

Índice do Regulamento das 24 Horas de Interlagos

- 01 – Informações Especiais do Evento
- 02 – Informações da Categoria
- 03 – Modificações Permitidas
- 04 – Veículos Admitidos
- 05 – Carroceria
- 06 – Motor
- 07 – Combustível
- 08 – Lubrificação
- 09 – Sistema Elétrico
- 10 – Transmissão
- 11 – Suspensão
- 12 – Freios
- 13 – Equipamento de Segurança
- 14 – Definições Técnicas
- 15 – Vistoria Previa
- 16 – Vistoria Técnica
- 17 – Definições da Prova
- 18 – Inscrições
- 19 – Espaços do Organizador
- 20 – Sinalização
- 21 – Programação Oficial
- 22 – Treinos Oficiais
- 23 – Classificação
- 24 – Briefing dos Pilotos
- 25 – Pilotos Inscritos
- 26 – Largada da Prova
- 27 – Time Penalty
- 28 – Interrupção da Prova
- 29 – Paradas Durante a Prova
- 30 – Volta de 15 Minutos
- 31 – Safety Car
- 32 – Termina da Prova / Pódio
- 33 – Reclamações
- 34 – Características do Abastecimento
- 35 – Tanque de Combustível
- 36 – Segurança no Abastecimento
- 37 – Combustível
- 38 – Estocagem de Combustível
- 39 – Sistema de Abastecimento
- 40 – Operação de Abastecimento
- 41 – Equipamento do Abastecimento
- 42 – Taxa de Inscrição
- 43 – Credenciamento
- 44 – Equipamento de Iluminação
- 45 – Taxa Técnica
- 46 – Segurança Geral
- 47 – Do Regulamento
- 48 – Penalidades
- 49 – Responsabilidade
- 50 – Considerações Gerais

Regulamento das 24 Horas de Interlagos

ARTIGO 1 – Informações Especiais do Evento

- 1.1 – A prova **“24 Horas de Interlagos”** realizar-se-á no Autódromo José Carlos Pace, Interlagos – São Paulo – Capital – Brasil.
- 1.2 – A data da realização da prova **“24 Horas de Interlagos”**, terá o início no dia 25 até o dia 29 de Janeiro de 2012. Conforme adendo da programação.
- 1.3 – O numero de participantes na prova **“24 Horas de Interlagos”** terá um total de 70 (setenta) veículos, sendo 60 (sessenta) inscritos e 10 (dez) convidados da organização.
- 1.4 – A prova será realizada no circuito oficial do Autódromo de Interlagos, com um total de 4.309 metros.
- 1.5 – Para cada carro inscrito na prova **“24 Horas de Interlagos”** é obrigatório à inscrição no mínimo de 04 (quatro) pilotos e no máximo 10 (dez) pilotos.
- 1.6 – Será considerado o carro vencedor das **“24 Horas de Interlagos”** o veículo que realizar o maior numero de voltas e quilometragem e serão declarados os pilotos campeões os inscritos no respectivo veículo. Um Piloto poderá se inscrever em até dois veículos.
- 1.7 – Todos os comunicados que forem emitidos pelos comissários desportivos, direção de prova e organização, durante treinos, classificação e prova, serão afixados no quadro oficial de avisos, em local destinado pela organização.

ARTIGO 2 – Informações da Categoria

- 2.1 – Serão aceitos na prova **“24 Horas de Interlagos”**, veículos fabricados pelo MERCOSUL com produção em séries, carros tipo passeio turismo, sedan, hatch com duas ou quatro portas, de capacidade volumétrica de motor até 1.600 cilindradas.
- 2.2 – Todos os veículos terão motorização instaladas na parte dianteira, com apenas duas rodas motrizes.
- 2.3 – Os veículos deveram ser de pelo menos de quatro lugares, de acordo com a definição da FIA, para carros de turismo do grupo A.
- 2.4 – Os veículos devem ser estritamente os modelos originais de serie, identificados nos catálogos dos fabricantes.
- 2.5 – Todas as modificações que não são expressamente permitidas pelo presente regulamento, são proibidas.
- 2.6 – Os serviços de manutenção ou de substituição de componentes danificados, são permitidos, desde que idênticos aos originais

ARTIGO 3 – Modificações Permitidas

Todas as modificações que não são expressamente permitidas pelo presente regulamento são proibidas. Os únicos serviços que podem ser realizados no veículo, além dos permitidos por este regulamento, são os de manutenção ou de substituição de componentes danificados, desde que idênticos aos originais. Os limites das modificações e reparações permitidas serão especificadas nos respectivos artigos. Todas as porcas, parafusos e outros elementos de fixação de componentes podem ser substituídos por uma similar desde que suas características sejam no mínimo iguais as originais.

O uso de titânio é proibido para qualquer componente do veículo.

Parágrafo Único: Sempre que o presente regulamento referir “mercado paralelo ou nacional” entende-se, componentes fabricados no mercosul.

ARTIGO 4 – Veículos Admitidos

4.1 – os veículos e produtos destinados a participação na prova **“24 Horas de Interlagos”** que encontram-se homologados, são os seguintes.

- a) Citroen do Brasil – Citroen C3
- b) FIAT Automóveis – Palio / Punto / Siena / Stillo
- c) Ford Motor Company – Fiesta / Focus / Ka
- d) General Motors – Celta / Corsa / Agile
- e) Honda do Brasil – Fit / City
- f) Peugeot do Brasil – Peugeot 206 / 207
- g) Renault do Brasil – Clio / Sandeiro / Logan
- h) Volkswagen do Brasil – Gol / Polo / Voyage / Golf

4.2 – Todos os veículos deverão estar com todos os artigos e parágrafos do anexo “J”, emitido pelo anuário da FIA.

4.3 – O Peso mínimo do veículo é de 900 Kg, em ordem de marcha, com todos os fluidos e combustível.

4.4 – É permitido completar o peso mínimo do veículo, com um ou mais lastros, desde que os mesmos sejam sólidos, fixados por meio de parafusos, localizado no assoalho do habitáculo do piloto e lacrados pelos Com. Técnicos.

ARTIGO 5 – Carroceria

5.1 – É obrigatório o uso do pára-brisa dianteiro original laminado. É obrigatória a retirada do vidro da porta do piloto e sua substituição por uma rede de proteção homologada, ou fechamento com acrílico ou policarbonato. É permitida a substituição dos demais vidros por placas de acrílico, pet ou policarbonato com no mínimo 2 mm de espessura desde que nos mesmos formatos dos originais, e fixados de forma segura. A janela

traseira (vigia) poderá receber furos para a saída de ar. É permitida a retirada de todos os sistemas de levantamento dos vidros.

É permitido reforçar os pontos de apoio do macaco. Nos veículos GM Corsa e GM Celta será permitido fazer reforço na travessa inferior do painel dianteiro.

Os pára-choques deverão permanecer originais. São permitidos, contudo, furos no pára-choque dianteiro para refrigeração. É opcional a utilização da alma do pára-choque. É permitido instalar 04 suportes adicionais no pára-brisa dianteiro e traseiro, porém sem efeito aerodinâmico. É permitido rebater as bordas internas dos pára-lamas, mantendo sua aparência e medidas externas totalmente originais. É permitido remover o revestimento anti-ruído.

5.2 – É obrigatório o uso de espelhos retrovisores externos, em ambos os lados do veículo, original ou do modelo esportivo.

5.3 – É obrigatória a retirada de todos os revestimentos internos do veículo. É obrigatória a retirada de todo o sistema original de ventilação e condicionamento de ar. É permitida a retirada do conjunto do painel e instrumentos. O volante de direção é livre e deverá ser retirado o sistema de antifurto. Proibido volante de madeira. É permitido instalar condutores de ar para ventilar o habitáculo do piloto, porém somente com este propósito. Será permitida a instalação de instrumentos para controle do funcionamento do motor, porém estes não poderão influir no desempenho de qualquer componente do veículo. É permitido retirar suportes que não serão usados, porém será proibida a retirada de suportes que atendam também partes mecânicas. É permitido tampar furos de saída de água existentes no assoalho. Os limpadores de pára-brisas serão obrigatórios e operantes.

ARTIGO 6 – Motor

6.1 – CAPACIDADE VOLUMÉTRICA

Original da marca / modelo 8 ou 16 válvulas, 1600cc. É permitido o uso de pistões sobre medida de até 0,50 mm desde que sejam originais do veículo, mesmo que sua aplicação resulte em aumento de cilindrada.

