



CAMPEONATO INTERESTADUAL DE FÓRMULA TRUCK

REGULAMENTO DESPORTIVO 2025

Artigo 1 – DO CAMPEONATO

Artigo 2 – DAS PENALIDADES

Artigo 3 – DAS OBRIGAÇÕES

Artigo 4 – CALENDÁRIO

Artigo 5 – HORÁRIOS

Artigo 6 – ESPECIFICAÇÕES DA PROVA

Artigo 7 – ATRIBUIÇÃO DE PONTOS

Artigo 8 – PREMIAÇÕES

Artigo 9 – ITENS OBRIGATÓRIOS

Artigo 10 – GENERALIDADES

Artigo 11 – TREINOS LIVRES E CLASSIFICATÓRIOS

Artigo 12 – DOPING

Artigo 13 – IMAGENS ILUSTRATIVAS



Artigo 1 – DO CAMPEONATO

O CAMPEONATO INTERESTADUAL DE FÓRMULA TRUCK 2025, será organizado pela Empresa Promotora GT Truck Eventos, sendo classificada como CAMPEONATO INTERESTADUAL das federações: FPrA – Federação Paranaense de Automobilismo; FGA – Federação Gaúcha de Automobilismo, FASP - Federação de Automobilismo do estado de São Paulo, FAMS – Federação de Automobilismo do Mato Grosso do Sul, com chancela da CBA – Confederação Brasileira de Automobilismo.

1.1 – O CAMPEONATO INTERESTADUAL DE FÓRMULA TRUCK é uma categoria de caminhões, especialmente construídos para o esporte motorizado, e somente cavalos mecânicos pertencentes a uma série de pelo menos 500 (quinhentos) caminhões produzidos e/ou montados e/ou comercializados no mercado nacional por montadoras oficialmente instaladas no Brasil (FORD, SCANIA, MERCEDES, VOLVO, VOLKSWAGEM/MAN, IVECO E DAF) exceção feita às montadoras convidadas pela empresa promotora. Qualquer caminhão/chassi que não se enquadre neste caput será declarado protótipo.

1.2 – O Campeonato CAMPEONATO INTERESTADUAL DE FÓRMULA TRUCK- 2025 será uma competição composta por pilotos e equipes que possuem a **Carta Convite**, emitida pela Empresa Promotora, para que possam se inscrever/participar.

1.3 – Todos os pilotos/equipes inscritas submetem-se a todo o contido nesse Regulamento Desportivo, Regulamento Técnico da categoria, Adendos, no Regulamento Particular de Prova e no CDA/CBA.

1.4 – O piloto/equipe quando solicitado pela Organização, deve apresentar a documentação do caminhão de competição, comprovando a sua legalidade.

1.5 – É definida sem limite de quantidade a participação por marca de caminhão, salvo interesse maior da categoria, estabelecido pela empresa promotora.

1.6 – A Empresa Promotora poderá a qualquer tempo emitir **Carta Convite** para equipes se inscreverem no Campeonato ou em eventos pontuais. Estas não terão direito à vaga garantida no grid. Seus pilotos deverão participar de treino de pré-qualificação.

1.6.1 – Terão direito a uma vaga garantida no grid sem necessidade de participar de treino de pré-qualificação, os pilotos das equipes que possuírem a carta convite emitida pela Empresa Promotora. Essa lista será apresentada aos comissários desportivos pela Empresa Promotora antes de cada etapa.

1.7 – O campeonato será disputado em 09 (nove) etapas e será declarado campeão de



2025 o piloto que somar o maior número de pontos durante as nove etapas com um descarte do pior resultado (N -1). Em caso de empate será considerado campeão o piloto que somar o maior número de pontos sem considerar o descarte. Permanecendo o empate, será o maior número de vitórias e assim sucessivamente. Para descartar o piloto não precisa participar da etapa, porém tem que estar devidamente inscrito na prova.

1.8 – O piloto/equipe que estiver inadimplente com o promotor, será comunicado que terá até uma data limite para quitar seu compromisso, caso contrário, a partir deste comunicado não poderá mais participar do campeonato e poderá perder a sua vaga sem prévia comunicação.

1.8.1 – O piloto que não participar de duas provas consecutivas sem justificativa aceita pelo promotor perderá automaticamente a vaga.

1.9 – O critério para inserção de patrocinadores seguirá as leis estaduais/nacionais onde a prova vai ser realizada.

