



Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

CLÁSSICOS DE COMPETIÇÃO REGULAMENTO TÉCNICO 2019

ARTIGO 1: VEÍCULOS, CHASSI E MODIFICAÇÕES PERMITIDAS

ARTIGO 2: CATEGORIAS

ARTIGO 3: CARROCERIA E DIMENSÕES

ARTIGO 4: PESO

ARTIGO 5: MOTOR

ARTIGO 6: TRANSMISSÃO PARA AS RODAS

ARTIGO 7: SUSPENSÃO

ARTIGO 8: SISTEMA DE FREIOS

ARTIGO 9: SISTEMA DE DIREÇÃO

ARTIGO 10: RODAS E PNEUS

ARTIGO 11: COMBUSTÍVEL E ABASTECIMENTO

ARTIGO 12: LUBRIFICAÇÃO E ARREFECIMENTO

ARTIGO 13: SISTEMA ELÉTRICO

ARTIGO 14: EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA

ARTIGO 15: ESTRUTURA DE SEGURANÇA

ARTIGO 16: TELEMETRIA

ARTIGO 17: LIMITE MÁXIMO DE VELOCIDADE MÉDIA E PENALIZAÇÕES

ARTIGO 18: CONSIDERAÇÕES GERAIS

Federação de Automobilismo de São Paulo

PREÂMBULO

Clássicos de Competição tem como objetivo principal prestar um tributo ao automobilismo nacional, trazendo novamente às pistas os veículos que fizeram a história deste esporte ao longo da segunda metade do século XX.

Também é seu objetivo resgatar antigos pilotos, e seus veículos, assim como propiciar aos apaixonados por automobilismo e antigomobilismo a oportunidade de ingressar no mundo das corridas, a partir de um orçamento razoável, democratizando a participação de todos no esporte.

Clássicos de Competição tem como orientações básicas: 1) resgatar o maior número de carros de corrida possível; 2) estabelecer critérios de equilíbrio em suas categorias; 3) limitar os custos de participação; 4) fomentar o ingresso de novos pilotos e veículos.

Diante deste quadro, apresenta-se o presente regulamento a ser firmado e seguido por todos os participantes:



ARTIGO 1 – VEÍCULOS CHASSIS E MODIFICAÇÕES PERMITIDAS

1.1 – VEÍCULOS

1.1.1 – Permitidos

- Importados e nacionais lançados até 1983, e estes veículos nacionais produzidos apenas com as modificações estéticas apresentadas pela fábrica até 92, mas que mantiveram a mesma base técnica.
- Carreteras e réplicas nacionais;

1.1.2 - Proibidos

- Monopostos e protótipos, independente do ano de fabricação.

1.1.3 – Casos Especiais

Modelos diferentes aos relacionados neste regulamento, ou com alguma divergência quanto ao mesmo, terão que ser previamente vistoriados, aprovados e liberados pela comissão técnica da FASP.

1.2 – CHASSI

Todos os veículos deverão ter chassi ou carroceria (no caso desta ser monobloco) original.

1.3 – MODIFICAÇÕES PERMITIDAS

Tudo que não constar deste regulamento como permitido, é expressamente proibido, sendo assim, todo item que não for contemplado neste regulamento deverá encontrar-se nas suas características originais.

Os veículos deverão ser originais. Suas carrocerias poderão receber apenas pequenas modificações com o propósito de adequá-los e torná-los mais seguros para o uso em competição.

O motor poderá ser trabalhado dentro das regras deste regulamento.

Deverá ser mantida toda a colocação e fixação dos componentes da suspensão.

Deverão ser instalados banco de competição, cintos de segurança homologados e equipamentos de segurança conforme anexo “J” FIA, exceto o arco de segurança que deverá seguir o anexo “K”, mais barra transversal.

No caso de dúvida, as peças deverão ser confrontadas com as originais de fábrica.

Quando este regulamento não permitir clara e especificamente que a peça ou componente possa receber algum tipo de trabalho, esta deverá ser mantida original.

Proibida toda e qualquer adição de material (solda, colagem, eletrólise, etc.) a qualquer elemento mecânico, seja motor, câmbio ou suspensão. Somente nos casos em que este Regulamento permitir serão aceitos tais trabalhos.

