



CAMPEONATO PAULISTA DE AUTOMODELISMO OFF ROAD

REGULAMENTO 2026

INTRODUÇÃO

A regulamentação a seguir é baseada nos regulamentos IFMAR, EFRA e ROAR, todavia, as alterações realizadas pelos organizadores prevalecerão sobre quaisquer outros regulamentos, por serem adaptadas às condições mínimas para a realização deste campeonato. Hipóteses não previstas neste regulamento serão decididas pela Comissão Organizadora, que é composta da seguinte maneira:

Presidente: Geison Fernandes da Silva

Diretor Técnico: Christian Strohm

Arte Gráfica: Cesar Passaretti

Caberá a cada membro da Comissão Organizadora o desempenho das atividades relacionadas ao Cargo que estiver sendo ocupado pelo mesmo.

Todos os pilotos, mecânicos ou pessoas envolvidas com o hobby poderão contribuir com este campeonato, enviando críticas, sugestões ou elogios, que serão recebidos e analisados pela Comissão Organizadora.

Para o ano de 2026, a pedido dos pilotos, será introduzida uma nova categoria no Campeonato Paulista de Off-Road: a categoria Truggy EP. A inclusão da categoria está condicionada à garantia de participação de 6 ou mais pilotos, que deverão pagar a inscrição integral do campeonato antes da primeira etapa.

A fim de acomodar esta nova categoria no cronograma, as finais da categoria Buggy EP serão reduzidas de 10 minutos para 8 minutos, e a realização de provas semifinais será limitada a uma categoria de Buggy Nitro (as categorias EP e a categoria Truggy Nitro não terão semifinais, sendo limitadas a 13 participantes cada). A categoria Buggy Nitro (Sport ou Racer) que primeiro atingir 14 ou mais pilotos inscritos e pagantes na etapa terá semifinais, e a outra categoria de Buggy Nitro terá suas inscrições limitadas a 13 pilotos participantes na etapa.

ATENÇÃO: O anúncio e comércio de produtos no grupo de WhatsApp oficial do Campeonato Paulista de Off-Road e durante as etapas do campeonato é permitido apenas aos patrocinadores do campeonato.

São descritos por este Regulamento:

- I –** Datas e Locais das Provas
- II -** Composição da Organização das Corridas
- III -** Competência e Atribuições do Pessoal Envolvido
- IV -** Organização e regulamentação da corrida
- V -** Procedimento da corrida
- VI -** Pontuação
- VII -** Classificação do Campeonato
- VIII -** Regulamentação de Pilotos e Mecânicos
- IX -** Vistoria Técnica
- X -** Situações Especiais de corrida
- XI -** Penalizações
- XII –** Divisão das Categorias
- XIII -** Especificações Técnicas Básicas dos Automodelos



I - DATAS E LOCAIS DAS PROVAS

PISTAS

A temporada de 2026 será disputada em cinco (5) etapas:

1ª ETAPA - 01/03/2026 – CMU - São José dos Campos/SP

2ª ETAPA - 17/05/2026 – RC Guaçu Racing - Mogi Guaçu/SP

3ª ETAPA - 26/07/2026 – CPA - Piracicaba/SP

4ª ETAPA - 30/08/2026 – CMU - São José dos Campos/SP

5ª ETAPA - 08/11/2026 – GAPC - Jundiaí/SP

Obs.: Caso alguma pista não apresente condições ou por qualquer outro motivo desista de realizar a etapa, a mesma será transferida para outra pista que a Comissão Organizadora julgue mais apropriada.

As pistas interessadas em sediar uma ou mais etapas do Campeonato Paulista de Off Road deverão entrar em contato com a Comissão Organizadora.

Caberá à Comissão Organizadora a análise do pedido e o julgamento da viabilidade ou não da utilização da pista para a realização de uma ou mais etapas do Campeonato Paulista de Off Road, sempre respeitados os interesses comuns de todos os pilotos, o cronograma atual e os compromissos já assumidos com as demais pistas.

II - COMPOSIÇÃO DA ORGANIZAÇÃO DAS CORRIDAS

Diretor de Prova: Wilians Batista

Cronometragem: Edgar “Tinho” Ochiai

Fiscal de Box: Bruno Sea

III - COMPETÊNCIA E ATRIBUIÇÕES DO PESSOAL ENVOLVIDO

A) DIRETOR DE PROVA

É a autoridade máxima durante a prova e deverá ter conhecimento do regulamento. Sob sua responsabilidade estarão:

- Aplicar este Regulamento, de maneira totalmente imparcial;
- Anunciar os patrocinadores da etapa;
- Organizar os “grids” das corridas (tomadas de tempo, semifinais e finais);
- Seguir o cronograma do evento;
- Aferir as condições da pista, quando necessário, juntamente com o representante dos pilotos (se houver);
- Orientar os recolocadores contratados ou pilotos recolocadores;
- Aplicar penalizações e registrá-las no livro de atas (ou meio digital);
- Elaborar relatório de providências para prova / etapa.

B) CRONOMETRISTA

É o responsável pelo sistema de cronometragem das provas, e deverá ter conhecimento de informática, dos equipamentos utilizados para a cronometragem (AMB/MyLaps), e do programa utilizado para organização do evento e aferição de resultados (MyRCM, LiveRC, etc.). Sob sua responsabilidade estarão:

- Checar a rede elétrica;
- Montar o sistema de cronometragem;
- Colocar e ligar o(s) monitor(es) nos boxes;
- Checar o computador, impressora, teclado, mouse, etc;
- Checar o sinal dos sensores;
- Montar a lista de pilotos por categoria;
- Montar os "grids" das corridas;
- Enviar os resultados via WhatsApp;
- Enviar ao final da etapa os relatórios de participantes e classificação final de todos os pilotos, o "volta a volta" das provas finais, e entregar ao Diretor de Prova via WhatsApp;
- Informar ao Diretor de Prova a ocorrência de: ausência de registro de tempo pelo sistema, alterações significativas de tempo de volta menor, pane no sistema;
- Garantir a integridade e lisura dos registros;
- Recolher e acondicionar os equipamentos de cronometragem de maneira adequada, evitando avarias de transporte e armazenamento.