6.2 – BLOCO DO MOTOR

É permitido tampar as aberturas que não se usam no bloco e na tampa de cilindros com somente o propósito de tampá-las. É permitidos o trabalho (usinagem) e encamisamento do bloco com o propósito de adequação da capacidade volumétrica máxima, sendo o material das camisas idênticos ao do bloco. É permitido rebaixar o bloco do motor. É permitido o bloco VW POLO 1.6 e 1.8. É permitido o bloco do GOLF importado de ferro fundido.

6.3 – TAXA DE COMPRESSÃO

Livre.

6.4 – ÁRVORE DE MANIVELA

Proibido qualquer trabalho. É permitido somente balanceamento, e a retífica dos colos de mancal e de biela até 0,25 mm, porém, o curso deverá permanecer original. A peça deverá conter identificação do fabricante.

6.5 – PISTÕES

Os pistões, anéis e pinos são originais de fábrica, ou fabricado no mercado paralelo ou mercosul. Proibido qualquer trabalho, devendo permanecer originais todas as medidas e formatos, sendo permitido somente o faceamento da parte superior do pistão (cabeça) com o objetivo de auxiliar no acerto da taxa desejada. Devem ser mantidos o número, a ordem e o princípio de funcionamento dos anéis do motor original. Folgas livres dos pistões e entre pontas dos anéis livres. Posição de montagem livre. É permitido usar travas de pino de pistão de teflon. É permitido usar pistão AFP, fundido. Fica proibido usar pistão forjado

6.6 – BIELAS

As bielas devem ser originais do motor sem trabalho. Nos motores AP é permitido o uso de bielas originais com trabalho no colo do mancal até a medida de 22mm +/- 0,5mm. Posição de montagem livre. Permitido equalizar o peso das bielas, mantendo uma original. É permitido buchas no FORD KA e GM CORSA e CELTA e CLIO.

6.7 – VOLANTE DO MOTOR

Original sem trabalho e que possa se identificar à procedência original do mesmo. A cremalheira do motor de partida deve permanecer original, com relação ao número de dentes, largura e altura dos mesmos. É permitido somente balanceamento.

6.8 – JUNTA DO MOTOR

Livres.

6.9 – CABEÇOTE

Deverão ser usados cabeçotes originais dos modelos 1.6 litros 8 ou 16 válvulas, sem trabalho. Permitido aplinar a face inferior (rebaixar) com a finalidade única de acerto da taxa de compressão, sendo permitido o rasqueteamento na câmara de combustão, somente para retirada de rebarbas proveniente da usinagem. Permitido substituir as guias de válvulas, permanecendo as dimensões originais. É proibido jatear, lixar, ou qualquer outro tipo de trabalho que vise melhorar a superfície ou dutos do cabeçote. Os dutos de admissão e escapes deverão permanecer originais. Assentamento da mola não poderá ser usinados. O furo de óleo dos cabeçotes GM poderá ser usinado.

6.10 – ARVORE DE COMANDO DE VÁLVULAS

Corsa, Celta e Prisma 8 válvulas: Original: peça 93244916; Sam Cams: EL;

Corsa 16 válvulas: Original: peças 93313387 AD. – 93283947 ESC. ou GSI: 90444332 AD./ESC.

Peugeot: Original: peças 0801-ZO AD. – 0801-ZI ESC. Sam Cams: 256 / levante: 8,80mm.

Gol: Originais: 027.7 Sam Cams ou 026.6 BE

FORD KA : Sam Cams DTM

CLIO 16V : CARLINI STRADALE Re 2 – 270 graus

6.11 – POLIAS

As polias e engrenagens são originais do motor, sendo permitido o uso da polia do eixo de comando de válvulas com regulagem de ponto (margarida). A polia da árvore de manivela é livre. A carenagem de proteção é livre. Sistemas de polias variáveis são proibidas. Correias de procedência livre.

6.12 – VÁLVULAS

Original do motor, mercado paralelo ou mercosul, livre seu trabalho. Desde que o diâmetro, e sua haste permaneça com o diâmetro original.

6.15 – SEDES DE VÁLVULAS

Permitido a retífica das sedes, sendo permitido também o ajuste de largura de assentamento das válvulas em suas sedes, por meio de fresamento. O angulo de assentamento das válvulas é livre. Quando da troca ou conserto da sede, fica estabelecido que somente poderá receber trabalho, à parte de aço da sede, não podendo sob hipótese alguma haver marcas de ferramentas no alumínio do duto. Portanto, deverá ser mantido o degrau original.

6.16 – TUCHOS E BALANCINS

Os balancins e os tuchos, deveram manter as medidas originais de fabrica. É permitido usar pastilhas para ajuste desde que sejam originais. É permitido o travamento dos tuchos hidráulicos. O alojamento do tucho não poderá ser usinado. É permitido para os motores GM o rasgo no alojamento do tucho, para ser usado o “tucho regulável”.

6.17 – MOLAS

As molas de válvulas são originais, podendo ser calçadas. Calço de molas originais sem trabalho. Nos motores GM a torre do comando deverá ser original sem trabalho com altura mínima de 66,45mm.

6.18 – VELAS DE IGNIÇÃO

Livres.

6.19 – CABOS DE VELAS

Livres.

6.20 – SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO DE AR

O coletor de admissão deverá ser original do motor obedecendo às disposições estabelecidas na FIA grupo A. Permitido a remoção dos pinos do motor AP. O coletor de admissão do CLIO poderá ser usado o original da Copa Clio. Corpo de Borboleta de diâmetro de no máximo 52 mm para os Carros VW Gol, Pólo, Voyage e Golf, GM Corsa e Celta, Ford Ka, Fiesta e Focus, para o Clio ate 55mm ,e os demais originais do motor. O filtro de ar e seu alojamento são livres, o alojamento de filtro de ar poderá ser recolocado dentro do compartimento do motor. O tubo entre o filtro de ar e a admissão é livre.

6.21 – ACELERADOR

Proibido acelerador eletrônico

O acionamento da borboleta deverá ser por cabo mecânico.

6.21 – ESCAPAMENTO

Livre, com exceção do escapamento confeccionado no material de aço inox, que fica proibido. Obrigatório a utilização de um silencioso no escapamento sempre que o motor estiver ligado com o veículo no interior dos boxes.

6.22 – POSIÇÃO DO MOTOR

O motor deve permanecer em sua posição original com relação aos eixos longitudinal, transversal e à altura. Os coxins e suportes são livres. No agregado do motor (quando existir), o material das buchas e coxins são livres, desde que a sua fixação seja mantida a original do veículo.

6.23 – Válvulas BY PASS

A regulagem de pressão By Pass é livre. É opcional o uso do injetor de óleo do sistema de arrefecimento e lubrificação dos motores.

6.24 – TROCA DE MOTOR

Esta liberado a troca de motor, devendo ser registrado pela Comissão Técnica durante a prova, mas após a classificação o veículo sofrera uma penalização no grid de largada, perdendo 10 (dez) posições.

ARTIGO 7 – Tanque de Combustível

7.1 – O tanque de combustível será fornecido pela Organização da Prova.

7.2 – SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO DE COMBUSTÍVEL

A instalação das linhas de combustível deverá ser mantida de acordo com a montagem original.

7.3 – VÁLVULAS INJETORAS

Livre Mercosul

7.4 – TUBO DISTRIBUIDOR (FLAUTA)

O tubo distribuidor (flauta) deverá ser original do veículo sem qualquer trabalho interno, podendo trabalhar o ponto de fixação da flauta ao coletor na parte externa para adaptação dos bicos injetores obrigatórios do regulamento. Permitido a instalação de adaptadores para válvulas injetoras para os GM Corsa e Celta.

7.5 – REGULADOR DE PRESSÃO

Permitido somente o uso de regulador de pressão nacional, com trabalho livre. 7.6 da bomba de combustível. As bombas de combustível são livres e poderão situar-se dentro do habitáculo do piloto. É permitido instalar filtros de combustível com capacidade máxima de 0,51 litros.

ARTIGO 8 – Lubrificação e Arrefecimento

8.1 – SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO

É permitida a construção de defletores no Carter original. É permitido nos veículos GM Corsa e GM Celta a alteração do pino do esticador da correia dentada.

8.2 – BOMBA DE ÓLEO

Modelo original, marca e procedência. É permitido alterar a pressão do óleo através do trabalho na mola de bomba de óleo, substituído cortando ou calçando a mola reguladora de pressão.

8.3 –FILTRO DE ÓLEO

Livre.