1.10 – Sempre deverá constar nos Regulamentos, Adendos, RPP, ou comunicados, a indicação das entidades envolvidas, FIA, CBA, Federações, e Clube organizador e/ou a empresa promotora.

Artigo 2 – DAS PENALIDADES

2.1 – Todas as aplicações de penalidades serão conforme determinado no CDA – Código Desportivo do Automobilismo 2025, nesse regulamento e nos regulamentos particulares de cada etapa.

Artigo 3 – DAS OBRIGAÇÕES

3.1 – É obrigatório o piloto e/ou equipe assinarem junto à Empresa Promotora o **Contrato de Credenciamento e Outras Avenças**, antes da sua primeira participação no campeonato, mediante o pagamento de R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais) por caminhão. Os piloto/equipe que tiverem a Carta Convite poderão ser isentos, desde que estejam cumprindo todo o especificado no Contrato.

3.2 – As inscrições em cada etapa somente poderão ser efetuadas até o início da primeira sessão de treinos livres. Toda e qualquer inscrição após o encerramento do prazo somente poderá ser aceita após análise dos comissários desportivos.



3.2.1 – Caso um piloto adentre a pista em horários oficiais sem estar devidamente inscrito, poderá ser penalizado a critério dos comissários desportivos conforme CDA 2025.

3.3 – Os caminhões deverão obrigatoriamente deixar espaços reservados, que serão utilizados pela Empresa Promotora e seus Patrocinadores, conforme artigo 13 desse regulamento e no **Contrato de Credenciamento e Outras Avenças**.

3.4 – Todos os pneus utilizados pelos caminhões de competição durante todo o evento, deverão estar com as letras de seu logotipo pintadas. A Marca e modelo de pneus e rodas exigidos serão descritos por adendo técnico.

3.5 – O número de identificação dos veículos participantes não poderá ser superior a 3 (três) dígitos e será definido pelos participantes no ato de sua inscrição. Os pilotos que participaram do campeonato no ano anterior terão prioridade na escolha da numeração. A distribuição da numeração é de responsabilidade do Promotor. Após a primeira prova em que o piloto participar ele não poderá alterar o número durante o campeonato, salvo autorização da empresa promotora, e deverá ser comunicado às federações envolvidas.

3.6 – É proibida qualquer manifestação por parte do piloto ou equipe através de qualquer um de seus membros, por qualquer meio, que venha a agredir, ofender, deixar dúvidas quanto ao comportamento ou posicionamento de outros pilotos, equipes, organização, direção de prova, comissários da prova, bem como comentários negativos sobre o desempenho ou qualidade dos produtos fornecidos tais como pneus, combustíveis, etc. O não cumprimento deste item implica na pena de uma multa de até 100 (cem) UP's, além das sanções previstas pelo CDA.

3.7 – O piloto poderá inscrever-se em cada evento em um único caminhão. Não poderá ser usado caminhão reserva, exceto o disposto no artigo 3.9.

3.8 – Em caso de sinistro do caminhão de competição, em que seja o mesmo considerado sem condições de reparos ou sem condições de segurança pelo comissário Técnico e desde que o Grid de largada não esteja completo, poderá o piloto utilizar outro caminhão preparado para a competição, se vistoriado e aprovado pelo Comissário Técnico e de acordo com o item 6.4 deste regulamento.

3.9 – Conforme o CDA é obrigatório o uso de macacão, luvas, balaclava, capacete, sapatilhas e hans, homologados FIA em perfeito estado de conservação e dentro do prazo de validade.

3.10 – Proibida a realização de treinos livres particulares nos 30 (trinta) dias que antecedem a realização da etapa no autódromo designado sede. Os pilotos/equipes envolvidos não poderão participar da etapa subsequente ao treino irregular.



3.11 – Após o início do Campeonato (1ª Inscrição), as equipes/pilotos poderão realizar no máximo 15 (quinze) dias de treinos não oficiais, devendo os mesmos serem informados à empresa promotora com antecedência de 10 dias, a respeito de datas e autódromos onde serão realizados os treinos.

3.12 – Obrigatória à manutenção dos caminhões de competição em perfeito estado de conservação durante toda a temporada, inclusive entre as provas, abrangendo eventos em que os caminhões venham a participar, bem como em fotos para fins jornalísticos, publicitários e/ou promocionais e com os adesivos obrigatórios.

3.13 – É obrigatório o uso de rádio comunicador com a direção de prova sob o risco de não poder participar da etapa.