C) FISCAL DE BOX

É o auxiliar direto do Diretor de Provas, e trabalhará sob sua orientação e supervisão. Sob sua responsabilidade estarão:

- Conhecer e ter em mãos o Regulamento Técnico;
- Isolar o local para vistoria técnica, caso necessário;
- Montar e checar os equipamentos para vistoria técnica;
- Realizar a vistoria técnica inicial e liberar ou não o carro para a lacração e, conseqüentemente, para a participação na corrida, fazendo valer o regulamento do campeonato;
- Proceder com a lacração dos carros;
- Checar os números dos carros;
- Recolher todos os carros para a vistoria técnica após as corridas, não permitindo acesso ao carro para o piloto e/ou mecânico antes do término da vistoria;
- Realizar vistorias após término das corridas (tomadas de tempo, semifinais e finais);
- Desqualificar ou desclassificar o piloto que apresentar irregularidades técnicas em seu carro durante o evento;
- Manter a ordem nos boxes;

- Auxiliar o Diretor de Prova na fiscalização dos pilotos, informando ao Diretor de Prova irregularidades e atitudes antidesportivas durante toda prova;
- Recolher e acondicionar os equipamentos de vistoria técnica de maneira adequada, evitando avarias de transporte e armazenamento.

D) RECOLOCADORES

Nas tomadas de tempo e corridas os pilotos serão os recolocadores, caso não tenham sido contratados recolocadores na etapa. Ou seja, caso não tenha sido feita a contratação dos recolocadores, todo piloto deverá recolocar durante o evento. A sequência será definida pelo Diretor de Prova no dia da corrida.

Os recolocadores serão os responsáveis pela reposição do carro na pista, pelo transporte do carro até a área de box em caso de quebra ou pane, entregando o carro ao Fiscal de Box ou mecânico do piloto, e pela execução da limpeza/arrumação da pista, se necessário.

Nas corridas de Buggy EP e Truggy EP, caso o carro apresente problemas, o recolocador deverá tirar o carro da pista, e deverá leva-lo aos boxes somente após o final da corrida.

Caso os integrantes de uma corrida não sejam suficientes para completar o quadro de recolocadores da corrida seguinte, os demais pilotos que não estejam correndo deverão completar o quadro de recolocadores.

As corridas não se iniciarão caso não existam recolocadores suficientes para tanto.

O piloto poderá indicar uma terceira pessoa para representá-lo na função de recolocador, desde que a direção de prova venha a ser comunicada e considere a pessoa indicada apta para a função. Os pilotos que não comparecerem ao posto de recolocador, sem indicar representante, serão punidos com o acréscimo de 30 segundos na sua tomada de tempo e com a perda de 5 voltas nas corridas (Semifinal e Final).

Existe a possibilidade de contratação de recolocadores por todos os pilotos, o que desobrigará os mesmos desta função. Para tanto, caso todos pilotos concordem, e exista número mínimo necessário de recolocadores presentes no início das atividades, os custos para esta contratação serão rateados entre todos os pilotos presentes.

Tal contratação não é de responsabilidade do Campeonato Paulista, mas os custos estão incluídos no momento da inscrição. O que existe é uma colaboração entre as pistas e o Campeonato Paulista para que os recolocadores sejam contratados e que seja paga uma diária fixa no valor de R\$180,00 por recolocador, já incluso o valor da alimentação.

IV - ORGANIZAÇÃO E REGULAMENTAÇÃO DAS CORRIDAS

A) HORÁRIOS DAS ATIVIDADES (PARA O DIA DA CORRIDA)

- Treino livre: 07:00 às 8:00 horas
- Vistoria Técnica Inicial: 08:00 às 08:30 horas
- Final das atividades: 18:00 horas. Após este horário, em pistas que estejam localizadas próximo a residências, os pilotos não poderão mais ligar os motores e deverão desligar aqueles motores que estiverem ligados. Para pistas isoladas, onde o som dos motores não venha a incomodar as residências no entorno, este horário poderá ser alterado.

Obs.: O piloto que não chegar a tempo da vistoria técnica inicial não poderá fazer as tomadas de tempo, e caso já tenha sido iniciada a corrida Final ou Semifinal, ele poderá entrar na corrida após realizar a vistoria e lacração, largando do box, sendo que a entrada do mesmo na competição será permitida na corrida de mais baixa de classificação. Ou seja, se a etapa da categoria começou com Semifinal e já tenham sido feitas todas as Semifinais, o piloto não poderá entrar na corrida Final. Lembrando que fica sob a responsabilidade do piloto a lacração do carro junto à organização, antes de entrar na corrida.

O cronograma detalhado de cada etapa será divulgado pela Comissão Organizadora pelos meios eletrônicos disponíveis (site, Facebook e/ou WhatsApp).

B) TREINOS LIVRES

A pista permanecerá aberta a todos os pilotos, no horário definido acima, para realização de treino livre. Todos que quiserem poderão andar, independentemente da categoria. Vale ressaltar que, durante este período, os organizadores estarão preparando os equipamentos para a corrida, portanto os treinos livres poderão ocorrer sem cronometragem.

Também será realizada a inscrição e vistoria inicial no mesmo horário dos treinos livres para facilitar a organização da corrida, caso seja necessário. Assim, os pilotos deverão se organizar a fim de realizar sua inscrição e vistoria para contribuir com a agilidade do evento.

Também não estarão disponíveis recolocadores (pilotos ou contratados) durante o período de treino livre, portanto os pilotos e mecânicos deverão se organizar para tanto.

A ordem de utilização das pistas será livre, ficando a critério dos pilotos quem irá treinar. Lembrando que deverá ser respeitado o número máximo de ocupação do palanque.

Após este horário, a pista ficará fechada e serão realizadas as inscrições e vitorias nos carros, em seguida será realizada a reunião com os pilotos, e na sequência já serão iniciadas as tomadas de tempo.

C) TOMADAS DE TEMPO

Serão realizadas 2 baterias (“heats”) de tomadas de tempo para cada categoria, com duração de 5 (cinco) minutos cada.

O piloto que, por qualquer motivo, entrar em uma bateria de tomada de tempos para a qual não esteja relacionado, terá que sair da pista imediatamente, assim que for constatada a irregularidade. O mesmo, como punição, não poderá participar da bateria de sua tomada de tempo.

Considera-se o “Pole Position” (TQ) da etapa o piloto que conseguir o melhor resultado em voltas/tempo dentre todos os participantes da sua respectiva categoria, se houver mais do que um piloto com o mesmo número de voltas, o desempate é feito considerando o menor tempo total de execução das voltas.

Obs.: O “Pole Position” (TQ) não irá direto para a Final, e sim será o 1º colocado no grid de largada da Semifinal A.

A quantidade de baterias e a duração das tomadas de tempo poderão ser alterados durante o evento, a critério da Comissão Organizadora, para acomodar situações especiais.

D) PROVAS SEMIFINAIS

Provas Semifinais são consideradas as provas classificatórias que levam o piloto à prova Final da etapa.

