# REGULAMENTO | ENDURANCE MBR 3h CHAPECÓ 2026

## 1. DEFINIÇÃO DA PROVA

**1.1.** A prova será uma competição particular regional com características próprias, aberta, podendo dela participar pilotos devidamente credenciados com a sua cédula desportiva de velocidade no asfalto chancelada pela Confederação Brasileira de Automobilismo ou documentação internacional correspondente.

**1.2.** A prova denominada ENDURANCE MBR 3h CHAPECÓ 2026 será realizada no Autódromo Internacional de Chapecó Márcio Vaccaro, na cidade de Chapecó, no Estado de Santa Catarina, nos dias 04 e 05 de dezembro de 2026, e faz parte da temporada 2026 do Marcas Brasil Racing.

## 2. NORMAS GERAIS

**2.1** DURAÇÃO DA PROVA: ENDURANCE MBR 3h CHAPECÓ 2026 será disputada no sábado, 05 de dezembro de 2026, com duração total de 3h00min (três horas) mais 1 (uma) volta, pelo circuito do autódromo, com 4.004 metros.

**2.2** DOS VENCEDORES: Serão considerados vencedores os pilotos do veículo que primeiro completar o percurso total previsto.

**2.3** NÚMERO DE PARTICIPANTES: Será permitido o máximo de 50 (cinquenta) veículos.

**2.4** REGULAMENTO PARTICULAR DE PROVA (RPP): Definirá as particularidades da prova que não estejam elencadas neste regulamento desportivo, como horários de início e término dos treinos, tomada de tempo, prova, vistoria, briefing e outras situações.

**2.5** BRIEFING: Será realizado pelo Diretor de Prova exclusivamente para os pilotos e responsáveis pelas equipes, com a presença obrigatória deles, em forma, horário e local a ser designado no Regulamento Particular de Prova.

# 3. INSCRIÇÕES

**3.1.** Os pilotos inscritos serão os responsáveis pela equipe. Ao procederem sua inscrição, assumem-se responsáveis pelo conhecimento, por acatar e aceitar todas as normas do CDA (Código Desportivo do Automobilismo) da CBA (Confederação Brasileira de Automobilismo), do presente Regulamento Desportivo, dos Regulamentos Técnicos e do Regulamento Particular da Prova, sendo este último que será publicado antes do evento.

**3.2.** A inscrição para a prova estará aberta aos pilotos proprietários de vagas ativas na Temporada 2026 do Marcas Brasil Racing, portadores de cédulas desportivas PC, PGC-B e PGC-A da CBA, ou licença internacional de outras ASN's com autorização delas.

**3.3.** No ato da inscrição os pilotos deverão apresentar as Cédulas Desportivas vigentes para o ano de 2026, ou recibo da FAU de origem que comprove a sua filiação, ou no caso de pilotos estrangeiros a referida documentação do país de origem.

**3.4.** A participação é permitida com a inscrição obrigatória de 2 (dois) pilotos por carro.. A vaga para o segundo piloto da dupla é aberta a qualquer portador de cédulas desportivas PC, PGC-B e PGC-A da CBA, ou licença internacional de outras ASN's com autorização delas sem a necessidade de estar devidamente inscrito na Temporada 2026 do Marcas Brasil Racing.

**3.5.** Cada piloto somente poderá se inscrever em um carro.

**3.6.** Após a confirmação da inscrição, o piloto apenas poderá ser substituído em razão de motivo de saúde, mediante atestado declarando a impossibilidade de pilotar, assinado pelo médico indicado pela organização do evento. O custo para tal será suportado pelo piloto examinado.

# 4. PREMIAÇÃO DA PROVA

**4.1.** Serão premiados os 6 (seis) primeiros colocados, cada qual com 2 (dois) troféus da posição conquistada e mais quantia em bônus financeiro para uso na inscrição da temporada 2027 do Marcas Brasil Racing ao piloto titular da vaga, da seguinte forma:

a) 1º colocado: 2 (dois) troféus e bônus de R$ 20.000,00
b) 2º colocado: 2 (dois) troféus e bônus de R$ 5.000,00

c) 3º colocado: 2 (dois) troféus e bônus de R$ 2.500,00
d) 4º colocado: 2 (dois) troféus e bônus de R$ 2.500,00
e) 5º colocado: 2 (dois) troféus e bônus de R$ 2.500,00
f) 6º colocado: 2 (dois) troféus e bônus de R$ 2.500,00
g) Pole-position: 1 (um) troféu Pole Position Zanoello

**4.2.** Todos os troféus de 1º (primeiro) ao 6º (sexto) lugar serão entregues, conforme resultado fornecido pela equipe de cronometragem, imediatamente após o término da prova na cerimônia de premiação do pódio. Em seguida, serão retidos até a conclusão da vistoria técnica final ou até o final do julgamento de eventuais recursos interpostos contra o resultado da prova.

**4.3.** Pilotos classificados entre o 1º (primeiro) e o 6º (sexto) lugar, bem como o Pole Position, que se abstiverem de participar ou se recusarem a participar da cerimônia de premiação no pódio, sem justificativa prévia avaliada e autorizada pela organização do Marcas Brasil Racing, perderão automaticamente o direito à premiação conquistada, incluindo o troféu e o bônus financeiro, além de receberem penalização de 5 (cinco) pontos no Campeonato Overall, sem possibilidade de descarte.

