (ex: troca de carro ou chassis, troca de pilotos durante o evento);

18.6.2 – Na segunda desclassificação durante a temporada;

18.7 – Eliminação do Campeonato

18.7.1 – Nos casos de agressões físicas.

## **19 – COMO CUMPRIR O STOP AND GO**

19.1 – O piloto deve entrar pela pista de rolagem dos boxes, parar completamente o carro no Box na área de penalização pré-definida ou especificada pelo diretor de prova e retornar pela área do Box até a pista novamente após liberação do diretor de prova.

19.2 – O piloto penalizado terá três voltas para cumprir o Stop and Go.

19.3 – Caso falte menos de três voltas para o termino da prova, e o piloto não cumpriu sua penalização, o piloto terá diminuído 1 volta de seu total de voltas completadas até o momento, sem direito a recurso.

19.4 – Durante o Stop and Go, ninguém poderá fazer nenhum reparo no carro.

## 20 – PONTUAÇÃO SOB PENALIDADE

20.1 – Os pilotos desclassificados não pontuarão nas respectivas provas.

## 21 - PROTESTO

21.1 – Somente será aceito o protesto por escrito e com o formulário apropriado e encaminhado em mãos ao diretor de prova.

21.2 – Prazos para encaminhamento do protesto: 10 minutos após o término do heat em questão.

21.3 – Todo protesto será respondido por escrito.

## 22 – CANCELAMENTO DE PROVA.

No caso de uma etapa ser cancelada, a organização irá transferir a mesma para a primeira DATA RESERVA disponível. Se não houver mais nenhuma DATA RESERVA disponível a prova estará automaticamente anulada e não fará mais parte do campeonato.

## 23 – PREMIAÇÃO

A cada etapa serão premiados os 3 primeiros colocados.

No final do Campeonato os 6 primeiros serão premiados.

## 24 – ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

A regulamentação técnica do campeonato é baseada nas regras IFMAR para campeonatos mundiais 1/10 190mm, com as devidas adaptações ou exclusões necessárias para adequar as regras ao formato de corrida.

### 24.1 – CHASSI:

Os Chassis permitidos consistem em carros escala 1:10 190mm Turismo com tração 4X4 de fabricantes e modelos disponíveis para compra em mercado especializado ou não. A bitola máxima do carro é de 190 mm.

24.2 – DIMENSÕES: Todas as dimensões do modelo, com ou sem bolha, deverão respeitar as regras conforme abaixo:

Dimensões do Automodelo		
Descrição do item	Mínima	Máxima
Largura (sem bolha)	170mm	190mm
Altura (até o teto da bolha) do carro pronto para corrida	115mm	175mm
Largura do Aerofólio Traseiro (incluindo laterais)	125mm	190mm
Comprimento do Aerofólio (não se refere à corda)	20mm	40mm

24.3 – BOLHAS: É obrigatório o uso de carroceria turismo, escala 1/10 de qualquer marca e modelo, que siga as descrições abaixo:

A bolha deverá ser fabricada com material flexível e deverá ser devidamente pintada;

Somente Bolhas tipo Sedan Turismo 2 ou 4 portas de 190mm serão permitidas;

Todas as janelas devem ser totalmente transparentes sem qualquer pintura;

Faróis, lanternas, grades e janelas devem contrastar com a pintura do modelo;

O único apêndice aerodinâmico permitido é o aerofólio traseiro em corte de altura que não ultrapasse a altura do teto do carro (bolha). A pintura do aerofólio é opcional;

O excesso de asa não deve ser maior que 10,00mm no seu ponto extremo medido a partir do limite da parte traseira da carroceria;

São permitidas somente as seguintes furações e aberturas na bolha:

- Ambas as janelas laterais dianteiras e o pára-brisa traseiro podem ser removidos para ventilação, exceto as janelas laterais traseiras que devem permanecer intactas;
- Pequenos furos para antena de rádio e postes poderão ser feitos (permitido 3º poste no capô dianteiro ou vidro dianteiro);
- Furo para fixação do sensor no lado esquerdo inferior do pára-brisa dianteiro. (lado esquerdo do carro)
- Nenhum outro furo ou remoção de vidro é permitido;

O pára-choque dianteiro deve seguir o contorno da carroceria e deve ser instalado para minimizar danos. O pára-choque deverá ser fabricado com espuma ou algum material plástico flexível;

Nenhuma parte do carro, exceto postes de fixação da bolha e tubo de antena, poderão sair da bolha;

Santo Antonio deverá ficar por dentro da carroceria - Não é permitido qualquer acessório aerodinâmico de qualquer natureza sob a carroceria.

#### 24.4 – PNEUS

Todos os pilotos deverão usar rodas e pneus Alpha R/C nas medidas 24mm x 64mm de composto Hard 1 fornecidos pela direção de prova no momento da Inscrição.

Cada piloto poderá utilizar até 02 jogos de pneus marcados (lacrados) por etapa. Os pneus deverão ser retirados no momento da inscrição, nesse momento serão obrigatoriamente marcados com a numeração da etapa e do carro a fim de se evitar troca dos mesmos.