As Semifinais são aplicáveis somente às categorias Buggy Nitro. A categoria Buggy Nitro (Sport ou Racer) que primeiro atingir 14 ou mais pilotos inscritos e pagantes na etapa terá Semifinais, e a outra categoria de Buggy Nitro terá suas inscrições limitadas a 13 pilotos participantes.

Na categoria selecionada pelo critério acima, serão realizadas duas Semifinais, com duração de 20 minutos cada.

Posicionamento dos pilotos nas provas Semifinais:

Depois de realizadas todas tomadas de tempo de todos os pilotos da categoria com Semifinal, os pilotos serão separados em cada Semifinal, dependendo do número de inscritos na categoria aplicável. As tomadas de tempo resultarão numa lista de classificação geral, que será usada para a montagem das corridas Semifinais, pelo seguinte critério:

- Semifinal A: Pilotos com classificação ímpar (1º, 3º, 5º, 7º, 9º, 11º, 13º, 15º, 17º, 19º, 21º, 23º);
- Semifinal B: Pilotos com classificação par (2º, 4º, 6º, 8º, 10º, 12º, 14º, 16º, 18º, 20º, 22º, 24º).

Ao término das corridas Semifinais, os 5 (cinco) primeiros colocados de cada Semifinal serão classificados para participar da corrida Final. Além destes 10 pilotos, serão classificados também, dentre os que restaram das corridas Semifinais, os 2 (dois) melhores pilotos pelo índice técnico (voltas/tempo), completando 12 pilotos finalistas. A ordem de largada na corrida Final será feita por índice técnico destes 12 pilotos finalistas, considerando a classificação voltas/tempo das Semifinais.

E) PROVAS FINAIS

As Provas Finais terão a seguinte duração:

- 40 minutos para Buggy Racer;
- 30 minutos para Buggy Sport e Truggy;
- 3 baterias de 8 (oito) minutos para Buggy EP e Truggy EP.

Os tempos de corrida poderão ser alterados durante o evento, a critério da Comissão Organizadora, para acomodar situações especiais.

F) CLASSIFICAÇÃO FINAL DAS CATEGORIAS EP

A classificação final da etapa para as categorias EP (Buggy EP e Truggy EP) será determinada pelo sistema de pontuação IFMAR, em que os pilotos recebem pontos de acordo com o resultado de cada final, sendo:

- 1º colocado - 1 ponto
- 2º colocado - 2 pontos
- 3º colocado - 3 pontos
- 4º colocado - 4 pontos

e assim sucessivamente, até o último colocado da final.

O pior resultado de cada piloto nas 3 finais (equivalente à maior pontuação) é descartado, e somam-se os outros dois resultados. A classificação final da etapa se dá pela ordem da soma dos dois melhores resultados, da menor para a maior pontuação. Caso um piloto ganhe as 2 primeiras finais, sua pontuação não poderá ser alcançada pelos outros pilotos, e ele pode optar por não participar da 3ª final. Obs.: o mesmo não vale para o 2º colocado das 2 primeiras finais.

Em caso de empate na pontuação final, o desempate é feito pelos seguintes critérios (pela ordem):

- 1) melhor colocação em uma final;
- 2) maior quantidade de voltas no menor tempo, na melhor final;
- 3) maior quantidade de voltas no menor tempo, na outra final válida;
- 4) melhor colocação na tomada de tempo.

V - PROCEDIMENTOS DE CORRIDA

A) LARGADAS DAS TOMADAS DE TEMPO

Categorias Nitro: O Diretor de Prova abrirá a pista por 3 (três) minutos para aquecimento, os carros sairão dos boxes, e o Diretor de Prova irá anunciar quando faltar 1 (um) minuto, e depois 30 (trinta) segundos para o início da tomada. Após este tempo, o Diretor de Prova comunicará o início da tomada, com largada lançada (não há formação de “grid”). Para as categorias nitro, não é permitida a parada do carro antes da antena de cronometragem, este ato estará sujeito à penalização (“Stop and Go”). Além disso, não será permitido corte de caminho durante as tomadas de tempo, mesmo que o piloto não tenha aberto a sua tomada ainda. Caso isto ocorra, o piloto será punido com “Stop and Go”.

Categorias EP: O Diretor de Prova abrirá a pista para os carros saírem dos boxes, darem uma volta na pista, e aguardarem antes da antena de cronometragem. O Diretor autorizará o início da tomada de tempo individualmente para cada piloto.

Vale lembrar que o início da tomada de tempo de cada piloto somente se dará no momento em que seu carro passar pela antena de cronometragem. Ou seja, não é uma largada conjunta para todos, cada piloto terá seu tempo individual de 5 minutos a partir da passagem pela antena.

Após o início da tomada de tempo, quando o primeiro piloto abrir a sua primeira volta, os demais pilotos terão 60 segundos pra abrir a sua tomada de tempo. Caso este tempo se esgote, o sistema de cronometragem abrirá a tomada de tempo do piloto automaticamente, mas não marcará a volta até o devido piloto passar pelo sensor e abrir sua volta. Ao término dos 5 minutos, quando o primeiro piloto fechar sua tomada de tempo, os demais terão 60 segundos para finalizar, caso este tempo se esgote, o sistema fechará a tomada e serão contadas apenas as voltas anteriores completadas.

Caso todos os pilotos já tenham fechado as suas tomadas de tempo, a Direção de Prova poderá antecipar o término da tomada de tempo.

B) LARGADA DAS DEMAIS PROVAS (SEMIFINAIS E FINAIS)

Categorias Nitro: O Diretor de Prova (ou o sistema de cronometragem) iniciará uma contagem regressiva a partir do número 10, ao chegar ao número 4, os carros deverão ser colocados no chão pelos mecânicos, e estes deverão se afastar do grid e sair da pista. Os pilotos aguardarão o “já” do Diretor de Prova (ou o “bip” do sistema de cronometragem) nos próximos segundos para a largada.

Obs.: é permitido apenas 1 mecânico por carro no grid de largada.

Categorias EP: O Diretor de Prova (ou o sistema de cronometragem) iniciará uma contagem regressiva a partir do número 5 (ou 10). Os pilotos aguardarão o "já" do Diretor de Prova (ou o "bip" do sistema de cronometragem) nos próximos segundos para a largada.

Obs.: não são permitidos mecânicos no grid de largada das categorias EP.

Serão penalizados com "Stop and Go" os pilotos que movimentarem seus carros antes do "start" pelo Diretor de Prova (queima de largada é qualquer movimentação do carro, não a ultrapassagem da linha de largada, ou seja, assim que o carro for colocado no chão pelo mecânico, o carro não poderá se movimentar até a ordem de largada).

