



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SÃO PAULO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO PAULISTA

GRANDE PRÊMIO CIDADE DE SÃO PAULO – 1000 MILHAS CHEVROLET ABSOLUTA 2025

REGULAMENTO DESPORTIVO E TÉCNICO
NORMAS DESPORTIVAS

Art. 1º. INTRODUÇÃO: A prova **GRANDE PRÊMIO CIDADE DE SÃO PAULO – 1000 MILHAS CHEVROLET ABSOLUTA 2025**, que será organizada, supervisionada técnica e desportivamente e promovida pela **FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SÃO PAULO - FASP** e promovida por **INTERLAGOS SPORT MARKETING**, e será realizada nos dias 23 a 26 de janeiro de 2025, no Autódromo Municipal José Carlos Pace - Interlagos.

1.1- A prova será considerada uma prova interestadual aberta.

1.2- Ao inscrever-se para participar da prova, o piloto aceita automaticamente todos os Regulamentos e Normas das Provas, seus Adendos e suas Autoridades.

1.3- A contratação de serviços e demais despesas serão por conta e risco da promotora.

1.4- Todas as tratativas que envolvam compromissos financeiros, independente da origem ou destino, serão da responsabilidade da empresa promotora, por forças das disposições estatutárias.

Art. 2º. CATEGORIAS:

2.1- Várias categorias estão previstas para esta prova, porém, os carros que não se enquadram na relação abaixo, deverão consultar a Comissão Técnica da Organização para inclusão ou definição de sua categoria.

2.2- As categorias da prova **GRANDE PRÊMIO CIDADE DE SÃO PAULO – 1000 MILHAS CHEVROLET ABSOLUTA 2025** serão as relacionadas no Art. 2º das **NORMAS TÉCNICAS** anexada a este regulamento, onde a aceitação dos veículos será de acordo com a motorização, peso, capacidade de tanque e outros itens **TÉCNICOS**.

Art. 3º. REGULAMENTAÇÃO

As categorias serão regulamentadas por:

3.1- Código Desportivo Internacional – CDI/FIA.



3.2- Códigos Desportivos do Automobilismo – CDA/CBA.

3.3- Regulamento Desportivo e Técnico da categoria.

3.4- Regulamento Particular da Prova e seus Adendos.

3.5- Este regulamento, e seus adendos, têm força de lei desportiva, em conformidade com os princípios estabelecidos pela legislação nacional.

3.6- Os adendos desportivos ou os considerados de segurança entram em vigor, a partir da data da sua divulgação.

Art. 4º. INSCRIÇÕES

4.1- As inscrições deverão ser feitas até 30 (trinta) minutos antes da primeira atividade de pista.

4.2- As inscrições, em não sendo cumprido o prazo previsto, só poderão ser feitas mediante autorização por escrito dos Comissários Desportivos.

4.3- Permitido a inscrição de no mínimo 2 (dois) e no máximo 5 (cinco) pilotos por veículo.

4.4- O piloto é sempre o responsável pela integridade Técnica, Desportiva e Moral de sua equipe e convidados, portanto, incidirá sobre ele, a responsabilidade de qualquer desrespeito ou ato irregular de membros de sua equipe e convidados.

4.5- O Organizador/Promotor da prova GRANDE PRÊMIO CIDADE DE SÃO PAULO – 1000 MILHAS CHEVROLET ABSOLUTA 2025, se reserva ao direito de recusar a inscrição de qualquer piloto, declinando as razões para tal fato à FASP e/ou CBA.

4.6- Um piloto não poderá pilotar mais do que um veículo na mesma categoria durante a prova.

Art. 5º. PARTICIPANTES

A GRANDE PRÊMIO CIDADE DE SÃO PAULO – 1000 MILHAS CHEVROLET ABSOLUTA 2025 será uma competição aberta a participação de pilotos portadores de cédula desportiva CBA 2025 das Categorias PGC “A”, PGC “B”, PC e PVH (observação mínima de experiência e competições, ou provas anteriores. Serão analisados os participantes, podendo ser excluídos após avaliações) devendo seus veículos e membros de suas equipes, estarem totalmente enquadrados neste Regulamento.

5.1- O piloto, quando na direção do veículo - seja em treinos ou em provas – deverá, obrigatoriamente, usar macacão antichamas, sapatilhas de amarrar, capacete fechado com viseira (capacete aberto com viseira) ou óculos de proteção e luvas de competição homologadas e dentro do prazo de validade estabelecido pelo fabricante. O uso de balaclava é recomendado a todos os pilotos, porém obrigatório àqueles com barba ou bigode. Obrigatório o uso de Hans.



5.2- O tempo máximo de pilotagem sem troca de piloto será de três horas e trinta minutos. O tempo mínimo de descanso será de 1 hora.

Art. 6º. NUMERAÇÃO DOS VEÍCULOS:

6.1- Os veículos deverão possuir três números de identificação, um em cada lateral e um no capô dianteiro, parabrisa ou teto e deverão ser do tamanho oficial, conforme consta no CDA. Os números deverão ser de material refletivo, de maneira que possibilite a identificação dos veículos durante a noite.

ALTURA MÍNIMA: 260 mm
LARGURA MÍNIMA DO TRAÇO: 45 mm

6.2- As siglas da CBA, e da FASP serão obrigatórias no carro. Conforme desenho apresentado no ato da inscrição.

6.3- Todos os participantes se obrigam a reservar o para brisa e outros espaços a serem determinados, para a fixação de adesivos do patrocinador ou patrocinadores. Conforme desenho apresentado no ato da inscrição.

6.4- É permitida a utilização do nome do (s) pilotos (s) – de forma promocional – nos acrílicos e no parabrisa dianteiro (caso não seja utilizado pela organização), na parte superior direita, com letras que não superem a medida de 10 (dez) centímetros de altura;

6.5- Todos os participantes deverão ter seus nomes e os tipos sanguíneos escritos no macacão.

6.6- É vedada a utilização de números repetidos, independente da categoria. Prevalecerão, no caso de repetição, as inscrições mais antigas.

Art. 7º. DURAÇÃO DA PROVA:

7.1- A duração da prova será de 373 voltas ou, no máximo 12 (doze) horas mais uma volta, ou conforme estabelece o CDA por conta de falta de segurança em caso de chuva ou outras intempéries.

Art. 8º. PÓDIO E PREMIAÇÃO:

8.1- Pódio: Após o término da prova deverão comparecer ao pódio os pilotos das três equipes que venceram em cada uma das categorias.

8.1.1- Os pilotos participantes da cerimônia do pódio deverão obrigatoriamente estar vestindo macacão de competição, ficando proibida a presença no pódio sem tal vestimenta.

Art. 9º. TREINO CLASSIFICATÓRIO:

9.1- Para efeito de classificação o grid será estabelecido pela melhor volta do veículo no treino classificatório.



9.2- Os carros que por algum motivo não participarem do treino classificatório alinharão, após o último carro que tenha se classificado, conforme determina o CDA.

9.3- Durante o treino classificatório fica proibida a entrada dos veículos em sua garagem de box, bem como na parte de trás dos boxes, devendo todo o atendimento ser efetuado na frente dos boxes, sob pena de exclusão da tomada de tempo, independente de outras sanções decididas pelos Comissários Desportivos.

9.4- Se por qualquer razão houver substituição de pilotos inscritos entre o treino classificatório e a corrida, mesmo que devidamente autorizada pelos Comissários Desportivos, o veículo perderá seu lugar obtido no grid de largada e largará na última posição do mesmo, observando os critérios estabelecidos pelo CDA.

9.5- Se houver troca de motor, uma vez devidamente autorizado pelo Comissário Técnico, o veículo perderá seu lugar no grid e largará na última posição, observando os critérios estabelecidos pelo CDA.

9.6- O treino classificatório será realizado em seção de 15 (quinze) minutos de duração para cada grupo de categoria, podendo haver unificação de algumas categorias semelhantes em alguma seção, de acordo com determinação dos Comissários Desportivos.

9.7- Em caso de bandeira vermelha durante o treino classificatório, os veículos devem se dirigir ao Pit Lane e, com autorização do Comissário Técnico, poderão efetuar os reparos necessários para o reinício das atividades.

9.8- Os veículos que forem removidos da pista pelo resgate oficial da prova, por ajuda externa, ou que chegarem aos boxes por conta própria, mas sem condições de continuar, durante o treino classificatório, serão levados diretamente ao “Parque Fechado”, para terem validados seus tempos de classificação.

9.9- Ao encerrar o treino classificatório os veículos deverão dirigir-se ao “Parque fechado” sob pena de serem desclassificados da classificação obtida, além de outras sanções conforme o CDA.

9.9.1- Ao encerrar o treino classificatório (bandeirada) as equipes dos veículos que estiverem no Pit Lane deverão imediatamente interromper qualquer reparo que estejam efetuando e levar o mesmo para o Parque Fechado.

9.10- Alterações que se fizerem necessárias na formatação do treino classificatório serão proferidas pelos Comissários Desportivos, e divulgadas com a antecedência necessária.