**4.4.** A ausência injustificada de qualquer um dos pilotos na cerimônia de premiação implicará a aplicação integral das penalidades a ambos os integrantes, independentemente da presença do outro piloto no pódio.

## 5. PONTUAÇÃO VÁLIDA PARA O CAMPEONATO MARCAS BRASIL RACING

**5.1.** O resultado final da ENDURANCE MBR 3h CHAPECÓ 2026 soma pontos para a Temporada 2026 Overall do Marcas Brasil Racing conforme o quadro de pontuação abaixo:

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| P1 | 60 pontos | P21 | 30 pontos | P41 | 10 pontos |
| P2 | 55 pontos | P22 | 29 pontos | P42 | 09 pontos |
| P3 | 52 pontos | P23 | 28 pontos | P43 | 08 pontos |
| P4 | 50 pontos | P24 | 27 pontos | P44 | 07 pontos |
| P5 | 48 pontos | P25 | 26 pontos | P45 | 06 pontos |
| P6 | 46 pontos | P26 | 25 pontos | P46 | 05 pontos |
| P7 | 44 pontos | P27 | 24 pontos | P47 | 04 pontos |
| P8 | 43 pontos | P28 | 23 pontos | P48 | 03 pontos |
| P9 | 42 pontos | P29 | 22 pontos | P49 | 02 pontos |
| P10 | 41 pontos | P30 | 21 pontos | P50 | 01 ponto |
| P11 | 40 pontos | P31 | 20 pontos | | |
| P12 | 39 pontos | P32 | 19 pontos | | |
| P13 | 38 pontos | P33 | 18 pontos | | |
| P14 | 37 pontos | P34 | 17 pontos | | |
| P15 | 36 pontos | P35 | 16 pontos | | |
| P16 | 35 pontos | P36 | 15 pontos | | |
| P17 | 34 pontos | P37 | 14 pontos | | |
| P18 | 33 pontos | P38 | 13 pontos | | |
| P19 | 32 pontos | P39 | 12 pontos | | |
| P20 | 31 pontos | P40 | 11 pontos | | |

**5.2.** Somente fará jus à pontuação prevista, o piloto ou dupla que completar 25% do número de voltas percorrido pelo vencedor da prova, independentemente de ter recebido a bandeirada de chegada.

**5.3.** Caso o piloto ou dupla não completem os 25% do número de voltas percorrido pelo vencedor da prova, somará 0 pontos na tabela de classificação da prova.

## 6. CATEGORIAS E SISTEMAS DE LASTRO

**6.1.** O ENDURANCE MBR 3h CHAPECÓ 2026, embora atribua pontos válidos para a Temporada 2026 do Campeonato Marcas Brasil Racing, campeonato este dividido nas categorias Super, Elite e Master, será disputado em categoria única, com classificação geral única para todos os participantes.

**6.2.** Para fins de classificação da prova, não haverá divisão por categorias, sendo todos os veículos classificados em uma única lista de resultados.

**6.3.** Com o objetivo de promover equilíbrio técnico, isonomia esportiva e maior competitividade, será adotado um sistema de lastro obrigatório, aplicado conforme a categoria do piloto inscrito ou da composição da dupla.

**6.4.** O lastro deverá ser instalado no veículo conforme especificações técnicas definidas pela organização, sendo obrigatória sua verificação durante as vistorias técnicas pré e pós-prova.

**6.5.** A definição do lastro será feita da seguinte forma:

a) Piloto Super, ou dupla formada por SUPER / SUPER → 20 kg de lastro obrigatório
b) Dupla formada por SUPER / ELITE ou SUPER / MASTER → 15 kg de lastro obrigatório
c) Piloto Elite, dupla formada por ELITE / ELITE ou ELITE / MASTER → 5 kg de lastro obrigatório
d) Piloto Master, ou dupla formada por MASTER / MASTER → Isento de lastro

## 7. TREINOS

**7.1.** Os treinos oficiais e classificatórios estão programados para os dias 04 e 05 de dezembro. Seus horários serão divulgados pelo Marcas Brasil Racing com a devida antecedência.

**7.2.** A Direção de Prova se reserva o direito de interromper os treinos, caso necessário, pelo tempo que julgar conveniente para atendimento a pilotos, limpeza da pista, retirada de carros ou qualquer outro motivo, sem a necessidade de reposição do tempo da interrupção.

## 8. TOMADA DE TEMPOS

**8.1.** Data e horário da tomada de tempos classificatória para o grid de largada da ENDURANCE MBR 3h CHAPECÓ 2026 constará do Regulamento Particular da Prova.

**8.2.** A tomada de tempos será feita em sessão única, com duração a ser determinada pela Organização.

**8.3.** Em caso de alteração das condições climáticas, o Diretor de Prova e os Comissários Desportivos decidirão a forma da tomada de tempo antes de seu início.