O piloto também será penalizado nos seguintes casos:

- Se seu mecânico não seguir corretamente os procedimentos de largada;
- Se seu mecânico, após a solicitação de "carros no chão", ficar segurando o carro para o mesmo não se movimentar;
- O mecânico poderá religar o carro no grid, mas não poderá colocar o carro na pista depois do sinal de "carros no chão" feito pelo Diretor de Prova. Após o sinal de "carros no chão", o mecânico deverá esperar todos os outros carros partirem e saírem do grid de largada para colocar o carro na pista.

C) SOLICITAÇÃO DE TEMPO TÉCNICO

Somente nas Finais poderá ser solicitado ao Diretor de Prova pelo piloto ou sua equipe um tempo técnico de 10 minutos antes da corrida, para reparo de equipamento, desde que o mesmo seja solicitado antes de se completarem os 3 minutos de aquecimento.

Somente 1 pedido de tempo por corrida será aceito. Uma vez que um piloto solicitou tempo técnico numa corrida, nenhum piloto poderá fazê-lo na mesma corrida. Ao término do tempo técnico (10 minutos), o Diretor de Prova concederá novamente mais 3 minutos para aquecimento dos carros. **Nos treinos livres, tomadas de tempo e semifinais não é permitida a solicitação de tempo técnico.**

A solicitação de tempo técnico não é válida para as categorias Buggy EP e Truggy EP.

Caso o piloto que tenha solicitado o tempo realize a manutenção em um tempo menor que o total destinado para tempo técnico e já esteja apto a retomar as atividades, este deverá informar ao Diretor de Prova, que irá informar a todos os pilotos que o tempo poderá ser encerrado. Caso todos os pilotos da corrida (sem exceção) estejam de acordo em retomar as atividades, o tempo técnico poderá ser encerrado antes do término dos 10 minutos.

Obs.: O piloto que solicitar o tempo técnico deverá largar dos boxes, mediante autorização do Diretor de Prova.

Durante o período de tempo técnico a pista permanecerá fechada.

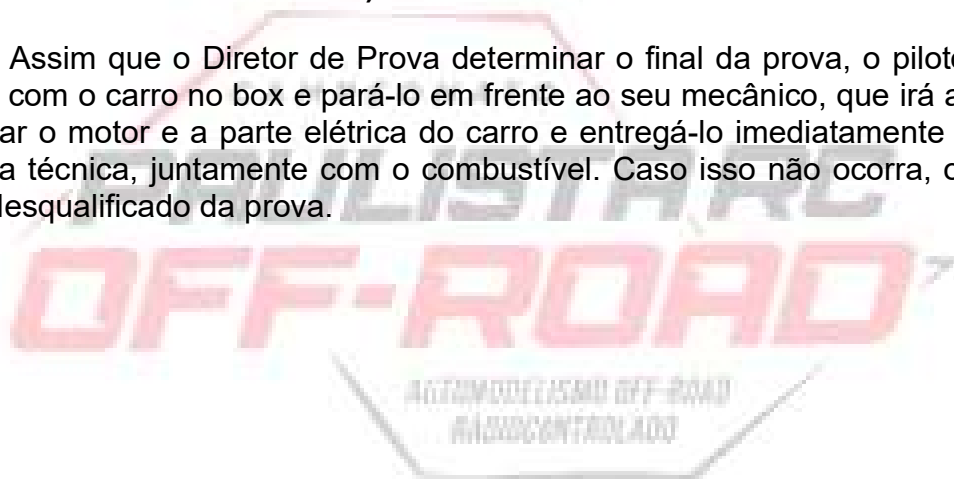
D) TEMPO DE AQUECIMENTO NAS SEMIFINAIS E FINAIS

Categorias Nitro: Antes do início das semifinais e finais será dado um tempo de 3 (três) minutos para aquecimento e ajuste dos carros, contados a partir do momento em que a pista for aberta pelo Diretor de Prova.

Categorias EP: Não há período de 3 minutos de aquecimento nas finais, apenas uma volta de apresentação antes do alinhamento dos carros para a largada.

E) VISTORIA APÓS AS CORRIDAS (TOMADAS DE TEMPO, SEMIFINAIS E FINAIS)

Assim que o Diretor de Prova determinar o final da prova, o piloto deve entrar com o carro no box e pará-lo em frente ao seu mecânico, que irá apenas desligar o motor e a parte elétrica do carro e entregá-lo imediatamente para a vistoria técnica, juntamente com o combustível. Caso isso não ocorra, o piloto será desqualificado da prova.



VI - PONTUAÇÃO NA ETAPA

A) Será atribuída a seguinte pontuação aos pilotos participantes de cada etapa, de acordo com seu resultado nas corridas, respeitando a seguinte hierarquia: primeiro, classificação da Final; segundo, classificação geral das Semifinais; terceiro, classificação geral das tomadas de tempo.

- 1º lugar = 50 pts,
- 2º lugar = 48 pts,
- 3º lugar = 47 pts,
- 4º lugar = 46 pts,
- 5º lugar = 45 pts,
- 6º lugar = 44 pts,
- 7º lugar = 43 pts,
- 8º lugar = 42 pts,
- 9º lugar = 41 pts,
- 10º lugar = 40 pts,
- 11º lugar = 39 pts,
- Sendo a partir do 11º lugar diminuído 1 ponto por posição.

B) Ao “Pole Position” (TQ, piloto melhor classificado nas tomadas de tempo) serão atribuídos 2 pontos de bonificação (caso o piloto utilize como descarte a prova na qual ele obteve a bonificação pela pole position, estes pontos também serão descartados). O segundo colocado na tomada de tempo será atribuído 1 ponto de bonificação (caso o piloto utilize como descarte a prova na qual ele obteve a bonificação pela pole position, estes pontos também serão descartados).

C) DS = desclassificado (não recebe pontos e não pode ser utilizado como descarte).

D) SP = piloto suspenso (não recebe pontos e não pode ser usado como descarte).

E) Piloto devidamente inscrito (com a inscrição paga) e não participante, receberá a pontuação equivalente a 1 ponto a menos do que o último colocado da prova (em caso de 2 ou mais pilotos inscritos, pagos e não participantes, estes receberão a mesma pontuação, ou seja, a do último colocado menos 1 ponto).

VII - CLASSIFICAÇÃO DO CAMPEONATO

A) Serão disputadas 5 (cinco) provas durante o Campeonato Paulista de 2026 e haverá descarte do pior resultado (desde que a etapa descartada seja **PAGA**).

B) Será proclamado **CAMPEÃO PAULISTA DE 2026** de cada categoria, o piloto que mais pontos obtiver na categoria (após a consideração do descarte).