9.11- Na impossibilidade de realização do Treino Classificatório, a definição do Grid de Largada será feita através da melhor volta de cada carro considerando todos os treinos livres.

Art. 10º. LARGADA E RELARGADA:

10.1- O número de veículos admitidos na prova será definido por adendo no regulamento particular da prova.



10.2- O procedimento de largada será de modalidade lançada em fila dupla (lado a lado) vide CDA. Ao apagar do farol vermelho, a critério do Diretor de Prova, as ultrapassagens estão autorizadas mesmo antes da linha de largada/chegada.

10.3- O procedimento de relargada será em fila indiana vide CDA. Ao agitar da bandeira verde e/ou o farol verde ser aceso no PSDP e sinalizado com bandeira verde nos demais postos de sinalização, a critério do Diretor de Prova, as ultrapassagens estão autorizadas mesmo antes da linha de largada / chegada.

10.4- A queima de largada será punida com “Drive Through”, ou a critério dos Comissários Desportivos. Ultrapassagens indevidas durante a(s) volta(s) de apresentação e desrespeito ao alinhamento definido para largada/relargada pela Direção de Prova no Briefing serão consideradas queima de largada.

Art. 11º. PROCEDIMENTOS DURANTE A PROVA:

11.1- A troca de pilotos somente se fará na área dos Boxes, devendo o piloto imediatamente após deixar o seu veículo, assinar a súmula em local a ser designado pela Organização da prova, sob pena de não ser considerada a substituição como efetiva.

11.2- Todo carro que entrar na zona de desaceleração dos boxes deverá deter-se obrigatoriamente no seu Box. No cumprimento de penalizações de Drive Through ou Time Penalty, a parada se dará conforme Artigo 17 – Penalizações;

11.3- Nenhum carro poderá dar marcha-a-ré nos Boxes com propulsão do motor, sob pena de exclusão da prova (poderá ser empurrado manualmente).

11.4- Paradas nos boxes: Todas as paradas nos boxes de todos os veículos e de todas as categorias, terão o tempo mínimo obrigatório de 3 min. e 30 segs. (três minutos e trinta segundos), não importando se, para a troca de pilotos, reabastecimento e/ou quaisquer manutenções. A cronometragem oficial do evento fará o controle do tempo das paradas dando início na linha de entrada dos box e termino na linha de saída dos box, o controle de cada carro sendo divulgado a todos pela tela de cronometragem oficial da prova.

11.4.1- O limite de velocidade na área de boxes é de 50 km/h, entre os pontos demarcados no pit Lane e informados no briefing.

11.4.2- Os veículos que não cumprirem o tempo mínimo estabelecido durante as paradas serão penalizados conforme segue:

1. Parada de até 30 segundos: Time Penalty de 3’30” (3 minutos e 30 segundos) – se não for possível aplicar o Time Penalty, os Comissários Desportivos poderão aplicar como penalização alternativa o desconto de 3 voltas e acréscimo de 210 segundos no resultado final daquele carro;
2. Parada superior à 30 segundos e até 2 minutos: Time Penalty de 3’ (3 minutos) – se não for possível aplicar o Time Penalty, os Comissários Desportivos



- poderão aplicar como penalização alternativa o desconto de 2 voltas e acréscimo de 180 segundos no resultado final daquele carro;
3. Parada superior à 2 minutos e até 3 minutos e 20 segundos: Time Penalty de 1'30" (1 minuto e 30 segundos) – se não for possível aplicar o Time Penalty, os Comissários Desportivos poderão aplicar como penalização alternativa o desconto de 1 voltas e acréscimo de 90 segundos no resultado final daquele carro;
 4. Parada superior à 3 minutos e 20 segundos e inferior à 3 minutos e 30 segundos: Drive Throught – se não for possível aplicar o Drive Throught, os Comissários Desportivos poderão aplicar como penalização alternativa o acréscimo de 20 segundos no resultado final daquele carro;

11.5- Quando em regime de competição e fora da área dos boxes, no caso de quebra do veículo, ou na impossibilidade de o veículo continuar na competição por qualquer motivo, está proibida qualquer ajuda externa de qualquer origem ao piloto. Sempre que possível o veículo será resgatado para os boxes pelo resgate oficial da prova. Somente o piloto com auxílio de ferramentas que estiverem sendo transportadas devidamente fixadas a bordo do carro, poderá utilizá-las para eventuais reparos. O resgate oficial da competição será a única forma de traslado do carro até a área de Box. Toda vez que um veículo for resgatado pela equipe de resgate oficial da competição, o Piloto deverá seguir as orientações do oficial de resgate.

11.6- No caso de quebra do para-brisa dianteiro do carro o piloto poderá prosseguir na prova desde que o piloto esteja com óculos especiais de competição ou capacete com a viseira fechada.

11.7- Qualquer tipo de abastecimento ou reabastecimento de qualquer espécie fora da área dos boxes é terminantemente proibido, acarretando na imediata exclusão do concorrente da prova.

11.8- Vencedores: Ao encerrar a distância ou o tempo máximo previsto para a prova o Diretor da Prova, apresentará a bandeira quadriculada ao primeiro colocado na linha de chegada e a todos os veículos subsequentes. Não serão aceitas quaisquer reclamações de concorrentes por nenhuma razão, em virtude de eventual acontecimento entre a distância/tempo previsto para a duração da prova e a bandeirada final do concorrente. Somente a cronometragem oficial poderá indicar o vencedor da prova, independente de sinalização por parte da Direção de Prova.

Art. 12º. VERIFICAÇÃO TÉCNICAS E ADMINISTRATIVAS:

À critério dos Comissários Desportivos e/ou Técnicos, serão realizadas vitorias administrativas, em que toda a tripulação do veículo inscrito deverá comparecer ao local anunciado, munida da cédula desportiva nacional. Poderão, a critério das autoridades, serem efetuadas vitorias técnicas em qualquer grau de profundidade, em veículos de sua exclusiva escolha, no momento que julgarem necessário, desde que os mesmos sejam informados até o término do prazo do "Parque Fechado".

Art. 13º. PARQUE FECHADO:



13.1- Os veículos conduzidos ao “Parque Fechado” após o término do treino classificatório e provas ficarão no local determinado por pelo menos 30 (trinta) minutos após a divulgação dos resultados, salvo disposição em contrário dos Comissários Desportivos.

13.2- Serão considerados em “Parque Fechado” os veículos que após o término dos treinos classificatórios e provas, permanecerem no circuito (pista) ou box, e no espaço destinado para o parque fechado.

13.3- Os veículos que não se apresentarem ao “Parque Fechado” ou dele se retirarem sem ordem expressa dos Comissários Desportivos/Técnicos, serão desclassificados e receberão as sanções previstas no CDA.

13.4- Durante ou após a prova, nas áreas, ou situações consideradas “Parque Fechado” é absolutamente proibido qualquer alteração ou reparo no veículo, sendo vetada a presença de qualquer pessoa que não as autoridades designadas ou autorizadas por elas.

Art. 14º. CÂMERAS DE VIDEO:

Câmera on-Board: Todos os veículos participantes de todas as categorias deverão ter instalado, obrigatoriamente, uma câmera on-board para coletar imagens durante os treinos livres, prova de classificação e prova oficial. A câmera deverá ser instalada no Santo Antônio do veículo ao lado direito do piloto. A imagem captada pela câmera deverá exibir as mãos do piloto ao volante e a visão dianteira enxergada pelo piloto.

As imagens gravadas em cartão de memória específico poderão ser solicitadas pelos Comissários Desportivos a qualquer momento e, quando solicitadas, serão copiadas e passam a ser de propriedade da Fasp se assim necessário.

O perfeito funcionamento da câmera on-board é de inteira responsabilidade do piloto.

Reclamações desportivas somente serão analisadas se o piloto reclamante apresentar as devidas imagens referentes à sua reclamação.

A não utilização da câmera on-board poderá acarretar em desclassificação do piloto no momento da constatação desta falta.

14.1- As câmeras de vídeo e seus acessórios não poderão ser utilizados como lastro para atender o peso mínimo exigido pelo Regulamento Técnico da categoria.

14.2- A retirada dos equipamentos do veículo somente poderá ocorrer após autorização expressa do comissário técnico.

14.3- Os comissários desportivos poderão determinar em qualquer momento da prova, a lacração de quaisquer câmeras de vídeo instaladas em veículos participantes na competição e a entrega para efeito de análise das fitas ou card de memória gravadas.

14.4- Após a análise os comissários desportivos poderão fazer uma cópia das filmagens antes de devolvê-las e as imagens poderão ser utilizadas para efeito de avaliação de ocorrências da prova. Parágrafo único: É recomendado a utilização de “Antena Corta Pipa”, nos veículos abertos (protótipos).



Art. 15º. CRONOMETRAGEM:

15.1- Não é permitida a presença de ninguém na área do serviço oficial de cronometragem que não seja a própria equipe e as autoridades de prova.