## 9. A PROVA ENDURANCE MBR 3h CHAPECÓ 2026

**9.1.** A ENDURANCE MBR 3h CHAPECÓ 2026 está programada para o dia 05 de dezembro 2026 e terá a duração total de 3h00min (três horas) mais 1 (uma) volta, sendo que o horário de largada será divulgado no Regulamento Particular da Prova.

**9.2.** Se por motivo de força maior fizer-se necessária a interrupção da corrida antes do seu término, será mostrada a bandeira vermelha pelo Diretor de Prova no PSDP e ao mesmo tempo a bandeira vermelha em todos os postos de sinalização. Todos os pilotos deverão se dirigir ao grid de largada,

sendo que os veículos que entrarem para os boxes deverão largar dos boxes quando autorizado o reinício da corrida, conforme o CDA/2026.

a) Em caso de interrupção da prova por apresentação de bandeira vermelha, o cronômetro oficial será imediatamente interrompido, permanecendo suspensa a contagem do tempo de prova até eventual reinício da competição. Durante intervenções do Safety Car, o cronômetro continuará normalmente em funcionamento.

b) Na hipótese de interrupção definitiva, sem possibilidade de relargada, a homologação do resultado e a atribuição de pontos para o Campeonato Overall obedecerão aos critérios estabelecidos no Art. 124.3 do Código Desportivo do Automobilismo – CDA/2026, considerando-se, para fins de apuração dos percentuais, exclusivamente o tempo efetivo de prova registrado pela cronometragem oficial, desconsiderada a volta adicional prevista para o encerramento da competição.

**9.3.** Caso um piloto, por qualquer motivo, acesse a área de boxes após o acionamento da bandeira vermelha, seu carro estará automaticamente sob regime de “parque fechado” e ele deverá, por motivações unicamente suas e de sua equipe, se dirigir imediatamente à saída de boxes, onde aguardará o eventual reinício da prova. Uma vez a prova sendo reiniciada, o carro que tiver entrado nos boxes será autorizado a se posicionar ao fim da fila, sendo autorizado a sair dos boxes depois da passagem do último carro da pista pela saída dos boxes. Será vetada, sob esta circunstância, a parada do carro nos boxes para qualquer tipo de manutenção ou atendimento, e o eventual descumprimento ao veto implicará a imediata desclassificação do carro.

## 10. LARGADA

**10.1.** O grid de largada da ENDURANCE MBR 3h CHAPECÓ 2026 será formado por duas filas de veículos conforme a ordem dos melhores tempos obtidos durante a tomada de tempos classificatória.

**10.2.** O fechamento de boxes será anunciado via sistema de som do autódromo com antecedência mínima de 10 (dez) minutos. Todos os veículos que não tiverem acessado a pista até então largarão de boxes.

**10.3.** A aproximação da largada será sinalizada pela apresentação das placas de:

a) 5 (cinco) minutos. A partir desse momento não será admitida qualquer manutenção nos carros.

b) 3 (três) minutos. Evacuação geral da área de largada. Todos devem se retirar do grid, exceto oficiais de prova e pilotos. A partir deste instante é proibido dar partida no veículo empurrando-o, sob pena de punição a ser aplicada pelos Comissários Desportivos.

c) 1 (um) minuto. O piloto a bordo, com cinto de segurança devidamente afivelado e ajustado, irá dar a partida no motor.

d) 30 (trinta) segundos. Depois de mostrada esta placa, a bandeira verde será mostrada na frente do grid, indicando que os veículos devem partir para uma ou mais voltas de apresentação, conservando-se nas posições que lhe foram atribuídas e seguindo o ritmo imposto pelo safety car.

**10.4.** Qualquer piloto que não puder largar deverá sinalizar o impedimento, podendo o Diretor de Prova atrasar a largada ou manter o procedimento, a seu inteiro critério.

**10.5.** O carro que não partir em movimento para a volta de apresentação será empurrado para os boxes depois do início da volta de apresentação e só poderá voltar para a pista após a largada, depois da passagem do último carro pela saída dos boxes.

**10.6.** As ultrapassagens na volta de apresentação somente serão permitidas se um carro demorar a partir quando estiver deixando sua posição no grid e os carros que ficarem atrás dele não puderem evitar ultrapassá-lo.

**10.7.** O carro que não for posto em movimento para a volta de apresentação somente poderá ser devolvido à sua posição original no grid se ainda houver carros atrás dele que não tenham passado pela linha de largada. Em caso contrário, deverá largar da última posição do grid.

**10.8.** Durante a(s) volta(s) de apresentação os veículos deverão acompanhar o Safety Car, mantendo suas posições de largada durante esta(s) volta(s).

## 11. PARADA OBRIGATÓRIA E REVEZAMENTO DE PILOTOS

**11.1.** Cada veículo deverá cumprir obrigatoriamente 5 (cinco) paradas nos boxes durante a prova, com duração mínima de 5 (cinco) minutos cada. A aferição do tempo será realizada pela cronometragem oficial, considerando o intervalo entre as linhas de entrada (Pit In) e saída (Pit Out), delimitadas por sensores e cones.

**11.2.** As posições das linhas de Pit In e Pit Out serão informadas no Briefing e no Regulamento Particular de Prova (RPP).

**11.3.** As paradas obrigatórias poderão ser realizadas a qualquer momento durante a prova, inclusive durante intervenções do Safety Car.