C) Em caso de empate em número de pontos no resultado final do campeonato, o critério de desempate será o confronto direto de seus melhores resultados, onde aquele que apresentar maior número de vitórias será proclamado o vencedor. Caso persista o empate, será levado em consideração o maior número de 2º lugares, se persistir o empate será considerado o número de 3º lugares, e assim por diante, até o desempate.

VIII - REGULAMENTAÇÃO DE PILOTOS E MECÂNICOS

A) CONDIÇÃO DE PARTICIPAÇÃO

Todo e qualquer piloto poderá se inscrever nas provas mediante o preenchimento de formulário no site do campeonato (www.cpoффroad.com.br) e o pagamento do valor correspondente à sua inscrição. A inscrição é individual e cada piloto poderá participar somente com um carro em cada categoria. Sua inscrição e seu carro são intransferíveis.

O pagamento da inscrição deverá ser efetuado via depósito bancário em conta a ser indicada, sendo possível o pagamento via PIX (**Chave: cpoффroadrc@gmail.com**).

Obs.: Caso alguma das etapas não reúna ao menos 15 participantes até o dia anterior à mesma, a etapa poderá ser cancelada ou adiada.

Formas de pagamento:

As inscrições devem feitas através do site <https://www.cpoффroad.com.br>

Os valores das Inscrições, de todas as categorias, seguirão a seguinte tabela:

VALORES POR ETAPA	
UMA categoria EP por ETAPA (\$180) + gandulagem (\$50)	R\$ 230
UMA categoria NITRO por ETAPA (\$220) + gandulagem (\$50)	R\$ 270
DUAS categorias EP por ETAPA (\$320) + gandulagem (\$50)	R\$ 370
UMA categoria NITRO + UMA categoria EP por ETAPA (\$360) + gandulagem (\$50)	R\$ 410
DUAS categorias NITRO por ETAPA (\$400) + gandulagem (\$50)	R\$ 450
UMA categoria NITRO + DUAS categorias EP por ETAPA (\$480) + gandulagem (\$50)	R\$ 530
DUAS categorias NITRO + UMA categoria EP por ETAPA (\$520) + gandulagem (\$50)	R\$ 570
DUAS categorias NITRO + DUAS categorias EP por ETAPA (\$620) + gandulagem (\$50)	R\$ 670
Truggy EP com 50% de desconto no valor da INSCRIÇÃO para pagamento anual antecipado (\$450) Obs.: gandulagem paga por etapa (\$50 cada etapa)	R\$ 450

Para os pilotos **INICIANTES**, que **NUNCA** participaram desta competição, para pilotos residentes no Brasil e **FORA DO ESTADO DE SÃO PAULO**, e para pilotos **INICIANTES** que fizeram o uso deste benefício em 2025 **apenas uma vez**, há desconto de **50%** sob o valor da **INSCRIÇÃO**. O valor dos recolocadores permanece o mesmo, sem desconto.

B) MECÂNICOS POR PILOTO

Cada piloto poderá ter no máximo até 2 mecânicos com direito a permanecer nos boxes realizando manutenção ou outros serviços em seu carro durante as provas. Caso exista mais mecânicos no seu box durante a prova, o piloto será penalizado com “Stop and Go”. Mesmo que os serviços no carro venham a ser feitos por terceiros que estejam auxiliando os mecânicos do piloto.

C) POSIÇÃO NO PALANQUE E NOS BOXES

Os pilotos, devem escolher e ocupar sua posição no palanque de forma ordeira e amigável.

Seus respectivos mecânicos devem se posicionar nos boxes de acordo com a posição no palanque escolhida por seu piloto, na posição exatamente em frente e abaixo de seu piloto.

Caso os pilotos não definam suas posições no palanque de forma rápida, ordeira e amigável, o Diretor de Prova irá determinar que as posições dos pilotos no palanque sejam escolhidas pela ordem de largada, ou quando esta não possa ser aplicada, pela classificação do piloto no campeonato, ou, na 1ª corrida do ano, pela classificação do campeonato do ano anterior.

D) PROCEDIMENTO DOS MECÂNICOS NOS BOXES

O piloto é totalmente responsável por seu(s) mecânico(s), e quaisquer outros membros de sua equipe, e assim, responde por quaisquer atos e atitudes dos mesmos.

D1. Não será permitido aos mecânicos:

- Obstruir o fluxo nos boxes;
- Atrapalhar, prejudicar, interferir de qualquer forma nos carros dos outros pilotos, ou trabalho dos outros mecânicos;
- Parar os carros com os pés;
- Falar palavras de baixo calão aos pilotos, recolocadores ou qualquer participante da prova, sendo penalizado o piloto correspondente com “Stop and Go”;
- Abastecer e realizar reparos fora do boxe e na pista de acesso aos boxes sendo penalizado o piloto correspondente com “Stop and Go”;
- Avançar sobre a pista em qualquer hipótese, a não ser por solicitação do Diretor de Prova;
- Retirar o carro dos boxes após o término da prova e/ou tomadas sem vistoria técnica (penalização = desqualificação da prova ou tomada de tempo);
- Interferir de forma verbal no andamento da prova em qualquer nível;

- Violar ou substituir o chassi lacrado do carro sem aviso e autorização da Direção da Prova (penalização = desclassificação e suspensão da próxima etapa);
- Passar propositalmente o sensor do carro na antena de cronometragem (penalização = desclassificação e suspensão da próxima etapa).

D2. São deveres dos mecânicos

- Receber os carros dos recolocadores para reparos somente nas plataformas laterais dos boxes ou na área determinada;
- Recolocar os carros no lado externo da pista dos boxes (pista de rolagem) com a máxima atenção em relação a outros carros que possam estar entrando ou saindo dos boxes de forma a evitar acidentes ou obstruir outros carros;
- Deixar a área dos boxes limpa e sem seus equipamentos e ferramentas;
- Entregar o carro e acompanhar a vistoria do mesmo imediatamente ao final das tomadas de tempo, semifinais e final. Não é permitida a participação efetiva do piloto/mecânico na vistoria;
- Adentrar nos boxes somente quando autorizado pelo Diretor de Prova.

ATENÇÃO: A não observância dos itens acima é passível de penalização ao piloto.

E) SENSORES

Será utilizado o sistema AMB / MyLaps.

F) IDENTIFICAÇÃO DE PILOTOS, MECÂNICOS E CARROS

Cada carro receberá 3 (três) etiquetas autoadesivas com um número que deverão ser fixadas nas laterais direita e esquerda da bolha, e na janela frontal do carro. Nenhum carro pode entrar na pista sem seus respectivos números, sob pena de Advertência Verbal. O piloto será advertido e só poderá participar da corrida em questão após colocar os números no carro.