3.14 – É obrigatório uma câmera on board na parte frontal e outra na parte traseira do caminhão e uma dentro da cabine virada para o piloto. Estas câmeras ficarão disponíveis para os comissários desportivos, à seu critério para análises técnicas e desportivas.

3.15 – É obrigatório que o caminhão esteja com todas as carenagens, parachoques e sistema de reboque para ir para à pista, durante todas as atividades oficiais.

3.16 – É obrigatória a presença do piloto no briefing que será divulgado na programação oficial da etapa. A não participação (sem justificção aceita pelos comissários) será aplicada multa conforme CDA em vigor.

3.17 – É obrigatório a apresentação da Cédula Desportiva Nacional 2025, PGC-B ou PGC-A. O piloto de outra nacionalidade, filiado a outra ASN, deverá também portar a cédula desportiva de seu país válida para o ano de 2025, assim como a autorização da ASN de origem. Todos os pilotos precisam informar o grupo sanguíneo, fator RH e se é alérgico a algum tipo de medicamento no momento de inscrição.

Artigo 4 – CALENDÁRIO

4.1 – O evento CAMPEONATO INTERESTADUAL de Fórmula Truck ocorrerá nas datas e locais previstos no calendário homologado pelas FAU's supervisoras e CBA,



conforme abaixo:

1ª ETAPA	16/02	INTERLAGOS – SP
2ª ETAPA	16/03	RIVERA – UR
3ª ETAPA	13/04	GUAPORÉ – RS
4ª ETAPA	18/05	CASCADEL – PR
5ª ETAPA	15/06	CAMPO GRANDE – MS
6ª ETAPA	03/08	<u>A CONFIRMAR</u>
7ª ETAPA	14/09	SANTA CRUZ – RS
8ª ETAPA	12/10	VIAMÃO – RS
9ª ETAPA	09/11	LONDRINA – PR
10ª ETAPA	07/12	CASCADEL – PR

4.1.1 – O calendário poderá sofrer alterações a critério do promotor/organizador.

Artigo 5 – HORÁRIOS

5.1 – Conforme Regulamento Particular da Prova (RPP).

5.2 – As vitorias técnicas, a critério dos Comissários Desportivos e ou Técnicos, poderão ser realizadas a qualquer momento.

Artigo 6 – ESPECIFICAÇÕES DA PROVA

6.1 – **Provas:** As provas terão a duração de trinta e cinco minutos mais uma volta. Demais itens serão de acordo com RPP.

6.2 – **Largada:** A largada será lançada, em fila dupla e velocidade constante de no máximo 80 Km/h. A largada se dará por bandeira verde agitada no PSDP e/ou o apagar das luzes vermelhas.

6.3 – **Relargadas:** As relargadas serão lançadas, em fila indiana e velocidade constante de no máximo 80 Km/h, conforme autorização da direção de prova.

6.4 – **Grid máximo:** Será de acordo com o CDA 2025, e será informado no RPP da etapa.

6.5 – **Pódio:** Será de acordo com o resultado final da prova.

6.5.1 – O pódio será pela chegada ao final da prova, e possíveis punições aplicadas pelos



comissários desportivos após a prova, que poderão alterar o resultado final. A promotora/organizadora reterá os troféus até homologação do resultado pelos comissários esportivos.

6.5.2 – Largada para volta de apresentação: Caso necessário o caminhão poderá ser auxiliado pelos fiscais ou resgate, mas não poderá retornar para sua posição original no Grid, largando na última posição. Após fechamento dos boxes, o caminhão que estiver em área de box, deverá se dirigir à saída do Box de onde largará quando autorizado.

6.5.3 – Se durante a intervenção do pace truck houver algum piloto em box, o mesmo só poderá retornar para a pista ao final do pelotão, e não poderá ultrapassar seus concorrentes até a relargada.

6.6 – Volta de apresentação: Na volta de apresentação e se necessária a entrada do Pace Truck (corrida neutralizada), todas as ultrapassagens são proibidas.

6.7 – Parque fechado: Todos os caminhões que cruzarem a linha de largada/chegada ao término do treino classificatório ou prova, deverão se dirigir imediatamente ao Parque Fechado que será informado o local no RPP, briefing ou através de comunicado.

6.8 – Interrupção da prova: Nesse caso somente poderão relargar os caminhões que chegarem por meios próprios aos boxes, ou no lugar designado pelos Comissários Desportivos/Diretor de prova, sendo informado o local no RPP da etapa.