ARTIGO 2 – CATEGORIAS

2.1 – CATEGORIA A ► Identificação = Fundo vermelho com a letra “A” em branco. Veículos com motores originais até 1.400 cc



2.2 – CATEGORIA B ► Identificação = Fundo azul com a letra “B” em branco
Veículos com motores originais de 1.401 a 1.600 cc

2.3 – CATEGORIA C ► Identificação = Fundo preto com a letra “C” em branco

- Veículos de tração dianteira, com motores originais, cuja cilindrada seja superior a 1.601cc; e
- Veículos de tração dianteira com motores adaptados. Consideram-se motores adaptados todos os veículos que utilizem motores WV – AP e Fiat Sevel.

2.4 – CATEGORIA D ► Identificação = Fundo verde com a letra “D” em branco

- Veículos de tração traseira, com motores originais, cuja cilindrada seja superior a 1.601cc; e
- Veículos de tração traseira com motores adaptados. Consideram-se motores adaptados todos os veículos que utilizem motores WV – AP e Fiat Sevel.

ARTIGO 3 – CARROCERIAS E DIMENSÕES

3.1 – CARROCERIA

A aparência externa deverá ser original de maneira que o veículo possa ser facilmente identificado pela sua marca e modelo. A carroceria deverá ser de chapa de aço, sendo, contudo, permitidos partes em fibra desde que o peso se enquadre conforme artigo 4º, ou em fibra para os veículos originalmente fabricados com este material.

Todos os veículos deverão manter suas dimensões originais : comprimento x largura x altura.

Proibido o uso de spoiler dianteiro nos carros originais. A frente original deverá ser mantida. Permitido excepcionalmente nos veículos caracterizados ou carretas.

Proibido uso de aerofólio (asa), exceto veículos caracterizados ou carretas.

Proibido extrator de ar traseiro ou qualquer apêndice aerodinâmico (chapa de alumínio ou fibra de vidro) localizado na parte traseira do veículo, dianteira ou saias laterais, com efeito, aerodinâmico, bem como “fundo plano”.

Permitida pequena abertura na parte da frente para o sistema de arrefecimento (sistema de freio).

3.2 – MATERIAIS INFLAMÁVEIS

Obrigatória a retirada dos bancos, laterais internas de papelão, forrações acústicas e demais materiais inflamáveis. Nos carros totalmente originais será permitido manter os acabamentos internos sendo, porém, obrigatório a retirada de todos os bancos e a colocação de um banco tipo concha para o piloto.



3.3 – PÁRA-CHOQUE

Obrigatória a retirada dos para-choques. Se o veículo originalmente tiver saído de fábrica com para-choques envoltivos de plásticos, estes poderão ser mantidos.

3.4 – PARALAMAS

Obrigatório manter suas formas e dimensões originais. Permitido para-lamas abaulados só nos casos de veículos caracterizados ou carreteras.

3.5 – ESPELHOS RETROVISORES

Obrigatória a permanência dos espelhos retrovisores, interno e externo esquerdo e direito, sendo liberado o uso de qualquer marca e modelo. **3.6 – VIDROS**

É permitido o uso de para-brisa laminado, Policarbonato.

Os demais vidros poderão ser substituídos por acrílico ou policarbonato.

3.7 – ENTRE-EIXOS

Deverá ser mantida a medida original do veículo, sendo admitido o rebaixamento da suspensão.

3.8 – LAY OUT E FIXAÇÃO DO CONJUNTO MOTRIZ

Motor, câmbio e diferencial não podem ser deslocados, tanto transversal como longitudinalmente, em relação à fixação original, exceção feita aos veículos das categorias "D" que tenham adaptado motor AP dos veículos originalmente fabricados com motor a AR.

3.9 – TRAVA DO CAPÔ

Obrigatória a instalação de duas travas de segurança no capô dianteiro e traseiro. Dispensado nos carros totalmente originais.

3.10 – FARÓIS

Poderão ser mantidos os originais ou poderão ser utilizados adesivos imitando o farol original do veículo. Nos veículos caracterizados e carreteras serão permitidos faróis auxiliares, fixados em suportes, em substituição aos originais.

Obrigatório que todas as lanternas e faróis sejam protegidos com adesivo plástico transparente.

3.11 – GANCHOS DE REBOQUE

Obrigatório a colocação de gancho de reboque na dianteira e na traseira do veículo, firmemente fixado. Este gancho deverá ser metálico de diâmetro mínimo 8,0 mm, identificado com cor contrastante com a cor do veículo para facilitar a localização.

ARTIGO 4 – PESO

O peso mínimo permitido será de até no máximo 15% abaixo do peso do veículo original indicado em fontes oficiais emitidas pelas fábricas e/ou no manual do proprietário.