15.2- Independentemente de qualquer circunstância, os pilotos e/ou integrantes das equipes não poderão se dirigir diretamente ao serviço de cronometragem.

15.3- É de responsabilidade do concorrente o bom uso dos aparelhos oficiais de cronometragem (sensores) instalados nos veículos e disponibilizados pela equipe de cronometragem.

15.4- Os sensores são de propriedade da CRONOMETRAGEM, sendo obrigatória a sua devolução, em qualquer situação ao final da Tomada de Tempo, da prova, ou quando solicitado pela organização da prova (retirado e entregue ao responsável da cronometragem).

Art. 16º. RESPONSABILIDADE DAS EQUIPES:

16.1- O piloto é responsável pelas atitudes dos membros de sua equipe, seus convidados e de pessoas que direta ou indiretamente estejam ligadas à equipe, podendo ser punido, a critério dos comissários desportivos pelas atitudes dos mesmos.

16.2- Todos os pilotos e equipes deverão providenciar em seus boxes, para cada carro inscrito:

16.2.1- 2 (dois) extintores de incêndio do tipo Pó Químico, com capacidade de 12 (doze) quilos, carregados, com o número do veículo pintado no extintor em cor contrastante com o vermelho de fundo.

16.2.2- 2 (dois) cobertores de lã ou algodão, de dimensões mínimas de 1,5m por 2,0m e 2 (dois) baldes com água com capacidade de 20 litros cada um.

Art. 17º. PENALIZAÇÕES:

17.1- A critério dos Comissários Desportivos, as atitudes antidesportivas poderão ser penalizadas com **advertência, acréscimo de tempo, drive through, time penalty, exclusão e desclassificação**, além de outras sanções previstas no CDA.

17.2- Time Penalty

17.2.1- O piloto será avisado através de placa TP e o número do carro, mostrada no PSDP, por 3 voltas.

17.2.2- O piloto terá 3 (três) voltas após o 1º aviso pela placa para cumprir a penalização que consiste na entrada ao Box e sua parada em local designado na saída de Box. Após o cumprimento de tempo de "Time Penalty", o piloto poderá prosseguir na prova.



17.2.3- O piloto NÃO poderá aproveitar a punição para efetuar reparos e/ou abastecimento no seu Box, ou receber qualquer ajuda externa, mesmo que seja de elementos da sua equipe. Caso isso ocorra será aplicado novo “Time Penalty”.

17.2.4- Nos casos de impossibilidade do procedimento dos itens acima, a forma de aplicação da penalização será a perda de uma volta. Ex: quando a infração ocorrer nas últimas três voltas.

17.3- Drive Through

17.3.1- O piloto será avisado através de placa DT e o número do carro, mostrada no PSDP, por 3 Voltas.

17.3.2- O piloto terá 3 (três) voltas após o 1º aviso pela placa ou bandeira para cumprir a penalização que consiste na passagem pela faixa de pit lane na velocidade permitida em regulamento sem se deter em seu box e voltando à pista novamente.

17.3.3- O piloto NÃO poderá aproveitar a punição para efetuar reparos e/ou abastecimento no seu Box, ou receber qualquer ajuda externa, mesmo que seja de elementos da sua equipe. Caso isso ocorra será aplicado novo “drive through”.

17.3.4- Nos casos de impossibilidade do procedimento dos itens acima, a penalização será o acréscimo de 40 segundos ao tempo de prova. Ex.: Quando a infração ocorrer nas últimas três voltas.

Art. 18º. DISPOSIÇÕES GERAIS:

18.1- Será permitida a instalação e a utilização de equipamento de rádio ou similar, para comunicação veículo / box /veículo;

18.2- No caso de um piloto errar seu box e ultrapassá-lo, o veículo poderá ser empurrado para trás somente por seus mecânicos, proibido o uso de marcha ré nos boxes.

18.3- Se houver troca de motor, devidamente autorizados pelo Comissário Técnico a peça substituída ficará à disposição da organização para vistoria.

18.4- Será de responsabilidade do organizador/promotor a determinação dos horários e programação dos eventos.

18.5- As modificações ao presente regulamento se houverem, serão em forma de adendo e entrarão em vigor no momento de sua publicação.

18.6- O briefing é obrigatório e exclusivo para pilotos, salvo disposição contrária do Diretor da Prova ou dos Comissários Desportivos.



18.7- Por motivos de segurança, em condições de pista seca, todos os carros deverão seguir a seguinte regra quanto ao tempo de volta:

18.7.1- Treinos Livres / Classificatório: registrar ao menos 1 volta válida com tempo inferior à 2'15" (dois minutos e quinze segundos);

18.7.2- Corrida: completar sucessivas voltas com tempo superior à 2'20" (dois minutos e vinte segundos), sob pena de ser chamado para box para efetuar reparos (se for o caso), e exclusão, caso o veículo se mostre incapaz de registrar voltas abaixo de 2'20".



Federação de Automobilismo de São Paulo



NORMAS TÉCNICAS

Art. 1º. INTRODUÇÃO:

Este Regulamento é específico para os veículos abaixo descritos entrando em vigor na data de sua publicação e obedecer às normas do Código Desportivo do Automobilismo CDA/CBA vigente. Este regulamento, e seus adendos, têm força de lei desportiva, em conformidade com os princípios estabelecidos pela legislação nacional.

1.1- Alterações do regulamento:

As alterações ao presente regulamento serão feitas em forma de adendos.

Art. 2º. VEÍCULOS ADMITIDOS:

Serão aceitos todos os veículos que se enquadrarem no presente Regulamento Técnico.

Todos os veículos deverão estar de acordo com artigos e parágrafos do anexo “J” emitido pelo anuário da F.I.A., seus boletins e anexos, além dos seguintes itens específicos para este regulamento.

Para todas as categorias será permitido o retrabalho dos cilindros de 0,50 mm à 1,00 mm.

2.1- CATEGORIA FORÇA LIVRE (GERAL)

Todos os veículos inscritos, em todas as categorias, estarão automaticamente inscritos na categoria Força Livre Geral

2.2- CATEGORIA P1

VEÍCULOS (COM ASA MÓVEL)	Peso (kg)	Tanque (lt.)	Restritor (mm)	RPM Máximo
Protótipo FIA LMP3 aspirados acima de 4400 cm ³ até 5151 cm ³	995	92	88	7500
Ligier JS P320 - Track Day Edition aspirados até 5151 cm ³	1015	92	88	7500
Ligier JS P320 - Track Day Edition aspirados entre 5151 cm ³ até 6262 cm ³	1043	97	84	6850
Ginetta G57 e G58 até 2020 - aspirados até 6868 cm ³	982	100	86	6600
Sigma - 2 válvulas por cilindro - aspirados acima de 6868 cm ³ até 7070 cm ³	985	100	78	6500
Sigma - 2 válvulas por cilindro - aspirados acima de 6565 cm ³ até 6868 cm ³	982	100	78	6600
Sigma - 2 válvulas por cilindro - aspirados acima de 6262 cm ³ até 6565 cm ³	980	98	83	6750
Sigma - 2 válvulas por cilindro - aspirados acima de 5959 cm ³ até 6262 cm ³	978	96	84	6850



Federação de Automobilismo de São Paulo

Filiada a Confederação Brasileira de Automobilismo

GRANDE PRÊMIO CIDADE DE SÃO PAULO – 1000 MILHAS CHEVROLET ABSOLUTA 2025

REGULAMENTO DESPORTIVO E TÉCNICO – Rev. 0 – 07/08/24

Sigma - aspirados acima de 5656 cm ³ até 5959 cm ³	976	95	87,5	6950
Sigma - aspirados acima de 5353 cm ³ até 5656 cm ³	974	94	88	7200
Sigma - aspirados acima de 5151 cm ³ até 5353 cm ³	970	93	89	7400
Sigma - aspirados acima de 4400 cm ³ até 5151 cm ³	965	92	-	7800
Sigma - aspirados acima até 3800cm ³ até 4400 cm ³	880	85	-	-
Sigma - até 3800cm ³	800	85	-	-
AJR - 2 válvulas por cilindro - aspirados acima de 6868 cm ³ até 7070 cm ³	985	100	82	6500
AJR - 2 válvulas por cilindro - aspirados acima de 6565 cm ³ até 6868 cm ³	982	100	82	6600
AJR - 2 válvulas por cilindro - aspirados acima de 6262 cm ³ até 6565 cm ³	980	98	83	6750
AJR - 2 válvulas por cilindro - aspirados acima de 5959 cm ³ até 6262 cm ³	978	96	84	6850
AJR - aspirados acima de 5656 cm ³ até 5959 cm ³	976	95	87,5	6950
AJR - aspirados acima de 5353 cm ³ até 5656 cm ³	974	94	88	7200
AJR - aspirados acima de 5151 cm ³ até 5353 cm ³	970	93	89	7400
AJR - aspirados acima de 4400 cm ³ até 5151 cm ³	965	92	-	7800
AJR - aspirados acima até 3800cm ³ até 4400 cm ³	880	85	-	-
AJR - até 3800cm ³	800	85	-	-