6.9 – Bandeira vermelha: Se for necessário interromper a prova, será por meio de apresentação da bandeira vermelha, com procedimento de acordo com o CDA 2025.

6.10 – Pace Truck: O pace truck poderá ser utilizado quando um piloto ou oficial de competição correr perigo e as bandeiras amarelas apresentadas forem insuficientes para protegê-los.

Artigo 7 – ATRIBUIÇÃO DE PONTOS

7.1 – Ao final da prova a pontuação será como segue:



1º	105
2º	90
3º	80
4º	75
5º	70
6º	65
7º	60
8º	55
9º	50
10º	45
11º	40
12º	35
13º	30
14º	25
15º	23
16º	21
17º	20
18º	19

19º	18
20º	17
21º	16
22º	15
23º	14
24º	13
25º	12
26º	11
27º	10
28º	9
29º	8
30º	7
31º	6
32º	5
33º	4
34º	3
35º	2
36º	1

7.1.1 – Será bonificado com 5 (cinco) pontos extras o piloto que fizer a pole position.

7.1.2 – Será bonificado com 5 (cinco) pontos extras o piloto que fizer a volta mais rápida da prova, desconsiderando a volta em que o piloto tenha excedido o limite de velocidade.

7.1.3 – Será bonificado cada piloto que participar da etapa em 20 pontos extras por participação.

Artigo 8 – PREMIAÇÕES

8.1 – Troféus: Os pilotos classificados do primeiro até o sexto lugar deverão subir ao podium para receberem os seus troféus, sob pena de multa ao piloto que não o fizer, salvo por um motivo de força maior. Obrigatória a utilização de indumentária, e o uso de acessórios definidos e fornecidos pela empresa organizadora.

Artigo 9 – ITENS OBRIGATÓRIOS

9.1 – O numeral do caminhão deverá ter medidas conforme Contrato de Credenciamento e Outras Avenças. Obrigatória a utilização do numeral no para-brisa, laterais e vidro traseiro (na parte superior esquerda) do caminhão e no teto, conforme as cores da categoria, fundo amarelo com número preto para categoria FT e fundo branco com número preto para a categoria GT e no máximo três dígitos conforme regulamento técnico.



9.2 – É obrigatório conter o nome do piloto e tipo sanguíneo no caminhão, macacão e capacete do piloto.

9.3 – É obrigatório e de responsabilidade de cada piloto e ou equipe a permanência de dois extintores portáteis de 12 (doze) Kg., dentro da área de Box, além daqueles eventualmente colocados pela empresa promotora.

9.4 – Os Boxes serão distribuídos pela empresa organizadora GT Truck e não serão aceitas reclamações. Após a distribuição dos boxes, as equipes/pilotos deverão preservá-los e devolvê-los no mínimo nas mesmas condições recebidas, sendo sua desmontagem permitida somente no horário previsto na programação. As equipes/pilotos deverão solicitar com no mínimo 15 (quinze) dias de antecedência a reserva de boxes para facilitar a distribuição.

9.5 – É proibido desmontar o box fora do prazo estabelecido na programação oficial.

9.6 – Na formação do grid de largada, os membros das equipes deverão estar devidamente uniformizados e em posição conforme o artigo 13 deste regulamento.

9.6.1 – Todos os membros da equipe devem estar na área de box devidamente uniformizados e com calçados fechados. É expressamente proibido fumar nas áreas técnicas do Autódromo. Proibido uso de bebidas alcoólicas no interior dos boxes até a finalização das atividades oficiais.

9.7 – Todas as equipes serão obrigadas a descartar o lubrificante utilizado em cada etapa, nos locais indicados pela organização ou pelo administrador do autódromo.

9.8 – Todas as equipes deverão obedecer e seguir os padrões mínimos exigidos pela organização no que se refere à montagem de box e tenda de cronometragem.

9.9 – É proibido lavar os caminhões ou componentes em locais não autorizados pela organização.

9.10 – Não será permitido pilotos estreantes (que ainda não competiram durante ano) participarem das três últimas provas do campeonato.

Artigo 10 – GENERALIDADES

10.1 – Reabastecimento: Proibido durante os treinos classificatórios e corridas, exceto quando autorizados pelo comissário técnico. **Penalidade: exclusão da atividade na qual cometeu a infração.**



10.2 – Uso da pista: Proibido para pilotos/equipes, fora do horários estabelecidos na programação oficial da prova, exceto com autorização do Promotor em conjunto com a Direção de Prova.