**11.4.** Durante as intervenções do Safety Car, a saída dos boxes (Pit Out) será temporariamente fechada sempre que o Safety Car passar pela reta principal. A saída será reaberta tão logo o último veículo do pelotão passe pela linha de saída dos boxes.

**11.5.** Paradas realizadas para reparos ou manutenção também poderão ser contabilizadas entre as 5 (cinco) paradas obrigatórias, desde que o veículo permaneça nos boxes por, no mínimo, 5 (cinco) minutos e cumpra os demais procedimentos regulamentares.

**11.6.** Caso o veículo permaneça nos boxes por período superior a 5 (cinco) minutos, a parada será contabilizada como apenas uma das cinco paradas obrigatórias, desde que atendidos os demais requisitos deste regulamento.

**11.7.** Não será permitido contabilizar mais de uma parada obrigatória em uma mesma entrada nos boxes. Para que uma nova parada seja considerada válida, o veículo deverá deixar o Pit Lane, abrir uma nova volta passando pelo PSDP e retornar aos boxes.

**11.8.** As penalidades de passagem pelo Pit Lane (Drive Through) não serão contabilizadas como paradas obrigatórias e não substituirão nenhuma das cinco paradas regulamentares.

**11.9.** A troca de pilotos será obrigatória em todas as paradas contabilizadas como paradas obrigatórias, devendo ocorrer o revezamento entre os dois integrantes da dupla a cada parada, sem exceção.

**11.10.** A cada troca de pilotos, aquele que deixar o veículo deverá se dirigir imediatamente ao local indicado no RPP, levando consigo seu sensor particular de cronometragem, devidamente numerado e identificado, para assinatura da súmula de controle de revezamento. Ao final da prova, deverão constar pelo menos 5 (cinco) registros de assinatura, correspondentes às trocas obrigatórias realizadas pela dupla. O não cumprimento dessa exigência implicará a não classificação ao fim da etapa e a atribuição de 0 (zero) ponto à dupla no ranking geral da temporada, podendo a etapa ser descartada para fins de campeonato.

**11.11.** Caso o piloto compareça para assinatura da súmula sem portar seu sensor particular de cronometragem, devidamente numerado e identificado, a dupla não será classificada ao fim da etapa, receberá 0 (zero) ponto no ranking geral da temporada, podendo a etapa ser descartada para fins de campeonato.

**11.12.** É expressamente proibida qualquer manutenção ou intervenção no veículo durante o abastecimento, considerado o período compreendido entre a introdução do bico abastecedor no bocal do tanque e sua completa retirada. Caso seja constatada pelo Comissário Desportivo qualquer intervenção nesse período, a Direção de Prova determinará o cumprimento de um Time Penalty de 2 (dois) minutos junto à saída dos boxes em local indicado pela direção de provas. Caso a infração seja identificada somente após o término da prova, serão descontadas 2 (duas) voltas do resultado final do veículo.

**11.13.** Cada piloto inscrito deverá cumprir, individualmente, um tempo mínimo de pilotagem correspondente a 35 minutos. O descumprimento dessa exigência implicará a não classificação da dupla ao fim da etapa e atribuição de 0 (zero) ponto à dupla no ranking geral da temporada, podendo a etapa ser descartada para fins de campeonato.

**11.14.** O não cumprimento das 5 (cinco) paradas obrigatórias, nos termos deste regulamento, implicará a não classificação da dupla ao fim da etapa, com atribuição de 0 (zero) ponto no ranking geral da temporada, podendo a etapa ser descartada para fins de campeonato.

**11.15.** Em caso de interrupção da prova por bandeira vermelha, as paradas obrigatórias iniciadas antes da apresentação da sinalização serão consideradas válidas, desde que o veículo já tenha ingressado no Pit Lane. Na eventual relargada, os veículos que estiverem nos boxes deverão retornar à pista após a passagem do pelotão em bandeira verde.

**11.16.** A janela para a validação das paradas obrigatórias se encerrará ao completar 2h45min de prova. Qualquer entrada nos boxes realizada após este limite cronometrado não será computada para o cumprimento da exigência regulamentar.

**11.17.** Em caso de inobservância do tempo mínimo exigido para as paradas, a Direção de Prova aplicará as seguintes penalidades com base no déficit de tempo registrado:

a) Déficit de 0,001 a 5,000 segundos em relação ao tempo mínimo: penalização de *Drive Through*;

b) Déficit de 5,001 a 15,000 segundos em relação ao tempo mínimo: penalização de *Time Penalty* de 2 (dois) minutos;

c) Déficit igual ou superior a 15,001 segundos: a parada será invalidada e não será contabilizada como parada Obrigatória;

## 12. CRONOMETRAGEM

**12.1.** O sensor de cronometragem oficial do evento é fornecido pela organização e é de uso particular de cada piloto. Deverá ser instalado em local conforme o regulamento técnico da categoria sempre que o piloto estiver dentro do veículo e, imediatamente retirado na saída do piloto do interior do veículo.