VEÍCULOS (SEM ASA MÓVEL)	Peso (kg)	Tanque (lt.)	Restritor (mm)	RPM Máximo
Protótipo FIA LMP3 aspirados até 5151 cm ³	950	92	90	7500
Ligier JS P320 - Track Day Edition aspirados até 5151 cm ³	950	92	-	7500
Ligier JS P320 - Track Day Edition aspirados entre 5151 cm ³ até 6262 cm ³	978	97	84	6850
Ginetta G57 e G58 até 2020 - aspirados até 6868 cm ³	940	100	87	6600
Sigma - 2 válvulas por cilindro - aspirados acima de 6868 cm ³ até 7070 cm ³	930	100	78	6500
Sigma - 2 válvulas por cilindro - aspirados acima de 6565 cm ³ até 6868 cm ³	927	100	78	6600
Sigma - 2 válvulas por cilindro - aspirados acima de 6262 cm ³ até 6565 cm ³	925	98	83	6750
Sigma - 2 válvulas por cilindro - aspirados acima de 5959 cm ³ até 6262 cm ³	923	96	84	6850
Sigma - aspirados acima de 5656 cm ³ até 5959 cm ³	921	95	87,5	6950
Sigma - aspirados acima de 5353 cm ³ até 5656 cm ³	919	94	88	7200
Sigma - aspirados acima de 5151 cm ³ até 5353 cm ³	915	93	89	7400
Sigma - aspirados acima de 4400 cm ³ até 5151 cm ³	910	92	-	7800
Sigma - aspirados acima até 3800cm ³ até 4400 cm ³	860	85	-	-
Sigma - até 3800cm ³	780	85	-	-



AJR - 2 válvulas por cilindro - aspirados acima de 6868 cm ³ até 7070 cm ³	930	100	82	6500
AJR - 2 válvulas por cilindro - aspirados acima de 6565 cm ³ até 6868 cm ³	927	100	82	6600
AJR - 2 válvulas por cilindro - aspirados acima de 6262 cm ³ até 6565 cm ³	925	98	83	6750
AJR - 2 válvulas por cilindro - aspirados acima de 5959 cm ³ até 6262 cm ³	923	96	84	6850
AJR - aspirados acima de 5656 cm ³ até 5959 cm ³	921	95	87,5	6950
AJR - aspirados acima de 5353 cm ³ até 5656 cm ³	919	94	88	7200
AJR - aspirados acima de 5151 cm ³ até 5353 cm ³	915	93	89	7400
AJR - aspirados acima de 4400 cm ³ até 5151 cm ³	910	92	-	7800
AJR - aspirados acima até 3800cm ³ até 4400 cm ³	860	85	-	-
AJR - até 3800cm ³	780	85	-	-

*Para sport protótipos sobrealimentados será aplicado um fator de correção de 1,7 em sua cilindrada para obter seus parâmetros de balanço de performance.

2.2.1- Somente será permitido a utilização dos motores citados na “Ficha de homologação dos veículos” e os seguintes:

- I. GM família LT 2 válvulas por cilindro de 5.5 a 7.0;
- II. GM família LS de 6.2 a 7.0;
- III. Ford Coyote de 4.9 a 5.2;
- IV. Nissan VK50;
- V. Nissan VK56 (LMP3-Oreca);
- VI. VW 4Cil turbo 20V de 1.8 a 2.0.

2.2.2- Um restritor metálico rígido com diâmetro máximo de acordo com a tabela do Art.2.2, sendo este diâmetro mantido por largura mínima de 3mm. Este restritor deve estar instalado imediatamente após o corpo de borboletas, entre o mesmo e o coletor de admissão do motor. O sistema independente de sua construção, deverá ser totalmente estanque. Isto é, todo o ar que alimenta o motor deve passar pelo(s) restritor(s) e o bloqueio do mesmo deve fazer com que o motor pare imediatamente em qualquer rotação. Nenhum elemento contendo fluxo de ar pode entrar ou sair do sistema de admissão sem passar pelo restritor previamente. O restritor deve ser fabricado em material metálico (ligas de alumínio são autorizadas) e o diâmetro mínimo deve se estender ao longo de uma distância de 3mm.

2.2.3- Os Veículo P1 deverão seguir a tabela de Capacidade Volumétrica x Rotações Máximas por Minuto de acordo com a tabela do Art. 2.2, assim como as demais diretrizes.

1. Tolerância de rotações máximas por minuto:
 - a. Abertura de borboleta de acelerador 0 – 40% - Livre
 - b. Abertura da Borboleta de Acelerador 41 a 100% + 150 RPM no máximo de 5 vezes na sessão.



Os parâmetros acima serão controlados pelos dos técnicos da FASP através do sistema de aquisição de dados dos veículos. Os dados poderão ser solicitados a qualquer momento do evento para conferência.

2.2.4- Os itens descritos abaixo deverão estar de acordo com a “Ficha de Homologação”, enviada previamente a categoria, de seus respectivos carros:

- I. Motor;
- II. Transmissão, diferencial, relações de transmissão;
- III. Entre eixos;
- IV. Largura máxima medida no flanco externo do pneu;
- V. Elementos aerodinâmicos;
- VI. Carroceria, medidas de cockpit conforme descrito no boletim técnico da P1;

2.3- CATEGORIA P2

VEÍCULO	Peso (kg)	Tanque (lt.)
Sport Protótipos – aspirados acima 7001 cm ³ até 7200 cm ³	950	100
Sport Protótipos – aspirados acima 6301 cm ³ até 7000 cm ³	900	100
Sport Protótipos – aspirados acima 5001 cm ³ até 6300 cm ³	860	100
Sport Protótipos – aspirados acima 4001 cm ³ até 5000 cm ³	800	100
Sport Protótipos – aspirados acima 3601 cm ³ até 4000 cm ³	750	100
Sport Protótipos – aspirados acima 2501 cm ³ até 3600 cm ³	730	100
Sport Protótipos – aspirados até 2500 cm ³	660	100
Sport Protótipos – sobrealimentados acima 2401 cm ³ até 4200 cm ³	900	100
Sport Protótipos – sobrealimentados acima 2101 cm ³ até 2400 cm ³ multiválvulas	780	100
Sport Protótipos – sobrealimentados até 2100 cm ³ multiválvulas	740	100
Sport Protótipos – sobrealimentados até 2100 cm ³ 8 válvulas	700	100
Sport Protótipos – sobrealimentados até 1350 cm ³ equipados com motor / câmbio de motocicleta	520	80
AJR P2	900	100
SIGMA P2	900	100
JL Protótipo Silhouette 20	1.175	100

- Permitido tanque de até 110 litros para veículos acima de 5500 cm³ e não injetados.

2.3.1- Proibido a utilização dos seguintes motores nesta categoria P2:

- I. Judd Power: HK V8 LMP2, JUDD KV (ZYTEC) V8 F3000, JUDD DB3.0, JUDD DB3.4, JUDD DB4.0, JUDD GV 4.0, JUDD GV 4.2, JUDD GV 5.0, JUDD GV 5.5;
- II. Zytec;
- III. Acura HPD AR35TT;
- IV. Gibson Technology: GK428 LM P2, GL458 LM P1;
- V. AER: SR20, P03, P07, P14, P25, P32, P41, P57, P60B, P63, P65, P91 e P91B;



- VI. Mecachrome V634P1 LM P1;
- VII. Toyota TS050 Hybrid LM P1;
- VIII. Proibido motores sobrealimentados acima de 4200 cm³;
- IX. Motores provenientes do Campeonato Alemão DTM – Deutsche Tourenwagen Masters;
- X. Motores Ford EcoBoost V6 – Ford Performance;
- XI. Motores com sistema de sobre alimentação composta (turbinas ligadas em série);
- XII. Motores provenientes dos Campeonatos de F1 ou F-Indy.

2.3.2- Proibido o uso da asa móvel.

2.3.3- Para o veículo AJR P2 é obrigatória a utilização de “ASA DIANTEIRA” composta de 1(um) único elemento e “ASA TRASEIRA” composta por 2(dois) elementos, ambas de acordo com desenho técnico e dimensões definidas pelo fabricante JLM Racing, modelo AJR P2. As medidas de asa fixa estão definidas em boletim técnico CBA – “PARAMETROS CONSTRUTIVOS DE CELULAS DE SOBREVIVENCIA PARA PROTOTIPOS DE CATEGORIAS P1”

2.3.4- Para o veículo AJR P2, fica proibida a utilização de sistema com “3ª (terceira) mola na suspensão do eixo dianteiro e do traseiro.