8.4 –RECUPERADOR DE ÓLEO

É obrigatório o uso de um reservatório de no mínimo 1L, transparente ou translúcido, com um orifício na parte de cima. É obrigatória a ligação do respiro do motor, por meio de livre tubulação, a este reservatório, sendo permitida também a instalação de um respiro no câmbio, desde que ele seja ligado ao recuperador de óleo.

8.5 –SISTEMA DE ARREFECIMENTO

O radiador de água do veículo deverá ser original de um veículo idêntico, sendo permitido o uso de qualquer variante-opção, fabricado no Mercosul. Sua posição deve permanecer original sendo permitido o uso ou não de seus defletores originais.

8.6 –VENTOINHA

O sistema de ventilação original poderá ser alterado, porém mantendo o número de ventoinhas.

8.7 –VÁLVULAS TERMOSTATICAS

A válvula termostática é livre e opcional seu uso.

8.8 –BOMBA DA ÁGUA

Original do veículo ou do mercado paralelo de reposição sem trabalho.

8.9 – MANGUEIRAS

Livre.

ARTIGO 9 – Sistemas Elétricos

9.1 – CHICOTES ELÉTRICOS

O chicote elétrico do motor é livre.

9.2 – SISTEMA DE GERENCIAMENTO DO MOTOR

Permitido o uso da unidade de injeção original, Magnetti Marelli CRB 100, HIS, EVO, Fuel Tech, Pandoo, Rolemotors, PWjetronic e Fuelbox-F100. É proibido o uso de correção do mapa de injeção por sonda, por tanto qualquer ligação da sonda para o modulo de injeção fica proibido.

9.3 –BOBINAS DE IGNIÇÃO

É permitido somente bobinas originais dos veículos de fabrica ou modelo BAE 800.

9.4 – TELEMETRIA E AQUISIÇÃO DE DADOS

Todas as formas de transmissão de dados com o carro em movimento são proibidas. É permitido o uso de radio de comunicação entre o piloto e os boxes. É permitido o uso de sistemas de medição de tempo não oficiais do evento, desde que estes operem de forma independente a outros sistemas. É permitido o uso de aquisição de dados do motor.

9.5 – Sonda Lambda

Livre.

9.6 – Bateria

A bateria deverá ser de chumbo-ácido, de capacidade máxima de 65 Ah (Ampères-hora), sendo permitida somente uma, na sua posição original. Deve ser possível a qualquer momento, acionar o motor unicamente se utilizando a bateria instalada no veículo.

9.7 – Alternador

Uso obrigatório, e fixado ao motor, original do fabricante do veículo, sendo proibida a retirada de qualquer componente elétrico ou mecânico, assim como qualquer trabalho e atuante.

9.8 – Motor de Partida

Deverá ser original do fabricante do veículo. O piloto deverá ser capaz de sentado em sua posição normal, a qualquer momento, ligar o motor sem auxílio externo.

ARTIGO 10 – Transmissão para as rodas

10.1 – Caixa de Cambio

A caixa de cambio deverá ser a original da marca / modelo do veículo. Será permitido o uso de conjuntos de relações da marca do veículo e de série. Permitido o enchimento com solda nas pontas do garfo.

10.2 – Relação de Marchas

Todos os veículos admitidos à caixa de cambio deverá ser a original da marca e modelo do veículo.

Será permitida a troca das engrenagens do cambio e diferencial, porém deveram ser usados componentes originais de linha fornecido pelo fabricante do veículo.

10.3 – Diferencial

Será permitido as relações de coroa / pinhão abaixo.: VW 37 x 9 = 4,11, opcional 43 X 9 = 4, 77 original de fábrica. Corsa e Celta 69 x 16 = 4, 31, original de fábrica.

CLIO 61 X 15 = 4, 06, original de fábrica. Para outros veículos, o CTDP poderá ou não selecionar uma única relação.

Proibido a utilização de diferencial autoblocante.

10.4 – Embreagem

Deverá ser original da marca e de fabricação no mercosul ou remanufaturada sendo a sua carga de mola igual a original.

10.5 – Semi-eixo

É permitido, o uso de calços nos semi-eixos e a retirada da arruela externa da porca da homocinética nos veículos GM Corsa e GM Celta. É proibido aliviar a junta homocinética. Nos demais veículos permanecem originais.

ARTIGO 11 Suspensão

11.1 – PONTOS DE FIXAÇÃO

Todos os componentes originais da suspensão podem ser trabalhados e reforçados desde que suas dimensões permaneçam os mesmos. Após o trabalho deve ser possível identificar a originalidade das peças. As buchas de suspensão podem ser trocadas por outras de material livre, porém mantendo obrigatoriamente as dimensões originais, proibido o uso de unibol. É permitida a instalação de barras de reforço transversais, entre as torres “MacPherson”. É permitido utilizar regulagem de caster e camber na parte superior da torre e prolongamento do pivô de no máximo 25 mm. Batentes livres. É permitido lincar o carro com adição de material. Bandejas: permitido o aumento do furo de fixação do pivô para regulagem de caster e camber, pivôs sem trabalho. Barra tensora: permitido o trabalho com retirada e adição do material para regulagem de caster. Manga de eixo: permitido o trabalho com retirada de material para regulagem de cambagem.

11.2 – AMORTECEDOR

Permitido o uso de sistema de roscas no tubo do amortecedor para regulagem de altura. A carga do amortecedor e altura da haste é livre. Altura do amortecedor livre.

É permitido somente amortecedor de fabricação nacional, do qual o Comissário Técnico poderá a qualquer momento solicitar um laudo de autenticação do mesmo.

11.3 – MOLAS

Livres, de fabricação Mercosul, tipo formula.

Prato de molas: livres.

11.4 – SISTEMA DE DIREÇÃO

O sistema de direção deverá ser o original do veículo, sendo permitido o desligamento do sistema hidráulico, porém seu componente deverá permanecer em seus locais de origem sendo permitida a retirada da bomba hidráulica. É permitido cortar barra de direção e terminal e fazer rosca na barra. É permitido inverter tanto para cima ou para baixo o pivô da barra de direção.

11.5 – BARRA ESTABILIZADORA

A barra estabilizadora é de uso opcional. Se for instalada seus pontos de fixação deverão ser mantidos originais. Eixo traseiro do GM Corsa: permitido retirada de ressalto do eixo.

11.6 – ALTURA DO SOLO

Nenhuma parte do veículo, com exceção dos pneus ou roda, pode estar em contato com o solo quando os pneus situados do mesmo lado do veículo estiverem vazios. Para verificação deste item devem ser retiradas as válvulas dos pneus. Este teste deve ser realizado em uma superfície plana, com o piloto posicionado em seu lugar, trajando seu equipamento completo.

ARTIGO 12 – Freios

12.1 – VENTILAÇÃO

É permitido o uso de dutos de ventilação para o sistema de freios dianteiros. Estes devem ter no máximo 100 mm de diâmetro interno e não podem estar localizados além do perímetro da carroceria do veículo.

12.2 – GUARNIÇÃO DE FREIO

Livres, de procedência nacional, sendo proibida a alteração da área de contato.

12.3 – PINÇAS DE FREIO DIANTEIRA

É permitido o uso da pinça e disco de freio ventilado, desde que seja original do veículo, ou fabricado para mesma marca do veículo nacional ou Mercosul.

12.4 – PINÇAS DE FREIO TRASEIRA

As pinças de freio traseiras são livres desde que originais de algum modelo de série, com no máximo dois (2) pistões, sendo uma (1) por roda, fabricadas no Mercosul. É permitido trabalho no eixo para fixação do conjunto sem alteração de bitola.

12.5 – DISCOS DE FREIO DIANTEIRO

Permitido o uso de disco de freio marca FREMAX código STAR BD 3975 e código STAR BD 1440, FREMAX. Permitido o uso do original da marca

12.6 – DISCO TRASEIRO

Os discos traseiros são livres desde que sejam de algum modelo de série nacional ou fabricado para os veículos do Mercosul.

12.7 – LINHA HIDRÁULICA

As linhas do freio podem ser trocadas por outras, tipo Aeroquip, mas seu posicionamento deve ser igual ao do sistema original.

Parágrafo Único: Em todo o sistema de freio é proibido o uso de fibra de carbono.

ARTIGO 13 – Equipamentos de Segurança

13.1 – TRAVA DE SEGURANÇA

Duas travas de segurança devem ser adicionadas ao tampa do motor e a tampa do porta-malas. Os mecanismos originais de abertura do tampa do motor e da tampa do portamalas devem ser removidos.