**12.2.** É de inteira responsabilidade do piloto/equipe a instalação dos sensores, bem como a sua correta fixação.

**12.3.** O veículo que por qualquer motivo ficar sem o sensor durante a prova deverá, sob inteira responsabilidade do piloto e de sua equipe, ser conduzido imediatamente aos boxes para instalação de novo dispositivo. Nenhuma volta completada sem que o carro tenha seu sensor de cronometragem instalado e em pleno funcionamento será computada no resultado final da ENDURANCE MBR 3H CHAPECÓ 2026. Não haverá reposição manual de voltas não computadas a partir da eventual perda do sensor.

## 13. TÉRMINO DA PROVA

**13.1.** Encerrada a prova, os carros permanecerão em regime de “parque fechado” durante o tempo mínimo de 30 (trinta) minutos. A retirada de qualquer veículo do local somente se dará com autorização expressa do Comissário Técnico. Em caso de descumprimento, o carro será automaticamente excluído do resultado final.

**13.2.** As reclamações desportivas ou técnicas seguirão o estabelecido no Código Desportivo do Automobilismo – CDA/2026, da Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA.

## 14. VEÍCULOS ADMITIDOS

**14.1.** A prova ENDURANCE MBR 3H CHAPECÓ 2026 será disputada por veículos MBR2000, conforme Regulamento Técnico versão 2026 do Marcas Brasil Racing com todos os adendos que vierem a ser publicados até 30 (trinta) dias antes da corrida, podendo ainda serem feitas as alterações necessárias específicas para a prova, pelo organizador do evento, até 10 (dez) dias antes da prova.

**14.2.** Na eventualidade do carro inscrito envolver-se em acidente durante os treinos oficiais ou tomada de tempos em proporções que resultem em perda total do veículo ou na impossibilidade do reestabelecimento de suas condições de competição em tempo hábil, desde que devidamente atestada por Comissários Desportivos ou organização do evento, este poderá ser substituído por outro, instituindo-se assim o carro-reserva. A adoção do carro-reserva estará sujeita à sua vistoria e aprovação pelos Comissários Técnicos e implicará um acréscimo de 30 (trinta) quilos no peso mínimo do conjunto carro-piloto.

**14.3.** O carro-reserva somente será vistoriado após a constatação da inutilização do carro principal e autorização de seu uso. Somente após a Vistoria Técnica prévia é que poderá o carro-reserva entrar na pista para treinos, tomada de tempo e prova.

## 15. NORMAS GERAIS DE SEGURANÇA

**15.1.** Somente a pista do circuito descrito neste Regulamento será utilizada pelos pilotos no transcorrer dos treinos e da prova.

**15.2.** É proibida qualquer ajuda externa ao piloto no caso de quebra do veículo. Somente o piloto, com o emprego de ferramentas ou objetos que estiverem sendo transportados devidamente fixados a bordo do carro, poderá executar qualquer manutenção no mesmo fora da área dos boxes. Os carros que forem levados aos boxes pela equipe de Resgate Oficial poderão retornar à prova após realizados os reparos necessários, mediante autorização dos Comissários Técnicos.

**15.3.** Se cometido durante a programação de treinos livres oficiais, o descumprimento implicará a proibição de participação do carro nos primeiros 15 (quinze) minutos do treino seguinte. Se cometido durante o último treino livre oficial, o carro em questão perderá 5 (cinco) posições no resultado final da tomada de tempos. E, se cometido durante a corrida, o descumprimento do item 15.2 implicará a desclassificação ou exclusão do veículo.

**15.4.** Fica terminantemente proibida qualquer operação de abastecimento dos carros fora da área dos boxes, sob pena de desclassificação ou exclusão do concorrente da prova.

**15.5.** Todos os pilotos e equipes deverão providenciar em seus boxes extintor de incêndio do tipo pó químico, com carga de 12 quilos, vassoura de limpeza de combustível, mangueira com água corrente com comprimento mínimo de 15 (quinze) metros e 2 (dois) baldes com capacidade para 20 (vinte) litros sempre cheios com água, com cobertores dentro dos baldes.

**15.6.** O não cumprimento desta exigência, apontado pelos Comissários Desportivos ou pelos Comissários Técnicos, implicará bloqueio do acesso do(s) carro(s) da equipe à pista até que a falta seja sanada e atestada pelos Comissários Técnicos.

**15.7.** O piloto, quando na condução do carro, deverá obrigatoriamente usar indumentária de competição completa: macacão, balaclava, luvas e sapatilhas antichamas, capacete e Hans-Device, todos dentro do prazo de validade.

**15.8.** Em caso de quebra do para-brisa do carro, o piloto poderá prosseguir na prova, desde que esteja protegido por óculos especiais de competição ou viseira apropriada devidamente fechada. Em caso contrário, o piloto será chamado aos boxes pela Direção de Prova para sanar o problema ou abandonar a prova.

**15.9.** Todos os mecânicos abastecedores que atendem o veículo durante o abastecimento, são obrigados a usar macacão, capacete, luvas e botas de couro com sola de borracha, sem pregos usados na sua confecção, ou sapatilhas de competição. O desrespeito a esta norma poderá implicar a desclassificação ou exclusão do veículo da prova.

**15.10.** Os carros deverão percorrer o Pit Lane na velocidade mínima de 40 km/h e velocidade máxima de 60 km/h, que será controlada através de radar móvel. Infrações neste sentido serão passíveis de punição.