2.4- CATEGORIA P3

VEÍCULO	Peso (kg)	Tanque (lt.)
Sport Protótipos – até 1507 cm ³ com motor/câmbio de motocicleta	450	80
Sport Protótipos – até 2300 cm ³ multiválvulas 4 cilindros	680	100
Sport Protótipos – até 2100 cm ³ multiválvulas 4 cilindros	650	100
Sport Protótipos – até 2200 cm ³ 8V 4 cilindros	620	100

2.5- CATEGORIA P4

VEÍCULO	Peso (kg)	Tanque (lt.)
Sport Protótipos – até 2100 cm ³ 8 válvulas 4 cilindros	630	100
Sport Protótipos – até 2400 cm ³ 8 Válvulas 4 cilindros com câmbio importado	645	100
Sport Protótipos – até 2100 cm ³ 8 Válvulas 4 cilindros com importado e admissão original com 1 borboleta de diâmetro livre	620	100

2.6- CATEGORIA GT3

VEÍCULO	Peso (kg)	Restritor (mm)	Tanque (lt.)
Veículos FIA GT3 acima de 2012	1225	-	100
Aston Martin Vantage AMR GT3	1270	-	100
BMW M4	1290	-	94



Federação de Automobilismo de São Paulo

Filiada a Confederação Brasileira de Automobilismo

GRANDE PRÊMIO CIDADE DE SÃO PAULO – 1000 MILHAS CHEVROLET ABSOLUTA 2025
REGULAMENTO DESPORTIVO E TÉCNICO – Rev. 0 – 07/08/24

Ferrari 488 GT3	1300	-	98
Lamborghini Huracan GT3	1320	2 x 40,0	100
McLaren 720S GT3	1270	-	106
Mercedes Benz AMG GT3	1325	2 x 36,0	100
Porsche 911 GT3R 992	1260	2 x 39,5	97
Porsche 911 GT3R991	1240	2 x 43,0	97

Para os veículos sobrealimentados, serão considerados como valores Máximos de Pressão do Boost:

Veículo	RPM																	
	4000	4500	4750	5000	5250	5500	5750	6000	6250	6500	6750	7000	7250	7500	7750	8000	8300	
Ferrari 488 GT3	1.449	1.488	1.513	1.538	1.557	1.575	1.575	1.576	1.566	1.555	1.532	1.509	1.466	1.423	1.211	1.000	1.000	1.000
McLaren 720s GT3	1.741	1.726	1.716	1.706	1.698	1.691	1.673	1.656	1.633	1.611	1.563	1.515	1.485	1.455	1.352	1.349	1.347	1.000
BMW M4 GT3	2.113	2.179	2.223	2.268	2.328	2.406	2.494	2.513	2.533	2.454	2.363	2.223	2.117	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Aston Martin Vantage AMR GT3	1.510	1.588	1.637	1.686	1.721	1.755	1.794	1.794	1.794	1.794	1.765	1.745	1.372	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000

2.6.1- Todos os veículos serão pesados, drenados e sem o piloto.

2.7- CATEGORIA GT3 LIGHT

VEÍCULO	Peso (kg)	Restritor (mm)	Tanque (lt.)
Veículos FIA GT3 até 2012	1200	-	100
Protótipo JL 09	1100	-	100
Aston Martin GT3 até 2012 com restritor FIA	1215	2x 39,5	100
Ferrari 458 GT3 até 2015	1230	2x 53,5	100
Nissan GTR Track Day Spec 2008	1450		100

2.7.1- Proibida a utilização de freios de cerâmica/carbono.

2.7.2- Todos os veículos serão pesados, drenados e sem o piloto.

2.8- CATEGORIA GT4

Veículo		Peso (kg)	Tanque	Restritor	Mapa do Motor
Marca	Modelo				
AUDI	R8 GT4	1510	100	44 mm	ECU MAP BoP 2021
BMW	M4 GT4 / M2 GT4 Spec	1460	100	livre	SILVER STICK - ECU BoP 2021
BMW	M2 GT4 Spec	1460	100	-	BLACK STICK
MCLAREN	570S GT4	1500	110	-	2019 MAP ECU MAP BoP 2020
MERCEDES	AMG GT4	1470	100	-	POWER LEVEL 2 CORRECTION = 1010mbar ECU BoP 2020
FORD	MUSTANG GT4	1495	100	60 mm	ECU MAP BoP 2020



PORSCHE	718 Cayman GT4 CS MR	1320	100	-	ECU MAP BoP 2021
Ginetta	G55 GT4 2019	1120	95	68 mm	Restritor: G55-E0398 DESENHO FIA
VEÍCULOS FIA	GT4	A DEFINIR EM ADENDO/RPP DE ACORDO COM O VEÍCULO			

2.8.1- Os itens descritos abaixo deverão estar de acordo com a “Ficha de Homologação FIA / SRO” de seus respectivos carros:

- I. Motor;
- II. Câmbio;
- III. Sistema de Admissão de Ar do Motor – Intake;
- IV. Sistema de Sobre alimentação do Motor Completo (coletores, turbinas etc.);
- V. Distância Entre Eixos;
- VI. Bitola (distância transversal entre as rodas do mesmo eixo) dianteira e traseira;
- VII. Sistema de freios dianteiro e traseiro;
- VIII. Tanque de combustível e linha de pressurização e alimentação de combustível do veículo.

2.8.2- Art. 19.7.6 – Todos os veículos deverão ser pesados, drenados e sem o piloto.

2.8.3- Todos os veículos que têm utilização de restritor de motor prevista na tabela acima deverão utilizar o mesmo de acordo com “Desenho FIA” e deve estar localizado na entrada de ar com seu diâmetro interno previsto nas tabelas do Art. 19.6 deste regulamento. Se o motor possuir duas ou mais borboletas, este restritor deverá ser instalado na entrada de um “Airbox” que então alimentará as borboletas do sistema de admissão do motor. O sistema independente de sua construção, deverá ser totalmente estanque. Isto é, todo o ar que alimenta o motor deve passar pelo(s) restritor(s) e o bloqueio do mesmo deve fazer com que o motor pare imediatamente em qualquer rotação. Nenhum elemento contendo fluxo de ar pode entrar ou sair do sistema de admissão sem passar pelo restritor previamente.

2.9- CATEGORIA GT4 LIGHT

Veículo		Peso	Restritor	Tanque	Mapa do Motor
Marca	Modelo				
Audi	R8 GT4 V8 4200 cc - Ano 2008	1150	Livre	100	-
BMW	M3 (até 2008)	1200	Livre	100	-
BMW	M240	1200	Livre	100	-
FIAT	Línea até 1400 cm ³ sobrealimentado	1080	Livre	100	-
GINETTA	G55 GT4	1140	Livre	100	-
MERCEDES	CLA 45 AMG	1200	Livre	100	-
	CM3 AMG	1200	Livre	100	-
PROTÓTIPO G11	(BR Marcas)	1000	Livre	100	-
VEÍCULOS FIA TCR	---	1000	Livre	100	-



2.9.1- Os restritores deverão ser confeccionados em chapas de 3,0 a 5,0 mm de espessura, posicionados na frente da borboleta e com cantos vivos virados para a borboleta.

2.9.2- Todos os veículos deverão ser pesados, drenados e sem o piloto.

2.10- CATEGORIA PN1

	Peso (Kg)	Tanque (Lts)
- Protótipos de fabricação nacional aspirados até 1600 cm ³ 8 válvulas	650	100

2.11- CATEGORIA PN1A

	Peso (Kg)	Tanque (Lts)
- Protótipos de fabricação nacional aspirados de 1601 cm ³ até 2100 cm ³ 8 válvulas	650	100

2.12- CATEGORIA PN2

	Peso (Kg)	Tanque (Lts)
- Protótipos de fabricação nacional sobrealimentados até 1600 cm ³ 8 válvulas	700	100

2.13- CATEGORIA PN2A

	Peso (Kg)	Tanque (Lts)
- Protótipos de fabricação nacional sobrealimentados de 1601 cm ³ até 2100 cm ³ 8 válvulas	700	100

2.14- CATEGORIA TURISMO 1 (T1)

	Peso (Kg)	Tanque (Lts)
- Veículos de Turismo de fabricação livre aspirados até 1600 cm ³ 8 válvulas	930	100
- Veículos de Turismo de fabricação livre aspirados até 1600 cm ³ 16 válvulas	930	100

2.15- CATEGORIA TURISMO 1ª (T1A)

	Peso (Kg)	Tanque (Lts)
- Veículos de Turismo de fabricação livre aspirados até 2100 cm ³ _____	850	100
- Poderão participar desta categoria os carros da Classic Cup categoria GTS com motor até 2100 cilindradas _____	850	100

2.16- CATEGORIA TURISMO 1B (T1B)

	Peso (Kg)	Tanque (Lts)
- Veículos de Turismo de fabricação livre aspirados de 2101 cm ³ até 2500 cm ³	900	100
- Veículos de Turismo de fabricação livre aspirados de 2501 cm ³ até 4500	1200	100

- Carros Turismo com motor acima de 2.000cc entre eles: Opalas, Mavericks, Omega, etc. Pneus slick livres.

- Permitido modelo Aldee Fechado devendo respeitar o peso mínimo de 840kg (com piloto e em ordem de marcha) e o limite de capacidade do tanque de 100 litros.