3.2 – BANCO DO PILOTO

O banco original do motorista deve ser substituído por um de competição O banco do piloto deve ser fixado com pelo menos quatro (4) parafusos M8 classe 10.9 ou superior com contraplacas. Todos os outros bancos e suas respectivas fixações deverá ser removidos. Poderá ser mantido o sistema de trilhos.

13.3 – CINTO DE SEGURANÇA

É obrigatório o uso de cinto de segurança com no mínimo cinco (5) pontos de fixação com largura de 75mm, homologado FIA/CBA.

13.4 – EXTINTOR DE INCÊNDIO

É obrigatório o uso de extintor de no mínimo quatro (4) kg.

13.5 – GANCHO DE REBOQUE

É obrigatória a instalação de um gancho dianteiro e um traseiro. Os ganchos de reboque devem estar em locais de fácil acesso, fixados em pontos resistentes do monobloco / carroceria. O gancho deverá ser de material flexível (cabo de aço de espessura mínima de 8mm). O gancho deve ser pintado em amarelo, vermelho ou laranja fluorescente.

13.6 – CHAVE GERAL E ALÇA DO EXTINTOR

Obrigatória a utilização de uma chave geral e alça do extintor interno e externamente segundo o anexo "J" da FIA. Internamente a chave geral e alça do extintor deverão estar ao alcance do piloto sentado e com o cinto de segurança afivelado. Externamente a chave geral e a alça do extintor poderão ser instaladas do lado do piloto.

ARTIGO 14 - Definições Técnicas

14.1 – São consideradas como integrantes da carroceria, todas as peças e conjuntos de peças montadas no veículo em contato com o ar ambiente externo e que contribuem para a definição da forma do veículo, devendo ser totalmente original.

14.2 – A capacidade cúbica do motor, também chamada de cilindrada não deverá ultrapassar de 1.600 cm³, sendo que o motor básico deve ser original do veículo ou modelo.

14.3 – O sistema de suspensão e direção é completo por todas as peças montadas no veículo, sendo que os componentes originais podem ser retrabalhados e reforçados, desde que suas dimensões em relação a pontos de fixação e princípio de funcionamento permaneçam os mesmos.

14.4 – O sistema de alimentação do motor deverá ser mantido conforme fornecimento pelo fabricante, sendo permitido sua calibração e permitindo o uso do sistema de competição.

14.5 – O combustível permitido será somente o uso de etanol, fornecido pela organização do evento.

14.6 – O sistema de iluminação é composto por todas as peças montadas no veículo, que são utilizadas na iluminação frontal e traseira do veículo, bem como todos os controles do painel e eventuais luzes de identificação externa e interna.

ARTIGO 15 – Apresentação do Veículo e Vistoria Previa

15.1 – Para procedimento da vistoria técnica e apresentação dos veículos, exclusivamente para este evento esta estipulada uma vistoria previa e obrigatória com horários e datas definidas no regulamento particular da prova.

- 15.2 – No caso de veículos de origem de outras cidades e estados, o critério de vistoria previa, deverá ser informado ao organizador em tempo hábil, para a marcação do dia e hora dos veículos concorrentes.
- 15.3 – Na vistoria previa será afixado no veículo um selo de presença, que deverá permanecer até a primeira vistoria oficial obrigatória, quando será substituído pelo selo definitivo.
- 15.4 – O não comparecimento á vistoria previa, implicará no cancelamento da inscrição, sem direito á devolução das taxas anteriormente pagas.
- 15.5 – Salvo causa justificável e aceita pelos comissários desportivos, após vistoria técnica, o veículo poderá ainda ser aceito para disputar a prova.

ARTIGO 16 – Vistoria Técnica

- 16.1 – As vistorias técnica serão realizadas em locais e horários a serem divulgados pelo organizador, através de adendo ao regulamento particular da prova.
- 16.2 – Todos os carros inscritos só poderão participar dos treinos oficiais, classificação e prova, após a vistoria técnica.
- 16.3 – Os carros deverão se apresentar de acordo com o regulamento técnico da categoria.
- 16.4 – Serão examinados todos os itens de segurança obrigatórios do veículo, santo antonio, banco, cinto, elementos de abastecimento e sistema de extinção de incêndio.
- 16.5 – A equipe deverá apresentar os equipamentos de segurança do pessoal de serviço, 03 macacões anti-chama que serão utilizados para o abastecimento, acompanhado por capacetes, balaclava e luvas.
- 16.6 – A equipe deverá estar com o boxe montado, para vistoria de segurança do abastecimento, como extintor, cobertores e depósito de água.

ARTIGO 17 – Definições da Prova

- 17.1 – Os pilotos ao assinarem a ficha de inscrição, passarão a reconhecer, acatar e aceitar todas as normas do presente regulamento e do regulamento particular da prova **“24 Horas de Interlagos”**.
- 17.2 – Não serão aceitos alegações de desconhecimento de suas determinações, além de se comprometerem a não recorrerem a Poderes Públicos ou Judiciários.
- 17.3 – As únicas autoridades reconhecidas da prova, serão os comissários desportivos, as quais caberá a solução dos casos omissos ao presente regulamento.
- 17.4 – Os recursos caberão assim, somente aos poderes da Federação de Automobilismo de São Paulo.

- 17.5 – Será de responsabilidade dos pilotos inscritos, a conduta e procedimento dos concorrentes, patrocinadores e elementos de sua equipe.
- 17.6 – Os pilotos e os responsáveis pelas equipes, deveram aceitar as disposições eventuais, através dos adendos emitidos pela organização, as instruções normativas da FASP e a legislação do CDA – Código Desportivo Nacional.

ARTIGO 18 – Inscrições

- 18.1 – As inscrições serão abertas a todos os pilotos graduados “A” e “B”, portadores da célula desportiva da CBA 2012 ou carteira de outras origens estrangeiras reconhecida pela FIA e CBA. (pilotos categoria N (novatos), deverão passar por avaliação prévia de pista e de legislação desportiva, em data local determinados na programação do evento).
- 18.2 – A confirmação das inscrições devera ser feitas a partir do dia 10 de Agosto de 2011, na sede da promotora, Interlagos Eventos Esportivos e Promocionais, Av. Interlagos, 5940, Interlagos, São Paulo, Capital, em horário comercial.
- 18.3 O organizador reserva-se o direito de recusar a inscrição de qualquer piloto, sendo mencionado as razões de tal fato, informando somente a FASP.
- 18.4 – Os pilotos de outras federações poderão se inscrever suas participações através de e-mail, com preenchimento de ficha de inscrição, tendo sua confirmação reconhecida após o recolhimento da taxa, através de depósito bancário.
- 18.5 – O encerramento das inscrições será no dia 24 de Janeiro de 2012.
- 18.6 – A empresa promotora da prova, reserva-se ao direito de convidar mais 10 (dez) equipes, totalizando 70 (setenta) carros inscritos.
- 18.7 – No ato da inscrição dos pilotos, a equipe receberá o numero do seu veiculo e só será confirmada mediante pagamento.

ARTIGO 19 – Espaços do Organizador

- 19.1 – Todos os veículos inscritos nas “**24 Horas de Interlagos**”, deverão reservar áreas, determinadas pelo Promotor, para fixação de publicidade oficial do evento, sob pena do concorrente não ser aprovado na vistoria previa.
- 19.2 – A fixação da publicidade deverá obedecer aos locais e posições determinadas pela organização da prova.
- 19.3 – Todos os concorrentes concordam em ceder o espaço promocional em seus veículos, assim como a imagem dos mesmos, no ato da inscrição da prova.
- 19.4 – A falta de qualquer publicidade (adesivos) apresentada pelo organizador, verificada antes, durante ou após a prova, implicará em sanções a critério dos comissários desportivos.

19.5 – Os locais para publicidade destinados ao organizador serão os seguintes:

- a) Parabrisa
Localizado no parabrisa dianteiro, com faixa de 20 cm de altura em toda sua extensão.
- b) Números
Os números serão fornecidos pela organização, reservando 03 espaços de 34x40 cm, nos vidros laterais traseiros, no capô ou teto.
- c) Parte frontal
01 (um) espaço de 20x50 cm no capô dianteiro.
- d) Parachoque dianteiro 04 espaços de 10 x 30 cm na parte frontal do veículo ou parachoque.
- e) Parachoque traseiro
04 espaços de 10x30 cm na parte traseira do veículo ou no parachoque traseiro.
- f) Caixas laterais
Extensão total nas laterais do rodapé do veículo (soleira das portas) para patrocínio de apoio.

ARTIGO 20 – Sinalização

20.1 – A sinalização durante os treinos oficiais, classificação e prova, será feita de acordo com o anexo “H” da FIA.