#### **É EXPRESSAMENTE PROIBIDO:**

- Uso de aditivo de pneu de qualquer tipo, marca e procedência (glub).
- Uso de WD40, Alcool e qualquer outro produto com intuito de limpeza ou melhora da aderência dos pneus.
- Uso de cobertor, manta ou qualquer outro produto para aquecimento dos pneus.

A limpeza dos pneus apenas será permitida se a organização fornecer o produto e pano para tal, caso contrário estará proibido sob pena de desclassificação. Nem mesmo limpeza com os dedos será tolerada.

#### 24.5 – MOTORES, ESC e ELETRONICA

O Campeonato Paranaense Super Stock 2012 utilizará apenas motores Brushless das marcas Speedpassion e Tekin conforme lista de motores homologados (item 26).

Serão permitidos apenas ESC eletrônicos, sendo que caso possua a função “marcha ré”, deverá estar desabilitada. Permitido apenas modelos de ESC fabricados até 2011 podendo apenas atualizar seu software (firmware) desde que esteja disponível para todos os pilotos. ESCs lançados em 2012 só poderão ser usados no campeonato paranaense de 2013.

O carro deverá conter apenas UM Servo, que poderá ser digital ou analógico de qualquer marca ou modelo.

#### 24.6 – Vistoria técnica dos motores Super Stock.

A vistoria técnica será feita de acordo com as características do motor homologado:

Motor com sistema de sensor, enrolamento “Y”;

Caixa em alumínio;

Tampa em alumínio fixada com 3 parafusos;

Tampa com 3 polos para fixação de cabos de energia A, B e C além do sensor;

Rotor sintered;

Ponto Ajustável.

#### 24.7 – Modificação dos motores:

O ajuste de timing seja físico ou por software Super Charger ou equivalente é permitido.

24.8 - Não será permitido qualquer tipo de modificação física nos motores.

#### 24.9 – Peso:

Todos os modelos deverão ter no mínimo 1.350 gramas com toda eletrônica embarcada, bolha, bateria e transponder. Carro pronto para andar.

#### 24.10 – Transmissão:

Permitidos chassis de tração 4X4 por correias ou cardã.

Não será permitido qualquer sistema de câmbio

#### 24.11 – Baterias:

**É permitido apenas baterias LiPo de 7.4 volts nominais (2S), com Hardcase e com capacidade de até 6500mAh. Taxa de descarga e marca livres.**

24.12 – Todo piloto deverá utilizar-se **obrigatoriamente** de um safety bag ou Lipo sack para carregar suas baterias de Lipo. O não cumprimento desta norma implicará na desclassificação da etapa.

***PROIBIDO O USO DE SAFETY BAG OU LIPO BAG DE FABRICAÇÃO CASEIRA. PERMITIDO APENAS SAFETY BAG OU LIPO BAG DE FABRICAÇÃO E VENDA COMERCIAL POR EMPRESA RECONHECIDA NO RAMO. PRODUTO COM PROCEDÊNCIA DUVIDOSA FICA AUTOMATICAMENTE SOB SUSPEITA.***

#### 25 – TELEMETRIA

25.1 – Não é permitido o uso de qualquer dispositivo eletrônico, exceto os seguintes: Dois canais do receptor que serão usados para operar direção, acelerador e freio. Quaisquer sistemas de gravação de dados poderão ser usados somente até o final dos treinos livres.

25.2 – O uso de dispositivos de controle de tração, suspensão ativa e qualquer controles de direção auxiliado por giroscópio/ sensor de força G é estritamente proibido. São permitidos somente sensores para coleta de dados e não para ajuste da performance do carro em movimento.

## 26 – MOTORES HOMOLOGADOS PARA 2012

A categoria Super Stock só poderá usar os motores homologados e seguindo as especificações que se encontram no quadro abaixo:

MARCA	CÓDIGO	IMAGEM DO MOTOR	ESPECIFICAÇÕES DO MOTOR
Speed Passion	Competition 3.0 MMM Version Pt.# SP000037		Sensored system. "Y" Wind. Dark Gun-Metal Aluminium Sleeve & End-Plates, SP etched. Sleeve with Wind etched. End-Plates with grooves. Red sensor board. Black sintered rotor with one balance ring, 12.3 dia, 7.2 core. Adjustable timing 11-20 deg.
Speed Passion	3.0 - 10.5R Pt.# SP138105V3		Sensored system. "Y" Wind. Light Gun-Metal Aluminium End-Plates, SP & 10.5T etched. Light Gun-Metal stator sleeve with SP10.5T etched. Black sintered rotor with one balance ring, 12.3 dia, 7.22 core. Adjustable timing 0-10.
Tekin	Tekin Redline 10.5T Spec. Pt. # TT2253 (Etched Can)		Sensored system. "Y" Wind. Red Aluminium mounting plate. Black moulded End-Bell with Tekin. Grooved Al. bonded stator sleeve with 10.5T etched. Nickle plated sintered rotor, 12.5 dia, 7.26 core. No balance rings.