2.17- CATEGORIA TURISMO 2 (T2)

	Peso (Kg)	Tanque (Lts)
- Veículos de Turismo de fabricação livre sobrealimentados até 2100 cm ³	980	100

2.18- CATEGORIA TURISMO 2A (T2A)

	Peso (Kg)	Tanque (Lts)
- Veículos de Turismo de fabricação livre sobrealimentados de 2101 cm ³ até 2500 cm ³	980	100
- Veículos de Turismo de fabricação livre sobrealimentados de 2501 cm ³ até 4500 cm ³	1200	100

2.19- CATEGORIA TURISMO 1.4

	Peso (Kg)	Tanque (Lts)
- Veículos de Turismo de fabricação nacional aspirados até 1400 cm ³ - Injeção e Suspensão livres	850	100

2.20- PESAGEM

Se não especificado em sua categoria, os Protótipos serão pesados sem combustível e sem piloto. E os demais carros, em ordem de marcha e com o piloto.

2.21- PNEUS

Para as Categorias Turismo 1.4 pneus radiais de medida e procedência livre – proibido pneus slicks e semi-slicks.

Para a Categoria T1 pneus radiais e semi-slicks de medida e procedência livre – proibido pneus slicks.

Para as demais categorias, pneus radiais livres, slicks livres, semi-slicks livres ou de Chuva WET livres.

Proibido Pneus Remold em todas as categorias.

Art. 3º. SISTEMA ELÉTRICO:

3.1- Equipamento de iluminação dianteira: Mesmo durante o dia, todas as categorias deverão permanecer com suas luzes dianteiras ligadas (mínimo 2 focos – um de cada lado).

No período noturno SERÁ OBRIGATÓRIO no mínimo, 2 (dois) focos de luzes e no máximo, 8 (oito) focos de luzes dianteiras para todas as categorias.



3.1.1- Categorias P1, P2, GT3, GT3 Light, GT4, GT4 Light obrigatoriamente devem usar faróis com luz branca.

3.1.2- Categorias P3, P4, PN1, PN1A, PN2 e PN2A, T1, T1A, T1B, T2 e T2A, TNC E Turismo 1.4 obrigatoriamente devem usar faróis com luz amarela e T1, T1A, T1B, T2, T2A, TNC e Turismo 1.4 além das luzes amarelas, deverá ter iluminação no teto do veículo.

3.1.3- Os suportes de faróis nunca poderão se projetar à frente deles.

3.2- Equipamento de iluminação traseira: São obrigatórios no mínimo 2 (dois) e no máximo 4 (quatro) focos de luz traseira vermelha. Permitido uso de iluminação de LED porém com focos diferenciados do lado direito e esquerdo. Proibido fita de LED única na traseira.

3.2.1- É obrigatório que estejam operantes no mínimo 2 (dois) focos de freio e 2 (dois) focos de lanterna, sendo um de cada lado do carro, quando em prova noturna ou em sinalização de chuva.

3.2.2- É proibido utilizar qualquer tipo de artifício que possa ser capaz de desligar as luzes de freio durante o evento, ou acioná-las independentemente do pedal de freio.

3.3- Outros equipamentos de iluminação: Poderá ser instalado qualquer tipo de luz de advertência, desde que não ofusque tanto o piloto do veículo como os outros participantes. É proibido o uso de pisca alerta ou sistema intermitente.

3.3.1- Obs.: À comissão técnica se reserva o direito de vetar qualquer tipo de construção perigosa ou exagerada neste item.

3.4- É permitido o uso de chave para desligar a excitação do campo magnético do alternador.

3.5- Telemetria: todos os veículos participantes das etapas poderão utilizar sistema de telemetria unidirecional sendo somente permitido a equipe receber informações do carro na pista.

3.5.1- É permitido o uso de rádio de comunicação entre piloto e boxes.

3.5.2- É permitido o uso de sistemas de medição de tempo não oficiais do evento, desde que estes operem de forma independente a outros sistemas, porém jamais serão aceitos como tempos oficiais da prova.

3.5.3- É permitido o uso de aquisição de dados e regulagem do motor, quando o veículo estiver parado na área de box.

Art. 4º. SISTEMAS DE SEGURANÇA:

4.1- Recuperador de óleo: É obrigatória a instalação de um recuperador de óleo translúcido de material resistente a altas temperaturas, com uma capacidade mínima de 2 (dois) litros, sendo recomendado 3



(três) litros dentro do cofre do motor e conectado com mangueira à tampa de válvula do motor. Todos os respiros deverão ser dirigidos para o recuperador de óleo.

4.2- Travas de segurança:

4.2.1- Veículos de turismo: Pelo menos duas travas de segurança acionáveis no exterior do carro são obrigatórias para o capô dianteiro e para a tampa traseira. O mecanismo original de travamento e abertura do capô do motor e da tampa do porta-malas dos veículos deve ser removido.

4.2.2- Protótipos: Pelo menos quatro travas de segurança são obrigatórias para cada peça removível da carenagem.

4.3- Espelhos retrovisores:

4.3.1- Turismo: É obrigatória a permanência dos espelhos retrovisores internos e externos. É obrigatório espelho retrovisor externo, lado direito. Modelo e procedência livre.

4.3.2- Protótipos: Obrigatório no mínimo 2 (dois) espelhos retrovisores.

4.4- Gancho de reboque: Firmemente preso ao chassi do veículo, tanto na traseira como na dianteira, quando rígidos, deverão ser instalados de maneira que não ultrapassem o perímetro da carroceria, quando flexíveis (cabo de aço) não haverá restrições. Deverão ser pintados com cores contrastantes à do veículo.

4.4.1- O não cumprimento do item 4.4 ou o rompimento do gancho de reboque durante um resgate implicará em penalização de 10 Up's (unidade penalizadora). Podendo ainda o veículo ser colocado fora da área de risco e não ser resgatado.

4.5- Extintor:

4.5.1- Obrigatório no veículo um extintor de pó químico de pelo menos 4 kg de capacidade ou o kit de extintor elétrico especial de competição. Todos os modelos de extintor deverão possuir canalização metálica com 10 mm de diâmetro do pó químico ou líquido do extintor elétrico para o piloto, tanque de combustível e motor. O acionamento quando não for elétrico deverá ter um acionador remoto para o piloto e também um acionador do lado externo do veículo para em caso de acidente o sinalizador possa fazer o disparo do extintor. O mecanismo de disparo deverá ser sinalizado por uma letra "E" vermelha, localizada num disco "branco", com diâmetro de 7,0 (sete) cm no mínimo.

4.5.2- É de responsabilidade do Piloto que o sistema elétrico do Extintor Elétrico esteja ativo em todo o momento que o carro estiver na pista ou no pit lane.

4.5.3- Além do extintor obrigatório com canalização, é permitida a instalação de mais um extintor removível extra fixado com presilhas de desengate rápido.



4.5.4- Cada carro inscrito deverá ter, além do extintor obrigatório do carro, 2 (dois) extintores em seu Box com capacidade de 12 (doze) quilos de Pó Químico e com o número do carro pintado no mesmo.

4.6- Chave geral: É obrigatória a instalação de uma chave geral do sistema elétrico ao alcance do piloto, desde seu banco, com cinto de segurança afivelado e também de outra do lado externo do veículo indicado por um triângulo azul e um sinal específico vermelho (raio). Ao ser desligada em qualquer das posições aqui determinadas, deverá de imediato cortar o sistema elétrico do veículo, interrompendo seu funcionamento total.

4.7- Para-brisas: Para veículos de turismo é obrigatório o uso de para-brisa de vidro laminado.

4.8- Limpador de para-brisas: Nos veículos de turismo, devem funcionar conforme o sistema original.

4.9- Proteções: (ver anexo “J” da F.I.A.) deverão ser absolutamente estanques, à prova de qualquer tipo de fluído ou gases, nos seguintes casos:

4.9.1- Proteção contra escape de ácidos e gases de bateria.

4.9.2- Proteção contra gases de escapamento e calor, caso haja necessidade do(s) tubo(s) de escapamento passar pelo habitáculo.

4.9.3- Proteção contra fogo, gases, fluído e combustível entre o motor e o habitáculo do piloto.

4.9.4- Isolamento metálico entre o habitáculo e o tanque de combustível.

4.9.5- Acumulador de óleo; quando utilizado no habitáculo, deverão estar com isolamento metálico eficiente assim como as mangueiras do sistema.

4.10- Arco de segurança (Turismo):

No veículo deverá ser instalado um arco de segurança (Santo Antônio), que permita livre acesso do piloto ao interior/exterior do veículo. O Santo Antônio deverá ter um mínimo de seis pontos de apoio, podendo ser estendido até os pontos de montagem da suspensão dianteira e traseira na carroceria, sendo que, sua fixação poderá ser efetuada por meio de cavilhas e/ou soldagem aos pontos de montagem da suspensão ou molas. É permitida a colocação de uma barra transversal acima do motor, unindo o prolongamento do santo Antônio.