10.3 – Combustível: Quando fornecido pelo patrocinador e/ou promotor, é exclusivo para abastecer os caminhões de competição para as atividades de pista conforme RPP da etapa.

10.4 – Substituição de pilotos: Caso um piloto mude de marca durante o Campeonato, perderá toda sua pontuação conquistada até aquele momento.

10.5 – Reparos: Somente serão executados na área de Box, exceto os devidamente autorizados pelos Comissários Técnicos.

10.6 – Reparos na classificação e Provas: Só poderá ser efetuado na área de Box. O truck não poderá entrar na garagem dos boxes, independente de quaisquer condições climáticas.

10.7 – Reparos na pista: É expressamente proibido realizar reparos na pista. Caso a equipe de resgate necessite de auxílio da equipe, esta poderá fazer o reparo para retirada do truck. **Penalidade: exclusão da atividade.**

10.8 – DA VELOCIDADE

Radar: A velocidade máxima permitida no radar, instalado em um ou mais pontos na pista, será de 160,9 Km/h, durante qualquer momento do evento.

10.8.1 – Penalidade: Na corrida Drive-Through.

10.8.2 – Na classificação e treinos oficiais a perda da volta (salvo observação específica no RPP de cada etapa).

10.8.3 – Durante a prova: caso ultrapasse a velocidade de 160.9 km antes da linha de chegada, se a prova estiver faltando menos de 10 minutos para seu término, esta penalização será de um acréscimo de acordo com o RPP da etapa.

10.8.4 – Não será aceita nenhuma reclamação sob a queima de radar.

10.8.5 – Todas as voltas que o piloto queimar o radar durante treinos livres ou oficiais serão retiradas do resultado pela cronometragem.

10.8.6 – Área de Box: A velocidade máxima permitida é de 50Km/h, medida a partir da placa placca indicativa de velocidade, em qualquer ponto. **Penalidade: será a perda de 5 minutos iniciais na próxima atividade. Se for na classificação será a perda da melhor volta. O Controle da velocidade nos boxes serão feitos por antenas da cronometragem e não serão passíveis de reclamação quanto a sua aplicação.**



10.8.7 – Excesso de velocidade na área de Box durante a corrida: o piloto receberá no PSDP, uma placa indicativa de DRIVE THROUGH (DT) acompanhada com o n.º do caminhão por no máximo 3 (três) voltas.

10.8.8 – Observação: De acordo com o circuito e a critério da Direção de Prova, visando segurança, as velocidades máximas permitidas neste regulamento poderão ser alteradas através do Regulamento Particular da Prova ou adendos ao mesmo.

10.10 – DO CUMPRIMENTO DAS PENALIDADES:

10.11 – Penalidade durante a intervenção do pace truck:

Não poderá ser cumprida penalização desportiva, mesmo que dentro do prazo de três voltas a partir do recebimento da sinalização no PSDP. Se o piloto recebeu uma placa de penalização e neste momento houver intervenção de Pace Truck e ele já estiver entrado na faixa de entrada de box poderá cumprir a penalização, porém deve aguardar a autorização do fiscal de saída de box ou a luz verde para retornar à pista.

Caso a penalização do piloto for excesso de fumaça fica liberado para entrar aos boxes e fazer o devido reparo mesmo com pace truck na pista, porém o piloto ao entrar para box deve aguardar o momento de retornar a pista após a autorização do fiscal de saída de box ou da luz verde.

10.12 – Penalidades em cada prova: As penalidades serão a cada prova não acumulativas, porém os comissários podem informar a um piloto que ele estará sob observação na prova seguinte e não serão aceitos protestos sobre esta informação dada pelos comissários desportivos. Neste caso o piloto deverá ser notificado formalmente em comunicado oficial dos comissários da prova.

10.13 – Atitude anti-desportiva: Em caso de incidente envolvendo dois ou mais trucks, se os pilotos considerados culpados não puderem retornar à pista, ou não haja tempo suficiente para a punição eficaz durante a corrida, será aplicada uma punição para os pilotos na próxima prova do campeonato em que participarem, conforme abaixo:

10.13.1 – Advertência: se a penalidade fosse advertência, na próxima prova que participar, o piloto já largará advertido.