**15.11.** É expressamente proibida a parada ou imobilização do veículo na *fast lane* (faixa de rolamento rápida) do Pit Lane. A parada do carro será permitida única e exclusivamente na área de trabalho correspondente ao seu respectivo box.

## 16. SEGURANÇA CONTRA FOGO

**16.1.** Os veículos devem estar equipados com os dispositivos de proteção contra fogo (ver anexo “J” da FIA), devendo as proteções ser absolutamente estanques, à prova de escapamento de qualquer tipo

de fluído ou gases, a saber:

a) Proteção contra escapamento de gases e ácidos da bateria;

b) Proteção contra fogo, gases e fluídos entre o motor e o habitáculo do piloto;

c) Proteção contra vazamentos de combustíveis entre o compartimento do tanque e o habitáculo do piloto (chapa corta-fogo).

## 17. VISTORIA E APRESENTAÇÃO DO VEÍCULO

**17.1.** Será estipulada uma vistoria técnica prévia e obrigatória dos veículos devidamente preparados para concorrer na prova, em local, data e horário determinados no RPP. O não comparecimento à vistoria implicará o cancelamento da inscrição, sem direito à devolução da taxa, salvo causa justificável e aceita pelos Comissários Desportivos.

**17.2.** Os carros poderão ser examinados antes, durante ou depois da prova pelos Comissários Técnicos. Qualquer irregularidade constatada será comunicada aos Comissários Desportivos para as devidas punições.

**17.3.** O exame realizado antes da corrida não torna válida qualquer irregularidade existente que não tenha sido constatada naquele momento, significando que um veículo concorrente poderá ser penalizado após a prova por irregularidades sobre as quais os Comissários Técnicos não tenham se pronunciado anteriormente.

## 18. VISTORIA TÉCNICA FINAL

**18.1.** Após a prova todos os veículos serão pesados em ordem de marcha (de acordo com a sua chegada no parque fechado).

**18.2.** A eventual necessidade de peso complementar (lastro) nos veículos deverá ser comunicada aos Comissários Técnicos pelo piloto ou responsável pelo veículo no momento da vistoria prévia, para que se efetue a lacração do(s) lastro(s) aplicado(s) no carro.

**18.3.** Os 10 (dez) primeiros colocados passarão por uma vistoria preliminar após a prova, sendo que a constatação de quaisquer irregularidades técnicas será comunicada pelos Comissários Técnicos aos Comissários Desportivos, que poderão penalizar os pilotos do carro em questão.

**18.4.** Após a vistoria preliminar os veículos dos 6 (seis) primeiros classificados passarão por uma vistoria completa, que se realizará em hora, dia e local a serem definidos no Regulamento Particular da

Prova. A vistoria ocorrerá na presença de 1 (um) Comissário Desportivo, dos Comissários Técnicos e do organizador do evento, além do preparador responsável pelo veículo vistoriado e 1 (um) auxiliar seu.

## 19. SISTEMA DE REABASTECIMENTO

**19.1.** Cada equipe inscrita deverá instalar em seu box um sistema de abastecimento para o seu veículo em conformidade com padrão abaixo descrito, ou ainda conforme estabelecido pela CBA.

**19.2.** O sistema de abastecimento será formado pelos seguintes componentes:

a) Reservatório de armazenamento de combustível;
b) Torre de fixação do reservatório;
c) Conjunto de equipamentos para enchimento do reservatório;
d) Conjunto de equipamentos para abastecimento do veículo;
e) Respiro;
f) Opcionalmente controle de nível.

**19.3.** O reservatório de armazenamento terá obrigatoriamente as seguintes características:

a) A capacidade máxima de combustível armazenada deve ser de 200 (duzentos) litros;
b) O material utilizado na construção do reservatório deverá ser resistente à ação corrosiva do combustível e ser não inflamável, preferencialmente aço ou correlato.
c) Possuir o “respiro” na parte superior, com no máximo 2,5 polegadas (ou 6,35 cm) de diâmetro. A cobertura do respiro deverá ser protegida por uma tampa tipo “CHAPÉU” ou “CABO DE GUARDA-CHUVA”.
d) Para melhor escoamento do combustível, é permitido montar o reservatório com fundo plano ou cônico de no máximo 10 cm em relação ao nível do conteúdo. O reservatório não poderá ter nenhuma inclinação em relação ao solo.
e) Não é permitido o uso de pressurização no reservatório de combustível, devendo, portanto, o abastecimento ocorrer por gravidade.

**19.4.** A torre de fixação do reservatório, a base de suporte e fixação do reservatório deverão ser confeccionadas de material resistente ao peso do conjunto. É vetado o uso de materiais de fácil combustão, tais como madeira, plástico etc. A colocação do reservatório sobre bases improvisadas que não oferecem imobilidade absoluta e/ou que sejam consideradas inadequadas pelo Comissário Técnico implicará o bloqueio do acesso do carro da equipe à pista até que o problema seja sanado e avalizado pelo Comissário Técnico. A altura máxima do reservatório em relação ao solo é de 02 (dois) metros do piso até a parte mais alta, desconsiderando o respiro.