O material empregado na confecção do arco deverá ser tubo de aço carbono ou cromo molibdênio, com dimensões mínimas de 38,0mm de diâmetro externo e parede mínima de 2,5mm de espessura, ou, 40,0mm de diâmetro externo por parede mínima de 2,0mm de espessura, ou, 44,80mm de diâmetro externo por 2,35mm de parede mínima de espessura. Deverá ser instalada uma placa de fixação integrada à base de cada

montante, com uma espessura mínima igual à parede do tubo referido, sobre a qual estiver fixada. Deverá ser instalada ainda, igual número de reforços nos pontos de apoio do arco no assoalho, através da instalação de chapa de aço de 2 mm de espessura mínima e 35 (centímetros quadrados) de área, (ex: 7x5cm), solidamente fixados a carroceria, com parafusos de no mínimo 8 mm de diâmetro, em número de



três por placa de apoio ou soldadas. É obrigatório um furo, não passante, com diâmetro de 6 mm em todas as barras para verificação da espessura mínima especificada.

4.10.1- Maiores detalhes sobre arco de segurança: Anexo “J” 253 (FIA) Artigo 8º

4.11- Outros itens: Salvo os itens de segurança que são definidos neste regulamento, todos os outros devem seguir os conceitos do ANEXO “J” DA FIA e CDA/CBA.

Art. 5º. COMBUSTÍVEL:

5.1- Somente poderá ser utilizado como combustível: Etanol, Gasolina Podium e Gasolina Comum, fornecido pelo distribuidor indicado pela organização, dentro do autódromo.

5.2- A capacidade máxima de combustível permitida dentro dos boxes é de 200 (duzentos) litros, contando com a Torre de Abastecimento.

5.3- Para que o transporte de combustível dentro da área dos boxes tenha o mínimo risco de derramamentos e incêndios, cada piloto e chefe de equipe deverá providenciar um carrinho manual para facilitar o transporte do combustível.

5.4- Os tanques de combustível dos carros deverão ser de metal ou de borracha, estando proibido o uso de tanque de qualquer tipo de fibra ou plástico, salvo se o veículo optar em usar tanque original do próprio veículo.

5.5- Os tanques de combustível dos veículos deverão possuir dispositivo de segurança (respiro) para caso de ocorrer excesso de combustível durante a operação de abastecimento/ reabastecimento.

5.6- A capacidade de combustível é medida desde o bocal do tanque até a flauta de combustível, estando desta forma, inclusos: Mangueiras, respiros, tanque, cash tanques.

Art. 6º. CONSIDERAÇÕES TÉCNICAS GERAIS:

6.1- É proibida a participação de veículos com rodas expostas. Ex. monopostos e tubulares do tipo auto Cross.

6.2- Serão admitidos carros sem capota desde que estejam rigorosamente de acordo com todos os itens de segurança: Santo Antônio de 6 (seis) pontos constantes no ANEXO “J” da F.I.A.

6.3- Não é permitida a troca de chassi ou monobloco após o início da primeira atividade de pista oficial do evento sob pena de desclassificação. A troca de bloco do motor somente será permitida mediante o cumprimento dos seguintes itens:

6.3.1- Solicitar autorização aos comissários Técnicos.



6.3.2- O bloco do motor retirado deverá ficar à disposição dos Comissários Técnicos até o final da prova. A troca do bloco do motor poderá ser feita durante os treinos livres, entre o treino cronometrado e a corrida, e, entre as baterias. O veículo sempre perderá sua posição no grid quando efetuar estes procedimentos, devendo largar na última posição do mesmo.

6.4- Obrigatório a retirada dos para-choques metálicos e dos sistemas de fixação (almas) naqueles veículos em que o para-choques for incorporado (evolvente). Será permitida a manutenção dos para-choques quando estes forem confeccionados em plástico ou fibra de vidro, ou outro composto facilmente destrutível e maleável, retirada a alma, mantendo, porém, o formato dos originais.

6.5- Caso o veículo necessitar de adição de peso, esta deverá ser feita utilizando lastro de chumbo ou aço. Este lastro deverá ser preso ao habitáculo do veículo, com no mínimo, dois parafusos de aço 8.8 de 10,0 mm de diâmetro mínimo, em local visível e de tal forma que permita uma lacração efetiva pela Comissão Técnica.

6.6- Tubo de escape para Veículos Turismo (GT3, GT3 Light e GT4): preferencialmente deverão seguir a montagem e trajeto original do veículo. Em caso de adaptação, devem observar os seguintes itens:

6.6.1- O tubo de escapamento deverá situar-se a uma altura máxima de 45 cm e mínima de 10 cm em relação ao solo de modo que nenhuma parte toque no solo quando um ou mais pneus estiverem vazios, com o piloto e seu equipamento a bordo.

6.6.2- O tubo pode dirigir-se para a lateral do veículo, numa posição que deverá estar limitada à frente por um plano transversal que passe ao meio da distância entre eixos para trás e não deverá de modo algum formar saliência em relação ao perímetro da carroceria e poderá ficar até 100,0 mm para dentro da mesma. É permitido o trabalho do assoalho e caixa lateral para acomodação do tubo de escape. Permitida passagem do tubo por dentro do habitáculo com proteção eficiente para calor e gases.

6.6.3- - O tubo pode dirigir-se para o centro do carro abaixo do assoalho obrigatoriamente passando da linha de entre eixos do veículo.

6.7- A critério dos comissários técnicos os veículos terão seus pesos verificados no final da classificação e da corrida com tanques drenados e em ordem de marcha sem piloto.

6.7.1- O equipamento oficial de pesagem da prova (balança) é o único cujas medições serão consideradas válidas e os resultados obtidos são inapeláveis.

Art. 7º. SISTEMAS DE ABASTECIMENTO:

OBRIGATÓRIO A TODOS OS PARTICIPANTES DO EVENTO

7.1- Objetivo dos sistemas:



7.1.1- Permitir a todas as equipes uma operação de abastecimento rápida, eficiente e principalmente segura, como também compatível com os atuais padrões internacionais aplicados em provas desta natureza.

7.1.2- No que concerne ao item SEGURANÇA, minimizar ou até eliminar o risco de incêndios, ou acidentes com o manuseio de combustíveis altamente voláteis.

7.1.3- Garantir às pessoas envolvidas no trabalho de abastecimento de veículos o máximo de segurança durante esta operação, com a finalidade de preservar a integridade física e a própria vida de cada um, no caso de acidentes com combustível.

7.2- Sistemas permitidos:

7.2.1- Torre de abastecimento: padronizada, com mangueiras e engates rápidos.

7.2.2- Reservatórios tipo "Nascar": equipados com engates rápidos.

7.2.3- Galão de reabastecimento específicos para automobilismo, do tipo "VP Racing" ou sistemas idênticos, com válvula de controle do fluxo de combustível.

Proibido uso de mangueira sem válvulas.

7.3- Características do sistema com torre:

7.3.1- Reservatório de abastecimento de combustível:

7.3.1.1- Instalado dentro dos boxes de cada equipe.

7.3.1.2- A capacidade máxima de combustível armazenado deve ser de 200 (duzentos litros).

7.3.1.3- O material usado na construção do reservatório deverá atender as seguintes exigências: ser resistente à ação corrosiva do combustível utilizado e não ser inflamável, de preferência em aço ou semelhante.

7.3.1.4- Possuir um "respiro" na parte superior com o máximo de 2,5 (duas e meia) polegadas de diâmetro. A abertura do respiro deve ser protegida com uma tampa tipo "chapéu".

7.3.1.5- O reservatório não poderá ter nenhuma inclinação em relação ao solo.

7.3.1.6- É proibido o uso de pressurização no reservatório de combustível, portanto o abastecimento deverá ocorrer por gravidade.

7.3.1.7- A altura máxima do reservatório em relação ao solo é de 2 (dois metros), medida do piso até a parte mais alta do reservatório, excluindo-se o chapéu do respiro.

7.3.1.8- Na torre de abastecimento deverá estar afixado ou pintado o número do veículo que dela se utiliza.



7.3.1.9- Se uma equipe for constituída por 2 (dois) ou mais veículos, poderá utilizar a mesma torre de abastecimento desde que a mesma esteja identificada com os números dos veículos que dela se utilizam. Constatada irregularidade na torre, os dois veículos serão punidos.

7.3.2- Torre de fixação do reservatório:

7.3.2.1- Instalado dentro dos boxes de cada equipe.

7.3.2.2- A base de suporte e fixação do reservatório deverá ser confeccionada de material resistente ao peso do conjunto. É vetado o uso de materiais de fácil combustão, tais como madeira, plástico, etc.

7.3.3- 7.3.3- Conjunto de equipamentos para abastecimento do reservatório:

7.3.3.1- Composto de mangueira, bomba e flange.

7.3.3.2- O abastecimento deverá ser feito exclusivamente por meio de uma bomba “MANUAL” com uma mangueira de no máximo 19 (dezenove) milímetros ou $\frac{3}{4}$ (três quartos) de polegadas de diâmetro interno e flange ligada na face oposta à saída da mangueira de abastecimento do veículo.