Os pilotos e os mecânicos serão identificados por este número.

G) COMPORTAMENTO DE PILOTOS E MECÂNICOS

Todos os participantes deverão comportar-se de maneira cordial, desportiva e ética, não sendo permitidos palavrões, ofensas gerais ou pessoais e interferências no andamento da competição. A não obediência será considerada falta grave.

IX – VISTORIA TÉCNICA

Para a vistoria técnica, o responsável (piloto ou qualquer membro de sua equipe) deverá estar presente e apresentar seu carro no horário estabelecido pelo cronograma do evento. Caso seja constatado que o responsável estava presente no local no horário determinado para vistoria e não apresentou seu carro até este horário, só poderá fazer no horário de almoço, perdendo o direito de participar dos treinos livres, sessões de classificação e talvez das semifinais, podendo perder até o direito de disputar a prova.

A) REGRA GERAL

A1. No início de cada dia de evento, **TODOS OS CARROS DEVERÃO SER VISTORIADOS** (peso, lacre de chassis, gabarito). Medição do tanque será opcional, a critério do Fiscal de Box.

A2. No final de cada tomada de tempo, de 3 a 6 carros podem ser sorteados para vistoria.

A3. Na prova Semifinal todos os carros deverão ser vistoriados, e serão liberados somente após o término da vistoria da outra Semifinal. O piloto que não entregar o carro será desqualificado da corrida.

A4. Na prova Final, todos os carros serão vistoriados. O piloto que não entregar o carro será desqualificado da corrida.

A5. A qualquer tempo, o Diretor de Prova pode escolher qualquer carro para uma vistoria mais detalhada, durante as tomadas de tempo ou provas semifinais (excetuando-se abertura de motor, que será feita somente na prova final ou a qualquer tempo sob pedido de vistoria feito por outro piloto), devendo o piloto e/ou mecânico responsável acompanhar a respectiva vistoria.

B) SOLICITAÇÃO DE VISTORIA TÉCNICA

Qualquer piloto poderá solicitar ao Diretor de Prova uma vistoria técnica de qualquer carro participante. Para isso, deverá pagar uma taxa de R\$ 300,00 (Trezentos Reais), estar participando da prova na categoria solicitada, preencher requerimento com embasamento técnico, e arcar com os custos da vistoria em favor do dono do carro vistoriado, no caso de a vistoria não ter procedência (Exemplo: inutilização de qualquer peça, pneu, roda, motor, câmbio ou acessório do carro para que a vistoria seja procedida).

Caso tenha procedência a reclamação, o Diretor de Provas desclassificará ou desqualificará o piloto envolvido da etapa, e o requerente não arcará com qualquer custo da vistoria. O piloto reclamante terá o reembolso do valor pago neste caso. A ocorrência deverá ser registrada pelo Diretor de Provas no Livro de Atas do evento.

Caso a reclamação não tenha procedência ou não haja irregularidades, o reclamante perderá a taxa para a Organização do Evento, sendo que esta vistoria será feita pelo Fiscal de Box, acompanhado pelo Diretor Técnico.

Obs. A presença dos envolvidos durante a vistoria solicitada é obrigatória.

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.

C) ITENS A SEREM VISTORIADOS

- C1.** Lacre do chassi
- C2.** Peso do carro (carros completos e com tanque vazio)
- C3.** Aberturas na bolha
- C4.** Motor
- C5.** Volume do tanque de combustível
- C6.** Pneus
- C7.** Pipa

X - SITUAÇÕES ESPECIAIS DE CORRIDA

A) CHUVA

A1. No início do dia

Caberá à Comissão Organizadora decidir qual o procedimento em caso de chuva ininterrupta. Caso haja possibilidade da realização da prova, a Comissão Organizadora poderá encurtar e/ou diminuir o cronograma para a realização do Campeonato.

Caso a chuva não cesse, a corrida poderá ser adiada ou cancelada. Caso a prova seja adiada, a Comissão Organizadora comunicará a nova data.

A2. Durante as corridas

Caberá ao Diretor de Prova a observância dos princípios de igualdade de condições para todos os pilotos e a decisão de interromper a corrida, sendo que no caso de chuva leve a corrida deverá prosseguir.

A3. Nas tomadas de tempo

É obrigatório o término da mesma quantidade de tomadas de tempo por todos os pilotos da categoria. No caso de interrupção da tomada de tempo em virtude de chuva, as tomadas de tempo da mesma bateria que se interrompeu serão canceladas, mantendo-se, no entanto, os resultados das outras baterias já realizadas.

A4. Durante as provas semifinais e final

Categorias Nitro:

- 75% da prova realizada - considerada completa.
- Até 20% do tempo - cancelar a prova e aguardar até 60 minutos. Caso haja condições, será realizada uma nova largada, com o grid inicial e com tempo total da corrida. Se após 60 minutos de espera não houver condição para continuar a corrida, será encerrada a prova e será

considerado o resultado obtido nas provas anteriores interrupção (tomadas de tempo ou semifinais). Neste caso será atribuída somente metade da pontuação referente às colocações obtidas nesta etapa.

- Após 20% do tempo (e menos de 75%) - interromper a corrida com manutenção da colocação dos pilotos. Aguardar 60 minutos, se houver condições, reiniciar a corrida com o "grid" na ordem da interrupção, completando o tempo total ou pelo menos os 75% do tempo. Os resultados (voltas/tempo) serão somados simplesmente. Se após 60 minutos de espera não houver condição para continuar a corrida, será encerrada a prova e será considerado o resultado obtido até a interrupção. Neste caso será atribuída somente metade da pontuação referente às colocações obtidas nesta etapa.

Categorias EP:

- Nenhuma final realizada – considerar o resultado das tomadas de tempo, com 50% da pontuação;
- 1 final realizada – considerar resultado da final, com pontuação total;
- 2 finais realizadas – considerar resultado das finais com 1 descarte, com pontuação total.

B) PANE NO SISTEMA DE CRONOMETRAGEM

Serão adotados os mesmos procedimentos para o caso de chuva.

C) OUTRAS INTERCORRÊNCIAS NÃO PREVISTAS

Caberá à Comissão Organizadora, após considerações, a decisão final.

XI - PENALIZAÇÕES

Serão aplicadas pelo Diretor de Prova quando ocorrer descumprimento das regulamentações. Poderão ser aplicadas aos pilotos ou membros de sua equipe. A todas as penalizações, caso o penalizado deseje, caberá recurso a Diretoria Geraldo Evento, resguardando assim o princípio da ampla defesa.

É obrigatório o registro pelo Diretor de Prova das penalizações aplicadas de maneira clara e objetiva.