10.13.2 – Reparo de segurança: a qualquer momento do evento o piloto poderá receber a critério dos comissários desportivos, ouvido o comissário técnico, a sinalização de bandeira preta com círculo laranja acompanhado do número do truck. Neste caso terá que entrar para box imediatamente e fazer o reparo.



10.13.3 – Vistoria técnica: após classificação e corrida será a critério do comissário técnico ou a sua ordem. Os comissários desportivos poderão indicar algum truck para ser vistoriado item específicos.

Artigo 11 – TREINOS LIVRES E CLASSIFICATÓRIOS

11.1 – Os treinos livres, oficiais e classificatórios serão de acordo o RPP de cada etapa e constará na programação oficial da etapa.

11.1.1 – Caso uma categoria ultrapasse mais de 30 trucks inscritos de acordo com a lista homologada pelos comissários desportivos os treinos classificatórios serão divididos em dois grupos. A formação dos grupos será o resultado dos treinos livres e oficiais agrupados e os 15 primeiros farão parte do grupo 1 e os demais do grupo 2, o primeiro grupo a sair para a pista será o grupo 1. Se acaso chover entre um grupo e outro o critério para formação do grid será como segue:

Grupo mais rápido ocupa a posição 1 do grid e o grupo mais lento ocupa a posição 2 no grid.

11.1.2 – Duração do treino classificatório será de acordo com o RPP de cada etapa.

11.2 – Em caso de excesso de fumaça é obrigatório a manutenção, porém todas as voltas anteriores serão excluídas a partir do momento que o piloto entrar para box.

11.3 – Após os treinos classificatórios haverá o TOP qualifying de acordo com o RPP da etapa, sendo os oito primeiros de cada categoria.

11.4 – Assim que encerrar o treino classificatório os trucks convocados para o Top deverão se posicionar na saída de box e aguardar ordem do diretor de provas para sua volta rápida.

11.4.1 – Caso um piloto não consiga fazer funcionar seu truck no momento de sua saída para o Top qualifying, a equipe poderá usar um sistema de bateria reserva para auxiliar na partida, porém a equipe não poderá auxiliar empurrando o mesmo.

11.5 – Todas as infrações serão punidas pelos Comissários Desportivos conforme este regulamento, o CDA 2025 e o RPP da etapa.



Artigo 12 – DO REGULAMENTO ANTI-DOPING

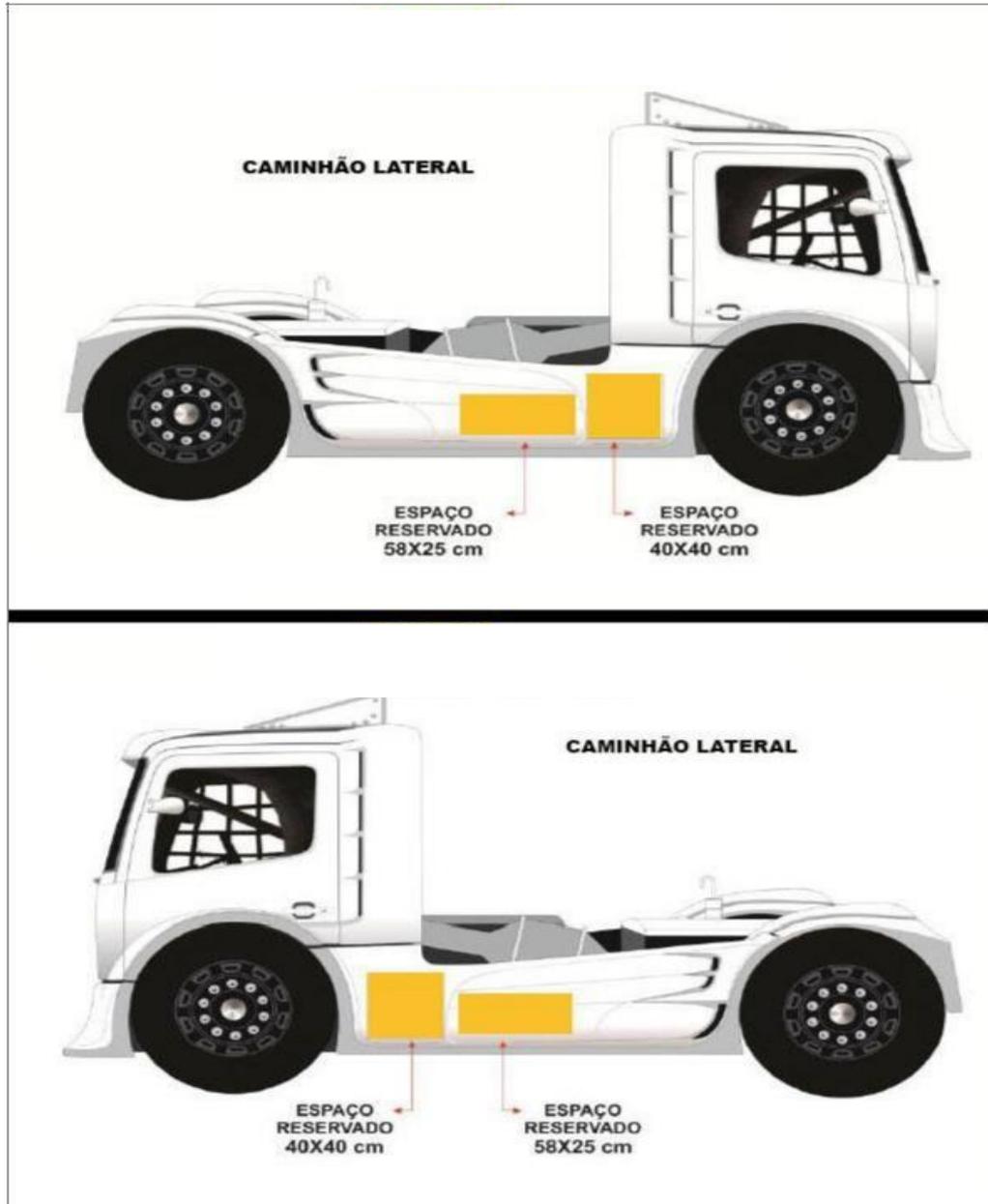
O exame antidoping tem como objetivo proteger o direito fundamental de cada piloto de participar do esporte livre de doping, com a promoção da saúde, justiça, igualdade e segurança no automobilismo.