7.3.3.3- É proibido o uso de qualquer tipo de bomba por acionamento elétrico, pneumático, ou tipo de acionamento que não seja manual.

7.3.4- Conjunto de equipamentos para abastecimento do veículo:

7.3.4.1- Composto por flange, mangueira, válvula de segurança, bocal de engate rápido.

7.3.4.2- O diâmetro máximo da mangueira deverá ser de até 2,5” (duas e meia polegadas).

7.3.4.3- A flange de ligação da válvula de segurança na mangueira deverá ter o diâmetro interno de 39 mm e este “restritor” deverá ser instalado na saída da válvula de segurança.

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

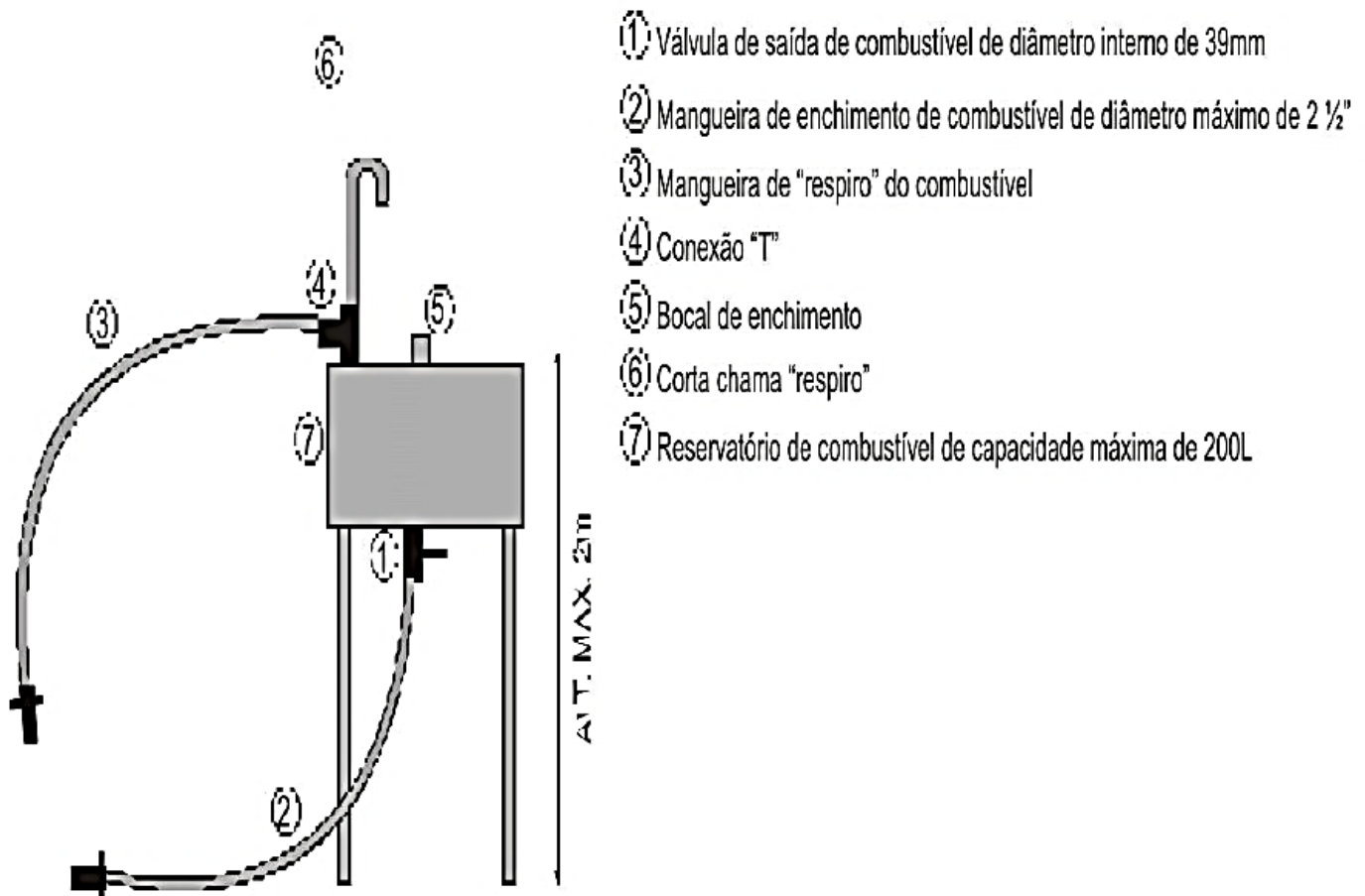
7.3.4.5- Somente a mangueira de abastecimento poderá ser projetada para fora do box quando da operação de reabastecimento do veículo, devendo em seguida, ao término da operação, ser recolhida através do sistema de suportes para dentro do box.

7.4- Local de instalação: O local de instalação da torre deverá ser identificado com faixas de solo na cor amarela, distante 1 (um) metro da base do suporte da torre, isolando a área determinada de qualquer equipamento ou material. A largura da faixa deverá ter no mínimo 100 mm (cem) milímetros. A

demarcação do solo é de responsabilidade das equipes assim como a devolução dos boxes de forma original, sem as marcações.

7.5- Inspeção do sistema: O sistema de abastecimento/reabastecimento, no que concerne a sua construção, instalação e operacionalidade, será vistoriado pela autoridade responsável, antes e durante a prova, podendo no caso de irregularidade constatada, excluir a equipe da competição.

DESENHO DA TORRE DE ABASTECIMENTO:



Art. 8º. OPERAÇÃO DE ABASTECIMENTO:

8.1- Na parada do veículo para abastecimento/reabastecimento é opcional que o motor esteja desligado, porém o piloto deverá manter as portas do veículo sempre abertas durante toda a operação, exceto no caso de veículo sem capota.

8.2- Todos envolvidos no abastecimento/reabastecimento deverão obrigatoriamente utilizar, durante a operação, vestimenta completa, macacão, luvas, sapatilhas, balaclava e capacete, previamente aprovados pela vistoria técnica e HOMOLOGADOS pela C.B.A. ou F.I.A.

8.3- É obrigatório durante a operação, que um auxiliar da equipe esteja preparado no local, com extintor de Pó Químico tipo ABC de 12 (doze) quilos em posição de combate a incêndio, devidamente equipado com as vestimentas descritas no parágrafo anterior.



8.4- É também obrigatória a utilização de respiro no abastecimento, este retornando para a torre de abastecimento através de seu respiro (chapéu), evitando-se a liberação de gases e o derramamento de combustível.

8.5- Qualquer quantidade de combustível derramada pela equipe seja antes, durante ou após a operação será passível de penalização com “Time Penalty” de 20 segundos para o veículo envolvido. A equipe responsável pelo ocorrido deverá imediatamente remover do local, através de produtos e materiais de limpeza (vassoura, rodos, etc.) todo o combustível derramado.

8.5.1- É indicado o uso de um cobertor molhado abaixo ou ao redor do bocal de abastecimento nos momentos da colocação e remoção do engate.

8.6- Durante a operação de abastecimento, somente 3 (três) integrantes (dois no sistema de abastecimento e um no extintor), devidamente vestidos com os seus equipamentos de segurança e mais os pilotos, poderão se aproximar dos veículos. Os demais integrantes não poderão tocar no carro. Somente após a conclusão da operação de abastecimento, os outros integrantes poderão iniciar os eventuais reparos. O veículo que não cumprir este item será penalizado com “Time Penalty” de 30 segundos.

8.6.1- Se durante o abastecimento/reabastecimento for necessário a ajuda de um integrante da equipe para a saída ou entrada de um piloto, o mesmo deverá estar com vestimenta completa de proteção. (Durante o abastecimento somente um integrante pode auxiliar os pilotos).

8.6.2- O piloto poderá ser auxiliado por qualquer integrante sem vestimenta de proteção somente se a troca estiver sendo feita antes ou após o abastecimento.

8.7- Recomenda-se o aterramento do carro antes do início do abastecimento/reabastecimento. O aterramento poderá ser feito rapidamente com um cabo ligado ao escapamento através de uma garra jacaré.

8.8- Estas regras devem ser seguidas rigorosamente em todos os abastecimentos/reabastecimentos realizados durante a prova, estando o veículo fora ou dentro do box.



Federação de Automobilismo de São Paulo

Filiada a Confederação Brasileira de Automobilismo

GRANDE PRÊMIO CIDADE DE SÃO PAULO – 1000 MILHAS CHEVROLET ABSOLUTA 2025
REGULAMENTO DESPORTIVO E TÉCNICO – Rev. 0 – 07/08/24

As alterações técnicas ao presente regulamento, quando houver, serão em forma de adendo.

O presente regulamento foi analisado e aprovado pelo **Conselho Técnico Desportivo Paulista**, e homologado pelo Presidente da **Federação de Automobilismo de São Paulo**.

São Paulo, 07 de agosto de 2024

Élcio de São Thiago
Presidente FASP

Vartan Gdikian
Presidente CTD



Federação de Automobilismo de São Paulo