As penalizações serão aplicadas de acordo com a gravidade da situação ou na intenção de prejudicar, agredir ou desrespeitar quaisquer participantes, pilotos, recolocadores, organizadores, público, etc, durante a prova.

Ao final de cada corrida, os pilotos terão um prazo limite de 10 (dez) minutos contados a partir do término da mesma para quaisquer tipos de reclamações sobre o ocorrido em pista, devendo procurar o Diretor de Prova para expor possíveis irregularidades ocorridas na pista que por ventura não tenha sido flagrada pela direção de prova.

As penalizações são:

A) ADVERTÊNCIA VERBAL

Penalização aplicável a falta leve, como:

- A1.** Piloto retardatário que obstruir, sem insistência, a passagem de piloto mais bem colocado;
- A2.** Tocar com seu carro um carro adversário de maneira leve, sem que este perca sua posição;
- A3.** Adentrar o box em velocidade exagerada;
- A4.** Falar com outros pilotos ou com o Diretor de Prova durante a corrida, de maneira a perturbar o andamento da mesma;
- A5.** Entrar com o carro na pista sem a devida numeração da corrida. O piloto deverá voltar aos boxes para colocar a numeração correta do carro.

B) STOP AND GO

Penalização aplicável a falta moderada, como:

- B1.** Queima de largada (movimentação do carro antes da autorização de largada);
- B2.** Piloto retardatário que obstruir, com insistência, a passagem de piloto mais bem colocado;
- B3.** Tocar com seu carro um carro adversário de maneira brusca, causando perda de posição ou instabilidade;
- B4.** Situações que podem interferir na performance dos outros pilotos, como falta de condições técnicas do equipamento e/ou pilotagem com potencial de causar acidentes aos demais pilotos;

B5. Pilotar de outro local que não seja em cima do palanque, como a área de Box ou a lateral da pista, a não ser que expressamente autorizado pelo Diretor de Prova;

B6. Mecânico realizar abastecimento ou manutenção do carro durante o cumprimento de um Stop and Go;

B7. Ofensas pessoais, falar palavras de baixo calão aos pilotos, recolocadores, Diretor de Prova, ou quaisquer participantes do evento;

B8. Corte de caminho;

B9. Presença de mais de dois mecânicos no box de um piloto;

B10. Utilização do recurso de marcha ré nos carros elétricos durante tomadas de tempo e finais;

B11. Parar o carro antes da antena nas tomadas de tempo das categorias nitro;

B12. Mecânico abastecer ou realizar reparos fora dos boxes;

B13. Mecânico não cumprir com os procedimentos de largada;

B14. Reincidência de advertência verbal.

PROCEDIMENTO PARA CUMPRIR O “STOP AND GO”:

Após o piloto ser avisado pelo Diretor de Prova de sua penalização, ele terá o prazo de 3 (três) voltas para cumprir o “Stop and Go”. Caso o tempo restante de prova não seja suficiente para tal, e o piloto não cumpra a penalização, serão adicionados 10 (dez) segundos ao seu tempo de prova.

O piloto deve entrar com seu carro no box, parar no pitlane sem a interferência de seu mecânico, não sendo permitido efetuar qualquer atividade no carro, e seguir. Caso o carro apresente algum problema, por exemplo do motor apagar, o mecânico poderá religá-lo.

O piloto que não cumprir a penalização após as 3 voltas, será desqualificado (DQ) da corrida em questão.

C) DESQUALIFICAÇÃO DA CORRIDA (DQ)

Penalização aplicável a falta grave, como:

C1. Piloto que não cumprir o “Stop and Go” em 3 voltas;

C2. No 3º “Stop and Go” do piloto na corrida;

C3. Casos de irregularidade identificados na vistoria técnica após a corrida;

C4. Deixar de apresentar o veículo para a vistoria após as tomadas de tempo, semifinais e final;

C5. Insistir em manter o carro com algum problema técnico na pista, após aviso do Diretor de Prova, colocando em risco a classificação dos outros pilotos na corrida e/ou a segurança dos pilotos, recolocadores e/ou público presente.

O piloto que receber esta penalização deverá se retirar imediatamente da corrida em questão.

Nos casos de desqualificação do piloto em tomadas de tempo, apenas a tomada na qual o mesmo foi penalizado é que não será levada em consideração para seus resultados.

O piloto desqualificado (DQ) ficará com a última colocação da corrida em questão.

D) DESCLASSIFICAÇÃO DA ETAPA (DS)

Penalização aplicável a falta gravíssima, como:

- D1.** Agressões verbais descontroladas;
- D2.** Não obediência imediata de desqualificação (DQ) durante uma corrida;
- D3.** Condutas irregulares intencionais durante a prova;
- D4.** Violar ou substituir o chassi lacrado do carro sem aviso e autorização da Direção da Prova;
- D5.** Passar intencionalmente o sensor do carro na antena de cronometragem;
- D6.** Uso de aditivo nos pneus;
- D7.** Uso de equipamentos proibidos no carro:
 - a)** Freio independente nas duas ou nas quatro rodas
 - b)** Refrigeração líquida do motor
 - c)** Sistemas hidráulicos, nos freios
 - d)** Utilizar mais do que dois servos
 - e)** Câmbio com duas ou mais velocidades
 - f)** Giroscópios eletrônicos e sensores de força G, bem como o uso de receptores equipados com a função de Sensores de Força G ou Giroscópio.

O uso destes equipamentos proibidos causa a desclassificação imediata da competição.

O piloto que for desclassificado da etapa perderá toda pontuação da etapa, recebendo 0 (zero) pontos, e não poderá utilizar a etapa como descarte.

E) SUSPENSÃO

- E1.** Ofensas pessoais graves a pilotos, recolocadores, Diretor de Prova, organizadores, ou quaisquer participantes do evento;
- E2.** Nos casos de agressão física.

Nos casos de Suspensão, a pena será a suspensão do piloto de uma a três provas do campeonato (incluindo o ano seguinte, se for o caso), de acordo com a resolução da Comissão Organizadora, sem direito a pontos e descarte das mesmas.