**19.5.** A torre de abastecimento deverá ser instalada dentro do box da equipe. Somente a mangueira de abastecimento poderá ser projetada para fora do box quando da operação de reabastecimento do

veículo, devendo em seguida ao término da operação ser recolhida através do sistema de suportes para dentro do box.

**19.6.** O local de instalação da torre e do combustível estocado deverá ser identificado com faixas de solo de cor amarela, distantes um metro da base do suporte da torre, isolando a área delimitada de qualquer equipamento ou material. A faixa indicativa deverá ter no mínimo 10 cm (dez centímetros) de largura.

**19.7.** As equipes constituídas de dois ou mais veículos na competição poderão utilizar a mesma torre para abastecimento, desde que ela esteja identificada com os números dos veículos que dela se utilizarem.

**19.8.** Para o enchimento do reservatório de combustível deverá ser empregado um conjunto composto de mangueira, bomba manual e flange. O enchimento será feito exclusivamente por meio de uma bomba manual com uma mangueira de no máximo 3/4 de polegada (ou 1,9 cm) de diâmetro interno e flange ligada na face oposta à saída de abastecimento do veículo. É proibido o uso de qualquer tipo de bomba por acionamento elétrico.

**19.9.** Para o abastecimento do veículo deverá ser utilizado um conjunto composto de flange, mangueira e válvula de segurança. A flange de ligação do reservatório deverá ter o mesmo diâmetro do bocal de abastecimento. O diâmetro máximo deverá ser de 1,5 polegadas (ou 3,81 cm).

**19.10.** Para suportar o peso da mangueira cheia de combustível, poderão ser construídos tantos suportes quanto forem necessários ao longo desta, desde que estas não ultrapassem a altura da flange de ligação de mangueira no reservatório. É obrigatória a utilização de materiais não inflamáveis na construção dos suportes.

**19.11.** O sistema de abastecimento, no que concerne a sua construção, instalação e operacionalidade, será vistoriado pelo Comissário Técnico responsável, antes e durante a prova, podendo no caso de irregularidade constatada, excluir a equipe da competição.

## 20. VISTORIA DO SISTEMA DE ABASTECIMENTO

**20.1.** O sistema de abastecimento, no que concerne à construção, à instalação e à operação, será inspecionado pelos Comissários Técnicos antes e durante a prova. Eventual irregularidade deverá ser sanada. O não cumprimento da regularização solicitada será comunicado aos Comissários Desportivos para análise e aplicação das punições previstas no CDA/2026.

**20.2.** Será efetuado um teste com o equipamento de abastecimento a partir de sexta-feira, dia 04 de dezembro de 2026, para controle de vazamento. Caso ocorra vazamento durante o abastecimento o piloto poderá ser penalizado de acordo com o CDA/2026 – neste caso, a sequência da participação da equipe no evento estará condicionada à solução do problema, desde que avalizada pelo Comissário Técnico.

**20.3.** Qualquer quantidade de combustível derramado pela equipe antes, durante ou após a operação de abastecimento poderá acarretar penalização, que poderá variar de uma simples advertência até a desclassificação do carro, a critério dos Comissários Desportivos. A equipe responsável pelo ocorrido deverá imediatamente remover do local, através do uso de produtos e materiais de limpeza, o combustível derramado no local da passagem dos carros inscritos.

## 21. REPAROS E RESGATE

**21.1.** Durante o transcorrer da prova, poderá ser trocada qualquer peça do motor, câmbio e ou outros itens, desde que com autorização e supervisão dos Comissários Técnicos ou pessoa por ele designada. Os componentes substituídos serão entregues aos Comissários Técnicos ou ficarão à sua disposição.

**21.2.** Somente poderão fazer reparos dentro do circuito os próprios pilotos e unicamente com os recursos que possuírem dentro do seu próprio veículo.

**21.3.** As equipes só poderão colocar seu carro dentro do box para reparos sob autorização dos Comissários Técnicos. O descumprimento implicará desclassificação do carro do treino ou da corrida em que for cometido.

**21.4.** Quando do abastecimento de um veículo será proibido qualquer reparo. Somente após a retirada da mangueira de abastecimento do veículo, poderá ser reparado o veículo, sob pena das punições.

**21.5.** Considerando que as provas são de longa duração, fica estabelecido que todo veículo que puder ser rebocado pelo resgate oficial da prova, com o piloto em sua direção, até os boxes, poderá ser reparado pela equipe e retornar à prova.

**21.6.** Se o veículo não tiver condições de ser rebocado aos boxes, será direcionado a local que ofereça maior segurança para o bom andamento da prova.

**21.7.** Havendo necessidade de plataforma de resgate para retirada do veículo da pista, o mesmo não poderá mais retornar à prova.

**21.8.** Na situação prevista no item acima, caso o veículo venha a funcionar quando estiver sendo rebocado e o piloto tenha como desligá-lo do rebocador, este poderá retornar à prova, sem necessidade de se dirigir aos boxes.