20.2 – Durante a parte diurna será através de bandeiras e na parte noturna com placas reflexivas.

20.3 – A não observância da sinalização, os participantes serão punidos com tempos no treino e classificação e na prova com penalização e até exclusão, sem prejuízo de outras sanções preventivas pelo Código Desportivo do Automobilismo, CDA.
A não observância da sinalização, propiciará a equipe/piloto/veículo, as penalizações previstas no CDA (Código Desportivo do Automobilismo), impostas pelos Comissários Desportivos, além de outras sanções.
Penalizações impostas a um piloto poderão ser cumpridas por outro piloto da mesma equipe, caso a troca de pilotos tenha sido realizada antes da apresentação da punição.

ARTIGO 21 – Programação oficial

21.1 – Todos os carros iniciantes deverão participar nos treinos oficiais.

21.2 – Todos os veículos deverão participar da classificação para definição de suas posições no Grid de Largada.

21.3 – Programação de treinos, classificação e prova.

Programação

Segunda-feira 23/janeiro/2012

Das 08:00 as 18:00	horas	Secretária	Credenciamento
Das 08:00 as 18:00	horas	Boxes	Montagem / Distribuição
Das 08:00 as 18:00	horas	Pista	Montagem / Merchandising

Terça-feira 24/janeiro/2012

Das 08:00 as 18:00	horas	Secretária	24 horas
Das 08:00 as 18:00	horas	Boxes	Vistoria Técnica

Quarta – Feira 25/janeiro/2012

As 08:00	horas	Autódromo	Abertura dos portões
Das 08:00 as 12:00	horas	Boxes	Vistoria Técnica
As 10:00	horas	Abertura Oficial	24 horas
Das 10:00 as 12:00	horas	Boxes	Visitação
Das 13:00 as 14:30	horas	1º Treino Livre	24 horas
Das 13:00 as 22:00	horas	Autódromo	Shows Diversos
Das 15:00 as 17:30	horas	2º Treino Livre	24 horas
Das 18:00 as 20:00	horas	3º Treino Livre	24 horas

Quinta – Feira 26/janeiro/2012

Das 08:00 as 22:00	horas	Secretaria	24 horas
Das 13:00 as 14:30	horas	4º Treino Livre	24 horas
Das 15:00 as 16:30	horas	5º Treino Livre	24 horas
Das 17:00 as 18:30	horas	6º Treino Livre	24 horas
Das 20:00 as 22:00	horas	1º Treino Noturno	24 horas

Sexta – Feira 27/janeiro/2012

Das 08:00 as 22:00	horas	Secretaria	24 horas
Das 12:30 as 14:30	horas	7º Treino	24 horas
Das 15:00 as 15:45	horas	Classificação Grupo A	24 horas
Das 16:00 as 16:45	horas	Classificação Grupo B	24 horas
Das 17:00 as 19:30	horas	Horário Promocional	24 horas
Das 20:00 as 22:00	horas	Checagem de Faróis	24 horas

Sábado 28/janeiro/2012

As 08:00	horas	Autódromo	Abertura dos portões
Das 10:00 as 15:00	horas	Pista	Eventos Promocionais
As 15:20	horas	Abertura Box	24 horas
As 15:35	horas	Fechamento Box	24 horas
As 15:20	horas	Hino Nacional	24 horas
As 15:50	horas	Volta de Apresentação	24 horas
As 16:00	horas	Largada da Prova	24 horas

Domingo 29/janeiro/2012

As 16:00	horas	Chegada	24 horas
As 16:15	horas	Podium	24 horas

ARTIGO 22 – Treinos oficiais

- 22.1 – Para participarem dos treinos oficiais da prova **“24 Horas de Interlagos”** os carros inscritos deverão estar liberados para vistorias técnicas.
- 22.2 – A direção de prova se reserva o direito de interromper os treinos, caso necessário para limpar a pista ou retirar algum veículo que tenha quebrado ou se acidentado.
- 22.3 – No caso de uma ou mais sessões de treinos serem desta forma interrompidas, não serão aceitas reclamações sobre os efeitos positivos ou negativos nas classificações dos veículos.
- 22.4 – Durante todas as sessões de treinos previstas neste regulamento, a disciplina e a segurança nos boxes e na pista, serão as mesmas adotadas durante a prova, sendo de responsabilidade dos pilotos inscritos.
- 22.4 – A velocidade máxima permitida na área dos boxes é de 60 km / h. Esta velocidade será controlada por meio de radares móveis na área de boxes, caso seja constatada a irregularidade será aplicado **“Time Penalty”, ou acréscimo 20 segundos no tempo de prova (se a penalização acontecer nas últimas 5 voltas)** para o veículo infrator.
- 22.6 – Na prova de classificação a penalidade será o cancelamento da melhor volta, segunda volta e sucessivamente, sem prejuízo de outras sanções.

ARTIGO 23 – Classificação e Montagem do Grid

- 23.1 – A formação do grid de largada será feita com os carros que obtiveram o menor tempo em qualquer das seções classificatórias.
- 23.2 – Todos os carros deverão completar no mínimo três voltas cronometradas nas classificações.
- 23.3 – Os treinos classificatórios serão completos por uma bateria de 30 minutos, dividindo os inscritos em dois grupos, A e B.
- 23.4 – Caso um ou mais concorrente não participarem dos treinos classificatórios, largarão no final do grid, de acordo com a ordem de inscrição.

ARTIGO 24 – Briefing de Pilotos

- 24.1 – Presença obrigatória de todos os pilotos inscritos na prova, que será conferida através de lista de presença, em que todos deverão assinar.
- 24.2 – Os pilotos que não participarem do briefing, estarão automaticamente desclassificados e impedidos de participar da prova.
- 24.3 – Os pilotos que faltarem por motivos de força maior, poderão requerer uma reunião com a direção de prova, mas estarão sujeitos a uma multa.

ARTIGO 25 – Pilotos Inscritos

- 25.1 – Cada equipe terá somente um veículo participando e este carro terá no mínimo 04 (quatro) pilotos inscritos e no máximo 10 (dez) pilotos inscritos.
- 25.2 – Um piloto poderá permanecer dirigindo no máximo em 03 (três) horas consecutivas e deverá permanecer em repouso no mínimo 03 (três) horas, antes de retornar à pista.
- 25.3 – A troca de pilotos somente se fará na área dos boxes, devendo o piloto imediatamente após deixar o veículo, assinar a sumula em local designado pela organização da prova, sob pena de não ser considerada a substituição como efetiva.
- 25.4 – A parada de Box deverá ser efetuada na frente do Box, em área designada por cada equipe, defronte a torre de abastecimento, sob a estrita responsabilidade do chefe de equipe.
- 25.5 – Após o início e durante o evento, um piloto não poderá mudar do veículo inscrito.
- 25.6 – Os integrantes das equipes deverão estar usando uniformes com o número correspondente ao veículo inscrito, no peito e nas costas, devidamente credenciados.
- 25.7 – Não serão admitidos na área dos boxes quaisquer pessoas que infrinjam as normas de segurança, principalmente quanto a vistoria, mesmo que portadores de credenciais.
- 25.8 – Cada concorrente ou o piloto, será diretamente responsável pela ordem e disciplina em seu boxes e possível de punição pelos comissários desportivos.

ARTIGO 26 – A Largada da Prova

- 26.1 – a largada da prova será tipo lançada, segundo a ordem dos tempos obtidos nas tomadas dos tempos oficiais.
- 26.2 – A montagem do grid será em fila dupla, devendo os participantes durante a volta de apresentação respeitar seus lugares.
- 26.3 – Antes de ser dada a largada, haverá uma volta com o carro madrinha em frente do pelotão e duas voltas com o **“Safety Car”**.
- 26.4 – Os veículos não deverão parar no **“GRID”**, pois o processo de largada não foi acionado e a saída do **“Safety Car”** da frente do pelotão não significa que foi dada a largada, somente quando a luz vermelha for apagada, será autorizada a largada.
- 26.5 – A queima de largada será punida com **“Time Penalty”**, sendo entendido como queima de largada as ultrapassagens durante as voltas iniciais do processo de largada.
- 26.5 – Caso o piloto perca sua posição na largada durante as voltas iniciais do processo de largada, o mesmo perderá o seu lugar no grid, devendo se posicionar após o último concorrente.

26.6 – Procedimento da largada lançada:

- largada lançada,
- 2 filas indianas,
- largada ao apagar da luz vermelha,
- autorização de ultrapassagem só após a linha de cronometragem,
- fiscalizada pela cronometragem.