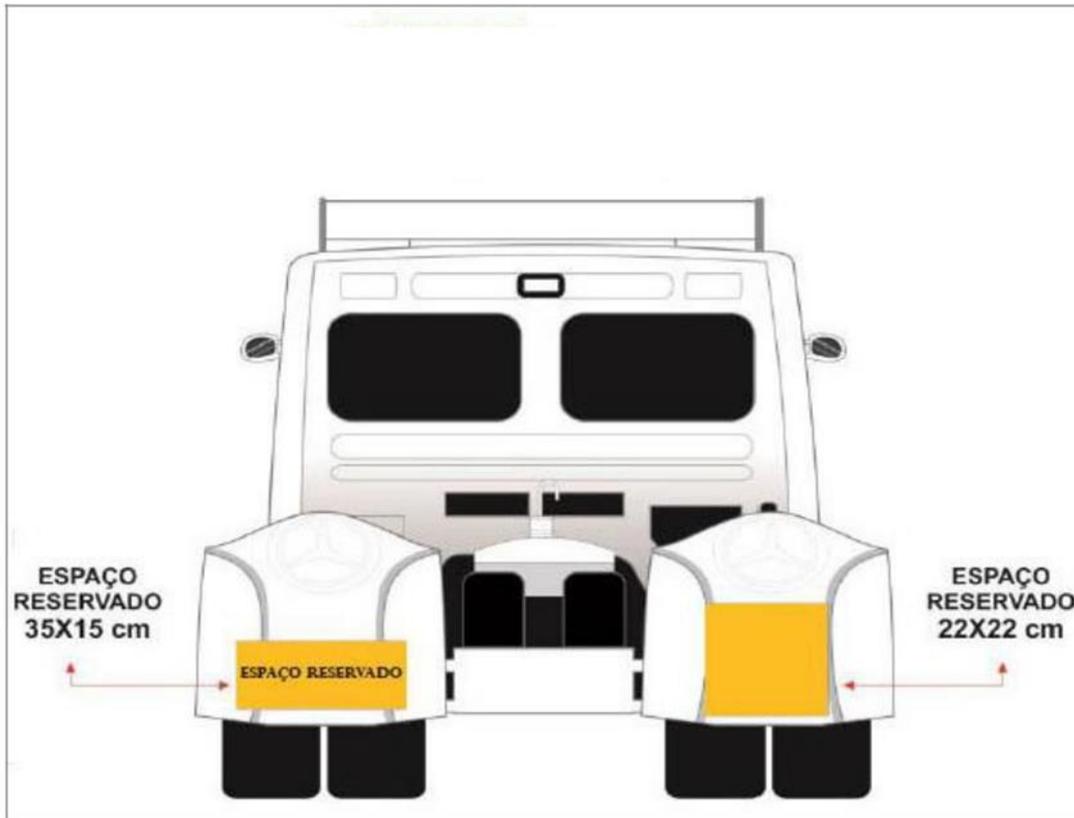
O exame antidoping reger-se-á pelas normas adotadas pela Federação Internacional de Automobilismo e pela legislação brasileira.