**21.9.** Os resgates serão realizados por determinação do Diretor de Prova e preferencialmente serão feitos na seguinte ordem:

a) 1º - Veículo que estiverem em local com maior risco à segurança do piloto que estava conduzindo o veículo que se envolveu no acidente e dos demais pilotos;

b) 2º - Veículos que estiverem em local com maior risco de provocar novo acidente com os demais veículos da prova;

c) 3º - Veículos que param primeiro que os demais a serem resgatados. Não havendo possibilidade de constatação de qual veículo parou primeiro, ficará a critério do Diretor de Prova.

**21.10.** Ocorrendo o resgate, necessariamente, no local da pista onde o veículo está sendo puxado (posto de fiscalização anterior), será apresentada bandeira branca, indicando veículo lento na pista, conforme determinações no CDA/2026.

## 22. COMBUSTÍVEL

**22.1.** Fica terminantemente proibida a utilização de metanol ou aditivos que modifiquem a octanagem do combustível.

**22.2.** O único combustível admitido no evento será etanol comercializado no posto de abastecimento do Autódromo Internacional de Chapecó Marcio Vaccaro, sendo vetada na semana do evento a entrada de qualquer recipiente com combustível nas dependências do autódromo. Em caso de descumprimento, caberão tanto punições aplicadas pelos Comissários Desportivos quanto o cancelamento da inscrição do carro pelo organizador do evento.

## 23. TANQUE DE COMBUSTÍVEL

**23.1.** O tanque de combustível deverá ser original da marca e do modelo do carro e deverá respeitar o regulamento técnico da categoria Marcas Brasil Racing, temporada 2026.

## 24. MANUSEIO DO COMBUSTÍVEL

**24.1.** O transporte de combustível nas áreas externas e do box deverá ocorrer através de rigoroso controle de segurança por pessoal devidamente habilitado e em recipientes fechados.

**24.2.** É proibido armazenar combustível no box em recipientes abertos sem proteção e em local com risco de combustão. A quantidade máxima de armazenamento é de 200 (duzentos) litros.

**24.3.** Na parada do veículo para abastecimento é opcional que o motor esteja desligado. O piloto deverá manter as portas do veículo sempre abertas durante a operação.

**24.4.** O responsável pelo abastecimento do veículo deverá obrigatoriamente utilizar, durante a operação, vestimenta completa (capacete, macacão, luvas, botas ou sapatilhas à prova de fogo). O não cumprimento desta exigência implicará desclassificação ou exclusão do carro.

**24.5.** É obrigatório durante a operação de abastecimento que um auxiliar esteja preparado no local da operação com vestimenta de combate ao incêndio.

**24.6.** Os procedimentos deverão ser observados durante todo o evento. O descumprimento de qualquer dos itens de segurança, se observado pelos Comissários Desportivos ou a eles comunicado, poderá acarretar punições.

**24.7.** Durante a troca de pilotos poderá haver mais uma pessoa do lado direito do veículo, para auxiliar na troca do piloto e no devido travamento do cinto.

## 25. PNEUS E RODAS

**25.1.** As medidas de roda e pneu são de acordo com o regulamento técnico da categoria Marcas Brasil Racing, temporada 2026. A marca/modelo do pneu estarão descritas no regulamento particular de prova.

**25.2.** Será obrigatório lacrar o mínimo de 4 (quatro) e o máximo de 6 (seis) pneus novos por carro para a ENDURANCE MBR 3h CHAPECÓ, que deverão equipar o carro nas rodas dianteiras em todas as atividades a partir do treino classificatório. Estes pneus deverão ser adquiridos no local da prova, junto ao PROMOTOR DO EVENTO.

**25.3.** Durante os dias 04 e 06 de dezembro de 2026 somente os pneus adquiridos junto ao promotor e devidamente marcados pelo patrocinador do evento poderão permanecer dentro do box, devendo as equipes retirar todos os demais pneus.

## 26. DISPOSIÇÕES FINAIS

**26.1.** Quaisquer débitos dos pilotos e suas equipes relativos à inscrição, compra de pneus, combustíveis e afins, se constatados pelo organizador do evento, deverão ser saldados imediatamente após a cobrança, sob pena de proibição do acesso de seus carros à pista para treinos, tomadas de tempo e provas até que o débito seja quitado.

**26.2.** Toda desclassificação decorrente de infração aos critérios técnicos ou desportivos, constatada antes, durante ou após a realização da etapa, será considerada para fins de campeonato e não poderá ser objeto de descarte na apuração da pontuação final do Campeonato Overall. Excetuam-se exclusivamente as hipóteses de exclusão expressamente previstas no item 11 deste regulamento, às quais será aplicado o tratamento específico de pontuação e descarte ali estabelecido.

**26.3.** Todas as solicitações formuladas pelo Diretor de Prova, Comissários Técnicos e Desportivos aos pilotos e equipes em todos os aspectos do evento, se não atendidas prontamente, implicarão a proibição de participação nos treinos, tomadas de tempo e provas, até que o problema apontado seja solucionado.

**26.4.** Os casos omissos serão julgados de acordo com a interpretação dos Comissários Desportivos baseados no Código Desportivo do Automobilismo – CDA/2026.

**26.5.** A AEMBRA – Associação Esportiva Marcas Brasil Racing, entidade responsável pela ENDURANCE MBR 3h CHAPECÓ, poderá publicar adendos desportivos e técnicos até 10 (dez) dias antes da realização da prova.