ARTIGO 27 - Time Penalty

27.1 – O Time Penalty será aplicado sobre qualquer ocorrência, quando uma ação considerada anormal, sendo praticada por um piloto ou envolvendo mais pilotos, analisadas pelos comissários desportivos.

27.2 – O Time Penalty será avisado de varias formas:

- a) Será avisado a equipe do piloto infrator, via sistema de som.
- b) A equipe será avisada pelo fiscal de Box
- c) O piloto será avisado através da placa com letras “**T P**” e o numero do carro, mostrada no posto de largada.

27.3 – O piloto terá 03 (três) voltas após o aviso, para cumprir a penalização, que consiste na entrada ao Box e sua parada em local designado na saída de Box, durante o tempo estipulado pela comissão desportiva, após o comprimento do “**Time Penalty**”, o piloto poderá prosseguir na prova.

27.4 – O piloto não poderá aproveitar a punição para efetuar reparos, abastecimento ou receber qualquer ajuda externa, caso isso ocorra, será aplicado um novo “**Time Penalty**”.

27.5 – Em qualquer hipótese, caso não haja tempo suficiente para a aplicação do “**Time Penalty**” os comissários desportivos poderão aplicar outras penalidades previstas no código desportivo.

ARTIGO 28 – Interrupção da Prova

28.1 – Se por motivo de força maior, for necessário interromper a prova, antes do termino previsto, será mostrada a bandeira ou placas refletidas vermelhas, pelo diretor de prova, na linha de chegada e ao mesmo tempo nos postos de sinalização.

28.2 – De acordo com o código desportivo, todos os pilotos deverão dirigir o seu veiculo ao grid de largada ou em local determinado pelos comissários de boxe.

28.3 – Ninguém poderá mexer nos carros, até que haja autorização para isto.

28.4 – A posição no grid para nova largada, caso ocorra, será a da volta anterior a apresentação da Bandeira Vermelha.

ARTIGO 29 – Paradas de um carro durante á prova.

- 29.1 – Caso um piloto seja compelido a parar o carro, voluntariamente ou por força maior, o veiculo devera ser colocado para fora do traçado, em local seguro, de modo que a sua presença não constitua perigo ou prejuízo ao andamento normal da prova.
- 29.2 – No caso do piloto consiga dar nova partida no motor e voltar á pista sem nenhuma transgressão ao regulamento, sua volta será considerada normal.
- 29.3 – Empurrar o carro na pista ou por sobre a linha de chegada, é proibido, sujeito a pena de exclusão da prova.
- 29.4 – A equipe de resgate, chegará o mais rápido possível, na parada de qualquer carro e será imediatamente resgatado para o seu respectivo boxes, ou local seguro.

ARTIGO 30 – Volta de 15 minutos obrigatória.

- 30.1 – Todas os carros deverão ter 2 (duas) voltas de no mínimo 15 minutos (que será oficializada pela cronometragem). A primeira destas voltas, deverá ser aberta até a 12ª hora de prova, e a segunda volta, até a 23ª hora de Prova. Não será considerada como válida a volta obrigatória (15 minutos) cumprida durante o período em que a prova estiver paralisada com bandeira vermelha ou quando o Piloto estiver cumprindo penalizações. Caso um carro esteja dentro da área de box no momento em que for apresentada a bandeira vermelha, o tempo desta parada será paralisado, a equipe deverá parar de mexer no carro imediatamente, valendo apenas o tempo cumprido até esta paralisação. O tempo restante poderá ser cumprido a partir do momento em que a prova for reiniciada.
- 30.2 – Penalização – A Equipe (carro/piloto) que não tiver a 1ª volta de 15 minutos, comprovada pela cronometragem oficial, até a 12ª hora de prova, deverá cumprir um Time penalty com o DOBRO DO TEMPO devido em relação a sua maior volta, com arredondamento dos segundos sempre para cima, (exemplo: maior volta igual a 13minutos e 48 segundos. Deve 1 minuto e 12 segundos. Será arredondado para 2 minutos e deverá pagar um Time Penalty de 4 minutos). O mesmo procedimento será aplicado à equipe/piloto que não cumprir a 2ª volta de 15 minutos até a 23ª hora de prova.
- 30.3 – Com Safety-car pode cumprir normalmente.
- 30.4 – A parada de Box deverá ser efetuada na frente do Box de cada equipe, sob a estrita responsabilidade do chefe de equipe.
- 30.6 – O tempo total de neutralização obrigatória, será publicado nos boletins de cronometragem, que serão fornecidos de hora e hora.

ARTIGO 31 – Safety Car

- 31.1 – O Safety Car será colocado em uso para neutralizar a corrida, por decisão do diretor de prova.

- 31.2 – O veículo trará o nome **“Safety Car”** em características, nos lados e traseira, com luzes giratórias na capota.
- 31.3 – O Safety Car será conduzido por um piloto de corrida experiente e levará a bordo um oficial de competição capaz de reconhecer todas as dificuldades e estará em contato com a direção de prova.
- 31.4 – Todos os postos de sinalização, mostrarão as bandeiras ou as placas reflexivas de **“Safety Car”**, independente de onde estiver o líder da prova.
- 31.5 – Todos os veículos na corrida se colocarão em fila indiana, atrás do **“Safety Car”**.
- 31.6 – Todas as ultrapassagens estarão proibidas, a menos que um veículo seja orientado a ultrapassar o **“Safety Car”**.
- 31.7 – Durante a interrupção do **“Safety Car”**, os veículos participantes poderão parar nos boxes e voltar à pista, posicionando-se atrás do último veículo que segue o **“Safety Car”**.
- 31.8 – As ultrapassagens são proibidas durante a intervenção do **“Safety Car”**.
- 31.9 – O Safety-car permanecerá na pista até que todos os veículos se alinhem em fila indiana atrás do mesmo, para a relargada.
- 31.10 – Quando o **“Safety Car”** for retirado da pista, serão retiradas as bandeiras e placas e as luzes serão apagadas, mas o reinício da prova que só ocorrerá com o sinal verde na linha de largada.
- 31.11 – Todas as voltas cobertas durante a intervenção do **“Safety Car”**, serão contadas.
- 31.12 – A saída dos boxes permanecerá fechada, até a passagem de todos os competidores após a relargada.

ARTIGO 32 – Término da Prova / Pódio

- 32.1 – Após a apresentação da Bandeira quadriculada para o líder, o Safety-car entrará na pista pela saída de Box e conduzirá todo o pelotão até a área do pódio e parque fechado.
- 32.2 – Ao término da prova **“24 Horas de Interlagos”** os carros permanecerão em regime de parque fechado. Local destinado pela organização da prova.
- 32.3 – As 03 (três) equipes campeãs, primeiro, segundo e terceiro colocados da prova, deverão encaminhar-se ao local do pódio, com a presença de todos os pilotos inscritos.
- 32.4 – A presença de cada piloto premiado no pódio, é obrigatório estar vestido com o macacão de corrida, ficando proibido a sua presença sem a tal vestimenta.

- 32.5 – É terminantemente proibido a presença de acompanhantes dos pilotos no pódio, mesmo sendo familiares e patrocinadores.
- 33.6 – O chefe de equipe do carro ganhador em primeiro lugar, também terá um lugar no pódio, para receber o troféu da “Equipe Campeã”.
- 32.7 – Após a cerimônia de entrega dos troféus, as equipes vencedoras deverão direcionar para a sala de imprensa, para entrevista coletiva com a mídia presente.
- 32.8 – Caso uma equipe seja desclassificada tecnicamente após a realização do pódio e premiação, esta deverá devolver os troféus e prêmios e ainda será multada no valor de 3 inscrições. Seu carro ficará retido até que a multa seja paga.

ARTIGO 33 – Reclamações Técnicas

- 33.1 – As reclamações técnicas contra carros e participantes da prova, serão aceitas por escrito, em formulário próprio, até 30 minutos após divulgação do resultado oficial da cronometragem, devendo ser encaminhadas aos comissários desportivos.
- 33.2 – O reclamante deverá discriminar quais são as partes do carro que deverão ser examinadas, depositando uma caução, de acordo com as taxas vigentes pela FASP.
- 33.3 – De acordo com a regulamentação do Conselho Técnico Desportivo Paulista, o carro da equipe reclamante, terá os mesmos itens reclamados, também vistoriado.
- 33.4 – Se a verificação técnica for determinada, a equipe deverá iniciar dois mecânicos que procederam a desmontagem em condições de serem medidas e examinadas.
- 33.5 – Correrão por conta da equipe reclamante todas as despesas necessárias para realizar exames técnicos especializados, no carro ou em seus competidores.