Em cada prova em que houver exame antidoping a quantidade de pilotos a fazer o teste, será definida pela autoridade competente presente no autódromo.

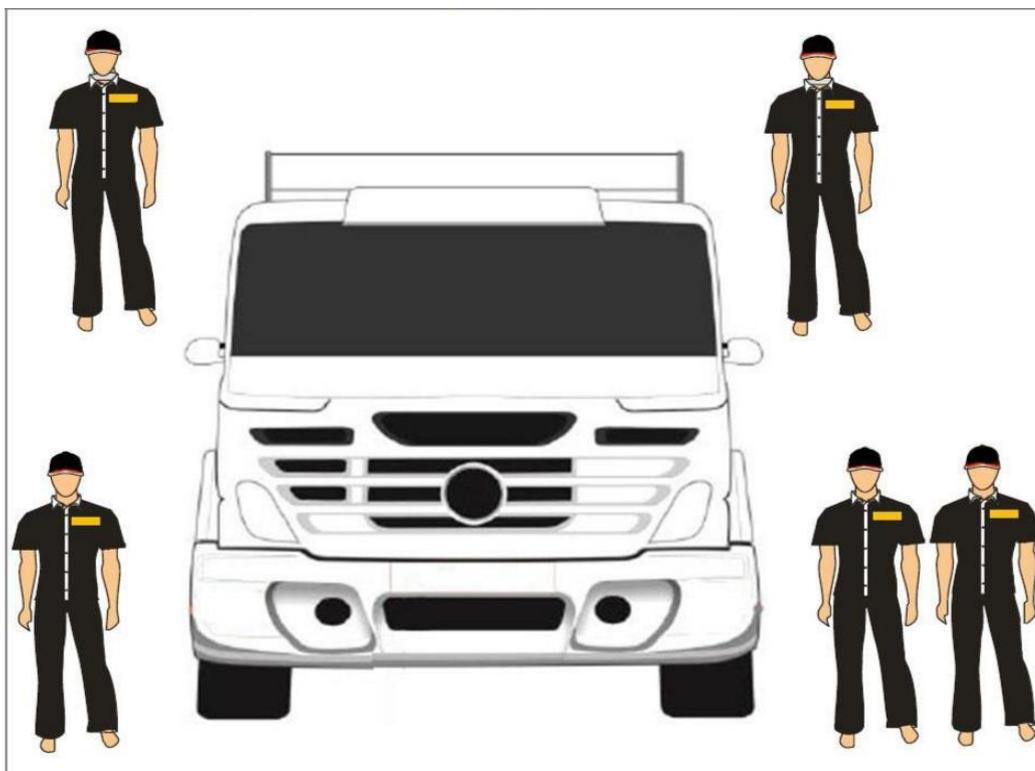
Artigo 13 – IMAGENS ILUSTRATIVAS

13.1 – MERCHANDISING OBRIGATÓRIO NOS TRUCKS: lateral, frente e traseira conforme imagens a seguir:





13.2 – POSICIONAMENTO DA EQUIPE NO GRID DE LARGADA:



O presente regulamento foi analisado pelas federações supervisoras e aprovado pelo **Conselho Técnico Desportivo Nacional da Confederação Brasileira de Automobilismo CTDN.**

Cascavel, Dezembro de 2024.

Conselho Técnico e Desportivo Nacional - CBA CTDN
Fabio Borges Greco
Presidente

Federação Paranaense de Automobilismo - FPRA
Rubens Maurílio Gatti
Presidente

Federação Gaúcha de Automobilismo - FGA
Arlindo Signor
Presidente

Federação de Automobilismo do Mato Grosso do Sul - FAMS
Wagner Coin
Presidente

Federação de Automobilismo do Estado de São Paulo - FASP
Paulo Scalione
Presidente