XII – DIVISÃO DAS CATEGORIAS

A) CATEGORIAS

O Campeonato Paulista de Automodelismo Off Road terá, na edição de 2026, as seguintes categorias:

- Categoria **Buggy Nitro Sport**, destinada aos pilotos **iniciantes** e/ou aos pilotos **intermediários** que procuram apenas praticar o automodelismo **como forma de lazer**, com a utilização de buggys em escala 1/8, com tração 4x4 e motorização a combustão (nitro);
- Categoria **Buggy Nitro Racer**, destinada aos pilotos experientes e/ou aos pilotos que podem se dedicar e investir mais no hobby, e também aos pilotos patrocinados, com a utilização de buggys em escala 1/8, com tração 4x4 e motorização a combustão (nitro);
- Categoria **Buggy EP**, destinada a todos os pilotos com a utilização de buggys em escala 1/8, com tração 4x4 e motorização elétrica (EP = Electric Power);
- Categoria **Truggy Nitro**, destinada a todos os pilotos, com a utilização de truggys em escala 1/8, com tração 4x4 e motorização a combustão (nitro);
- Categoria **Truggy EP**, destinada a todos os pilotos com a utilização de truggys em escala 1/8, com tração 4x4 e motorização elétrica (EP = Electric Power).

As categorias de Buggy Nitro poderão correr juntas nas tomadas de tempo, no entanto, para as semifinais e finais de cada categoria, deverão correr separadas. Ao final de cada etapa será divulgada a classificação de cada categoria e serão premiados os cinco primeiros de cada categoria. Cada categoria terá, portanto, uma classificação distinta, contando pontos para seu respectivo Campeonato Paulista, que premiará os três primeiros colocados ao final do campeonato.

B) REGRAS PARA A DISTRIBUIÇÃO DOS PILOTOS NAS CATEGORIAS BUGGY NITRO (RACER E SPORT)

B1. Apenas o Campeão do ano na categoria Buggy Sport será obrigado a subir para a categoria Racer no ano seguinte. Os demais pilotos que se sentirem confortáveis podem fazer o seu ingresso na categoria Buggy Racer, sem qualquer tipo de avaliação da Organização.

B2. Os pilotos da categoria Buggy Racer que ao final do ano não estiverem entre os 5 primeiros colocados da categoria, e não estiverem confortáveis na mesma, poderão retornar para a categoria Buggy Sport, após uma avaliação da Organização do Campeonato.

B3. NOVOS PILOTOS ficarão livres para escolher em qual categoria devem iniciar, mas deixamos claro que a melhor opção será SEMPRE iniciar a sua jornada no mundo do RC competitivo pela categoria Buggy Sport.

B4. Aos pilotos campeões das outras categorias (Truggy Nitro, Buggy EP e Truggy EP), que queiram participar de uma categoria Buggy Nitro, recomenda-se a inscrição na categoria Buggy Racer.



XIII - ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS BÁSICAS DOS AUTOMODELOS

A) MOTOR

- Buggy Nitro: motor nitro de até 3,5cc (.21 pol³), de preparação livre;
- Truggy Nitro: motor nitro de até 4,6cc (.28 pol³), de preparação livre;
- Buggy e Truggy EP: motor elétrico de até 2650 kV.

B) COMBUSTÍVEL (CATEGORIAS NITRO)

Livre.

C) BATERIA (CATEGORIAS EP)

Para Buggy EP e Truggy EP fica estipulado o uso de baterias de no máximo 4S HV (15.2V nominais).

D) PESO MÍNIMO

- Buggy Nitro: 3.225 g, medido com tanque vazio e bolha;
- Truggy Nitro: 3.900 g, medido com tanque vazio e bolha;
- Buggy EP: 3.225 g, medido com pack(s) de baterias e bolha;
- Truggy EP: 3.900 g, medido com pack(s) de baterias e bolha.

E) DISTÂNCIA ENTRE EIXOS

- Buggy Nitro e EP: de 270 a 330 mm;
- Truggy Nitro e EP: de 320 a 395 mm.

F) AEROFÓLIO (ASA TRASEIRA)

- Largura máxima: 217mm
- Comprimento máximo: 77mm

G) ALTURA MÁXIMA DO SOLO

- Buggy Nitro: (Até) 250mm comprimindo o chassi até o solo

H) LARGURA MÁXIMA

- Buggy Nitro e EP: 310 mm;
- Truggy Nitro e EP: 460 mm.

Atenção: A largura do carro será aferida em gabarito pelo Fiscal de Prova, e caso a qualquer momento, o carro venha a ser reprovado neste item, será desqualificado, independentemente do motivo que venha a ter causado a alteração no carro, mesmo que esta tenha sido ocasionada por acidente ou batida na pista durante a corrida. Assim, se o carro não passar pelo gabarito será desqualificado, independente da condição desta alteração ou do motivo causador desta.

I) PNEUS

Pneus de borracha pretos, não sendo permitido o uso de aditivos ou outros equipamentos (Exemplo: colocação de tachas ou pregos na banda de rodagem).

Largura máxima permitida: Buggy 46.99mm / Truggy 60mm

J) ESCAPE (PIPA) (CATEGORIAS NITRO)

Somente pipas aprovadas pela IFMAR (A pipa deve apresentar uma das seguintes inscrições: EFRA, FEMCA ou ROAR, seguida pelo número de seu registro. Exemplo: EFRA 9853).

K) TANQUE DE COMBUSTÍVEL (CATEGORIAS NITRO)

- Buggy Nitro: limite máximo de 125 ml (+1ml de tolerância do equipamento);
- Truggy Nitro: limite máximo de 150 ml (+1ml de tolerância do equipamento).

A capacidade do tanque de combustível do carro será medida considerando-se o reservatório do tanque e todo o sistema de abastecimento, incluindo a mangueira e o filtro de combustível, caso o carro possua este acessório. Não será permitida a presença de peças soltas dentro do tanque, que possam ser removidas sem o uso de ferramentas.

A medição será feita pelo ponto mais baixo do menisco, com a marcação mais próxima, tendo em vista que o equipamento utilizado terá medição a cada 1ml e considerando o erro do equipamento de 1ml para cima ou para baixo.

L) BOLHAS

- Buggy Nitro e EP: somente serão permitidas bolhas do tipo Buggy em tamanho 1/8.
- Truggy Nitro e EP: somente serão permitidas bolhas do tipo Truggy e Buggy em tamanho 1/8.

Durante a etapa o piloto poderá trocar a bolha que estiver utilizando, desde que a bolha nova esteja de acordo com a regulamentação de prova, e que o número de inscrição colado na bolha anteriormente usada, seja transferido para a bolha nova. Esta bolha deverá ser vistoriada pelo Fiscal de Box para a liberação do seu uso.

Furos permitidos nas bolhas

- Janela dianteira: livre
- Janelas laterais: é permitida a retirada somente de um lado, conforme a conveniência
- Recorte para o cabeçote (categorias nitro): livre
- Furo para abastecimento (categorias nitro): livre
- Furos adicionais: acesso para as agulhas de regulagem do carburador (categorias nitro); furo para antena; furo para saída da pipa (categorias nitro); furos para ventilação de ESC, motor e bateria (categorias EP).