ARTIGO 34 – Característica do Abastecimento

- 34.1 – As características do sistema de abastecimento que deverá ser utilizado por todas as equipes participantes, têm como base as especificações técnicas e padrões estabelecidos pelo CTDP – Conselho Técnico Desportivo Paulista, sendo constituídos pelos seguintes padrões.
- 34.2 – O espaço de armazenamento de combustível, ficará instalado dentro de uma área estabelecida nos boxes de cada equipe.
- 34.3 – A torre de abastecimento, terá um local demarcado no Box de cada veículo inscrito, em local fixo.
- 34.4 – O conjunto e equipamentos para o enchimento de reservatórios, ficarão dentro do Box.
- 34.5 – Somente o conjunto de equipamentos para o abastecimento rápido, mangueiras e bocais, poderão ultrapassar a linha limite do Box.

ARTIGO 35 – Tanque de Combustível

- 35.1 – Os tanques de combustível terão a capacidade de 60 (sessenta) litros.
- 35.2 – Os tanques de combustível serão de borracha, possuindo uma proteção “corta-fogo”, revestidos por metal, sendo fornecidos pela organização da prova.
- 35.3 – Os tanques de combustível vão possuir um dispositivo de segurança (respiro) para o caso de ocorrer excesso de combustível durante a operação de abastecimento.

ARTIGO 36 – Segurança no Abastecimento

- 36.1 – A segurança no abastecimento em uma prova de longa duração é primordial, assim qualquer tipo de abastecimento tem que ser na área reservada no Box, sendo terminantemente proibido fazê-lo fora deste local, o que poderá acarretar multas, penalizações desportivas e até mesmo exclusão do concorrente na prova.
- 36.2 – Todos os carros inscritos deverão ter 02 (dois) extintores de incêndio do tipo pó químico, com capacidade de 12 Kg e com o número do veículo nos extintores.
- 36.3 – É obrigatório 02 (dois) cobertores de lã ou algodão, de dimensões de 1.5 x 2.0 m. e 02 (dois) baldes de 20 litros com água, na área demarcada para o abastecimento rápido.

ARTIGO 37 - Combustível

- 37.1 – O combustível das **“24 Horas de Interlagos”** será etanol, disponibilizado e fornecido pela organização da prova, em local a ser designado em anexo específico.
- 37.2 – Todas as equipes inscritas com seus respectivos carros, não poderão usar etanol fornecido de outra fonte, sob risco de desclassificação.

ARTIGO 38 – Estocagem de Combustível

- 38.1 – A estocagem de combustível nos boxes
Cabe a cada equipe manter no Máximo a quantidade de 120 (cento e vinte) litros no armazenamento e o preenchimento total do reservatório na torre de abastecimento.
- 38.2 – O armazenamento do combustível no Box, terá que ser em galões fechados e estocados em locais sem nenhum risco de inflamação, sendo vistoriado e monitorado pela brigada de incêndio.
- 38.3 – O transporte do combustível dentro da área paddock e boxes, será realizada somente pela equipe de segurança e responsável pelo combustível, destinado pela organização da prova.

ARTIGO 39 – Sistema de Abastecimento

- 39.1 – Cada equipe deverá instalar em seu Box um sistema padronizado de abastecimento, para o seu veículo, com os seguintes objetivos.
- 39.2 – Permitir a equipe uma operação de abastecimento rápida, eficiente e principalmente segura.
- 39.3 – No que concerne ao item segurança, minimizar e eliminar riscos de incêndio ou acidentes com o manuseio com o combustível.
- 39.4 – Os elementos indicados para o abastecimento, são obrigados a usar macacão anti-chama, bala-clava, capacete, sapatilha e luvas.
- 39.5 – Garantir as pessoas envolvidas no trabalho de abastecimento, o Máximo de segurança durante a operação, com a finalidade de preservar a integridade física do pessoal.
- 39.6 – É obrigatório em todos os abastecimentos, que os elementos da equipe destinado para este serviço, usem uniformes, com o número do carro, na frente e nas costas.

ARTIGO 40 – Operação de Abastecimento

- 40.1 – Na parada do veículo para abastecimento é obrigatório que o motor seja desligado
- 40.2 – Durante a operação de abastecimento não poderá realizar a troca de piloto, mas esta liberada a preparação do banco e do cinto de segurança, com apoio de mais um elemento da equipe. A troca de piloto estará liberada somente após a finalização do abastecimento.
- 40.3 – É obrigatório durante a operação de abastecimento, que um elemento da equipe, seja responsável na execução e fique em prontidão com o extintor, em posição de combate.
- 40.4 – É obrigatório em local estratégico o reservatório plástico de 20 litros de água e os cobertores.
- 40.5 – É obrigatório a utilização do reservatório de 10 ou 20 litros com engate rápido, para ser usado como respiro do sistema de abastecimento de combustível.
- 40.6 – Durante a operação de abastecimento, somente 03 (três) integrantes responsáveis da equipe, poderão estar na área demarcada, sendo que 02 (dois) no sistema de abastecimento e 01 (um) no combate de incêndio.
- 40.7 – Os demais membros da equipe, deverão aguardar dentro do Box, Reparos só poderão ser feitos após o término do abastecimento.
- 40.8 – Recomenda-se fazer o aterramento no carro, antes de iniciar a operação de abastecimento.

ARTIGO 41 – Conjunto dos Equipamentos Para o Abastecimento

- 41.1 – A torre de abastecimento terá a altura de 02 (dois) metros, entende-se do piso até a parte mais alta do reservatório, excluindo o respiro.
- 41.2 – O reservatório terá a capacidade máxima de 100 (cem) litros, não podendo ter nenhuma inclinação em relação ao solo.
- 41.3 – O conjunto e equipamento para o preenchimento do reservatório, será através de uma bomba manual, com mangueira no máximo de $\frac{3}{4}$ de polegada.
- 41.4 – O abastecimento do combustível no carro competidor, só poderá ser através de gravidade.
- 41.5 – Na torre de abastecimento, deverá estar afixado o numero do veiculo inscrito.
- 41.6 – Somente a mangueira de abastecimento poderá ser projetada para fora do Box, quanto da operação de reabastecimento do veiculo, devendo em seguida ao termino da operação ser recolhida através de sistema de suportes para dentro do Box.
- 41.7 – O local de instalação da torre, deverá ser identificado com faixas no solo na cor amarela, isolando a área determinada de qualquer equipamento ou material.

ARTIGO 42 – Taxa de Inscrição

- 42.1 – A taxa de inscrição é referente ao veiculo inscrito, devendo estar inscrito no mínimo 04 (quatro) pilotos e no máximo 10 (dez) pilotos por veiculo.
- 42.2 – O valor da taxa de inscrição esta implícita na taxa técnica, as inscrições serão abertas no dia 10 de Agosto de 2011, podendo ser parcelada de acordo com o protocolo da taxa de inscrição. Este protocolo deverá ser reconhecido pelo responsável da equipe.
- 42.3 – A quitação de debito referente à taxa de inscrição deverá ser saldada até o dia 30 de Dezembro de 2011, pois após esta data todos os valores serão dobrados ou a equipe perderá o direito de participar na prova **“24 Horas de Interlagos”**.
- 42.4 – O numeral dos carros inscritos, serão fornecidos no ato da inscrição, podendo ter no Maximo dois dígitos.

ARTIGO 43 – Credenciamento

- 43.1 – A equipe técnica terá o direito a 10 (dez) credenciais, únicos elementos com Transito Livre em frente aos boxes.
- a) 01 chefe de equipe
 - b) 01 engenheiro
 - c) 02 mecânicos
 - d) 02 ajudantes

- e) 03 abastecimento
- f) 01 cronometrista
- g) 04 auto equipe

43.2 – Os elementos da equipe técnica, deverá estar com uniforme da equipe, ostentando o numero do carro, sendo que durante a prova, deverão portar um jaleco, fornecido pela organização e os integrantes do abastecimento o equipamento anti-fogo.

43.3 – Cada piloto inscrito, terá o direito a sua credencial Transito Livre, mais 04 (quatro) Box / convidados, que não poderão permanecer defronte aos boxes, somente na área reservada a convidados.

- a) 01 credencial de Piloto – Transito Livre
- b) 04 credencial de Box / convidado
- c) 01 auto equipe
- d) 01 auto convidado

43.4 – 30 (trinta) minutos do horário previsto para o alinhamento dos veículos no grid, todos os carros deverão ser posicionados na frente de seu Box, a 45° e estarão em regime de parque fechado. (na impossibilidade, deverá ser solicitada uma autorização ao Com. Técnico). Somente poderão permanecer na frente dos boxes, as pessoas uniformizadas e com o credenciamento oficial.

43.5 – O credenciamento da imprensa será efetuado pelo promotor do evento, através do assessor de imprensa, na sala de imprensa.

43.6 – A circulação da imprensa na área dos boxes, somente será permitido com o credenciamento e mais um jaleco especial.

43.7 – O credenciamento dos fotógrafos, para circulação na pista, somente participando do briefing com o diretor de prova.

ARTIGO 44 – Equipamento de Iluminação

44.1 – A iluminação dianteira é obrigatória no mínimo 02 (dois) focos de luzes durante a parte noturna da prova e no maximo 06 (seis) focos de luzes.

44.2 – Na parte frontal dos veículos inscritos é obrigatório o foco de luz principal, com os faróis originais.

44.3 – No local do farol de milha, poderá ser trocado por faróis especiais, mas é proibido fazer adaptações.

44.4 – Cada veiculo poderá desenvolver um suporte para dois faróis dianteiros para serem usados na parte noturna, mas estes suportes nunca poderão se projetar á frente dos faróis e podendo ser retirada durante a parte diurna da prova. Será obrigatório o uso de faróis e lanternas originais desde o por do sol até o amanhecer.

44.5 – O equipamento de iluminação na parte traseira, é obrigatório as luzes de freio e lanterna no seu lugar original e mais dois focos de freio e lanterna.

- 44.6 – Durante a corrida é obrigatório o funcionamento no mínimo de 02 (dois) focos de luzes traseiras, um de cada lado do veículo, lanterna e freio.
- 44.7 – É proibido utilizar qualquer tipo de artifício que possa ser capaz de desligar as luzes de freio durante a prova ou acioná-lo independentemente do pedal de freio.
- 44.8 – Outros equipamentos de iluminação poderão ser instalados quaisquer tipos de luzes, desde que não ofusquem tanto o piloto do veículo, como os outros participantes, sendo proibido o uso do pisca alerta ou sistema intermitente.
- 44.9 – A comissão técnica da prova **“24 Horas de Interlagos”**, reserva-se o direito de vetar qualquer tipo de construção perigosa ou exagerada no item iluminação.

ARTIGO 45 – Taxa Técnica

- 45.1 – A organização das “24 Horas de Interlagos” se resguarda no direito de ter exclusividade como fornecedora oficial de itens técnicos e segurança.
- 45.2 – O combustível será etanol, fornecido pela organização e será distribuído através de uma equipe especializada, junto às equipes inscritas na prova.
- 45.3 – Cada equipe terá o direito a 1.800 litros de etanol, fazendo parte da taxa técnica, mas se for necessário poderá adquirir mais combustível, mediante pagamento no valor estipulado na data.
- 45.4 – A prova **“24 Horas de Interlagos”**, usará somente uma marca de pneu, nas medidas de 14” modelo de alta performance, que ficará a disposição das equipes em um depósito a ser designado. Cada equipe terá o direito a 20 pneus, de acordo com a taxa técnica, podendo adquirir mais pneus, somente da organização de prova, pois todos os pneus serão identificados e lacrados.
- 45.5 – É obrigatório o uso de rodas homologadas, podendo ser modelo esportivo com furação original, sendo que sua medida não ultrapasse 6” x 14”, respeitando o limite da carroceria original do veículo.
- 45.6 – Todos os carros inscritos terão a obrigatoriedade de usar um tanque de combustível fornecido pela organização, de borracha com 60 litros, resguardado em uma “caixa corta fogo” de metal e fixado no habitáculo do veículo, com proteção do santo antônio.
- 45.7 – O sistema de abastecimento será fornecido pela organização, sendo a torre com reservatório de 100 litros e mangueiras com engate rápido.
- 45.8 – A montagem do Box será padronizada e montada pela organização, devendo ficar em cada Box 03 (três) veículos inscritos, com separação para os equipamentos e materiais, com uma sala de estar e sala de descanso divididos socialmente entre as equipes, com 02 (dois) rotas de fuga.

45.9 – Cada equipe poderá ter no mínimo 04 (quatro) pilotos e no máximo 10 (dez) pilotos inscritos os números serão fornecidos pela organização.

45.10 – **TAXA TECNICA – R\$ 30.000,00 (TRINTA MIL REAIS).**

Neste valor esta incluso os seguintes itens:

- a) Inscrição do veiculo competidor, com no máximo de 10 (dez) pilotos inscritos.
- b) 1.800 (mil e oitocentos) litros de etanol.
- c) 20 (vinte) pneus de 14”.
- d) Montagem do box.
- e) Sinalização eletrônica.
- f) Tanque de combustível.
- g) Fornecimento de combustível nos boxes.
- h) Sistema de abastecimento.
 - Torre com reservatório
 - Mangueiras com engate rápido

OBS: O tanque de combustível, sistema de abastecimento e sinalização eletrônica são de propriedade da Organização da Prova.

45.11 – As equipes só terão os números dos carros confirmados e a reserva do Box, após finalizar a inscrição.

ARTIGO 46 – Segurança Geral

46.1 – Fica terminalmente proibido uso de churrasqueiras, fogão, aparelhos que provocam faísca e fogo, dentro da área dos boxes.

46.2 – É proibido fumar ou outro tipo de provedor de chama, brasa ou faísca dentro da área de box.

46.3 – Será determinada uma área especifica, para soldas, maquinas de furar, motoesmeril, etc, para preservar a área de box devidamente segura.

ARTIGO 47 – Do Regulamento

47.1 – Este regulamento particular das “**24 Horas de Interlagos**”, tem força de lei desportiva em conformidade com os princípios estabelecidos e devidamente aprovado pelo Conselho Técnico Desportivo da FASP. Para quaisquer informações suplementares, deverão ser consultados o diretor de prova e comissários desportivos.

47.2 – Os casos omissos não previstos neste regulamento, bem como duvidas, incorreções e divergências de interpretações, serão decididos pelos Comissários Desportivos, aplicando quando for o caso, a legislação pertinente.

47.3 – Na inobservância deste regulamento e do Particular, as penalidades constantes no código desportivo do automobilismo, serão aplicados pelos órgãos competentes da FASP e devidamente encaminhada aos comissários desportivos.

47.4 – Toda a comunicação, correspondência relacionada as “**24 Horas de Interlagos**” deve ser dirigida ao departamento automobilístico na Interlagos Eventos Esportivos e Promocionais, na Av. Interlagos, 5940, Interlagos, São Paulo.

ARTIGO 48 – Penalidades

- 48.1 – Serão considerados como infrações ao presente regulamento, todos os artigos previstos na CBA.
- 48.2 – Sofrerá penalidade toda a interferência ao regime e na organização da prova, por qualquer elemento não vinculado a CBA, FASP, Organização e Autoridades da prova.
- 48.3 – Todos os procedimentos, atos e palavras de chefes de equipes, mecânicos, ajudantes, amigos e parentes dos pilotos, relativos ao contrario ao regimento e a organização, acarretarão em penalizações aos pilotos responsáveis de acordo com as autoridades da prova.

ARTIGO 49 – Responsabilidade

- 49.1 – A FASP e a Interlagos Eventos Esportivos e Promocionais, eximem-se de toda e qualquer responsabilidade civil ou penal, por infração cometidas ou acidentes causados pelos participantes ou terceiros, durante os treinos e a prova das **“24 Horas de Interlagos”**.
- 49.2 – As responsabilidades serão exclusivamente daquele que as tenha cometido ou de seu responsável legal, os casos omissos serão julgados pelos comissários desportivos e direção de prova.

ARTIGO 50 – Considerações Gerais

- 50.1 – As alterações ao presente regulamento, se houverem, serão em forma de adendo e entraram em vigor após a data de sua publicação.
- 50.2 – O regulamento particular da prova **“24 Horas de Interlagos”**, será divulgado com 10 (dez) dias de antecedência da data ao inicio da abertura dos treinos oficiais.
- 50.3 – O regulamento da prova estará submetido ao CDI e CDA e ao Regulamento Particular da Prova.
- 50.4 – O presente regulamento foi aprovado pelo CTDP – Conselho Técnico Desportivo Paulista da Federação de Automobilismo de São Paulo.

São Paulo, 10 de Agosto de 2011

Rubens Antonio Carpinelli
Presidente
FASP

Carlos Roberto Montagner
Presidente
CTDP