Em nenhuma hipótese nenhum veículo poderá ter peso inferior a 680 Kg.



Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Apresenta-se aqui rol de pesos de veículos já conhecidos:

VEÍCULO	PESO MÉDIO PADRÃO (KG)	PESO MÍNIMO (KG)
VW SEDAN	800	680
VW BRASILIA	890	756
VW ZÉ DO CAIXÃO	900	765
VW TL	880	748
KARMANN-GHIA	820	697
VW PASSAT	900	765
VW SP-2	890	756
PUMA	750	680 *
MIURA	750	680 *
FALCÃO	820	697
PORSCHE SPYDER	650	680 *
BR-800	620	680 *
DODGE-1800	980	833
DODGE DART	1.450	1.232
FNM JK 2000	1.360	1.156
FNM 2150	1.450	1.232
ALFA 2300	1.350	1.147
ALFA GTV	945	803
FIAT 147/SPAZIO	800	680
FIAT OGGI	830	705
DARDO	700	680 *
TOPOLINO	800	680
GORDINI	750	680 *
WILLIS INTERLAGOS	550	680 *
CORCEL I	940	799
CORCEL II	950	807
MAVERICK 4 CILINDROS	1.270	1.079
MAVERICK 6 CILINDROS	1.320	1.122
MAVERICK 8 CILINDROS	1.400	1.190
GALAXIE 500	1.780	1.513



Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

OPALA	1.130	960
CHEVETTE SEDAN	880	748
CHEVETTE	900	765
PUMA GTB	950	807
SANTA MATILDE	1.240	1.054
CHEVROLET 210 (1956)	1.400	1.190
DKW	950	807
PUMA DKW	900	765
BMW GLAS GT	870	739
SIMCA V-8	1.200	1.020
AERO-WILLYS	1.450	1.232
VW GOL	872	742
VW VOYAGE	890	757
FIAT UNO	880	748
FIAT PRÊMIO	920	782
FORD ESCORT	880	748

Peso mínimo 680 Kg

Partes em fibra serão permitidas desde que o peso final se enquadre neste artigo. Caso o peso do veículo não alcance o limite estabelecido, deverão ser acrescentados lastros fixados abaixo do banco do piloto, até que o peso mínimo seja alcançado. Não será permitido o uso destes como forma de distribuição de peso no veículo.

A Comissão Técnica da Categoria e a FASP, poderão, a qualquer momento, durante o campeonato exigir que o piloto proceda à nova pesagem do veículo.

ARTIGO 5 – MOTOR 5. 1 – MOTOR ASPIRADO

Deverá ser aspirado e original do veículo, com as exceções abaixo:

- GORDINI, 1093, TEIMOSO, INTERLAGOS, DKW, MALZONI e PUMA DKW com mecânica original ou podem se utilizar do motor CHT – 1.000cc e câmbio de Gol ou Corcel.
- DODGINHO e POLARA poderão utilizar motor opcional de 4 cilindros de 1.800cc desde que nacional e produzido até 1990. Por exemplo : VW AP 1.8.
- SIMCA e ALFA 2300 serão permitidos com motores opcionais desde que nacionais e fabricados até 1990. Por exemplo : Motor de Opala 4 cilindros.



- Carros com motores VW AP deverão utilizar versões deste motor produzidos até o ano de 1.990. Estes serão considerados “carreteras” e estarão enquadrados na categoria “C” ou “D”, de acordo com a tração do veículo.

É permitida a troca de pistões, para adequação ao uso de álcool como combustível, desde que respeitado o diâmetro original, não sendo permitido o uso de pistões forjados.

A cilindrada deverá ser a original com tolerância máxima de 1,0mm na medida do cilindro para os motores de 4 tempos e de 2,5mm nos de 2 tempos.

Os coletores de admissão e exaustão poderão ser substituídos. Medidas livres.

O cabeçote pode ser o original ou não, desde que seja mantida a mesma marca/fabricante do motor original, porém de fabricação no máximo até 1990, como por exemplo, o cabeçote GM Cabeçote do Chevette pode ser substituído pelo do Monza;

É permitido o trabalho e o rebaixamento do cabeçote. Taxa de compressão livre.

Permitido somente 2 (duas) válvulas por cilindro, a de admissão e a de escapamento.

Comandos de válvula opcionais serão aceitos, independente de sua procedência (importado ou nacional).

É obrigatório o uso do dínamo ou alternador, não sendo permitida qualquer modificação.

Permitido ventilador elétrico adicional para auxiliar a refrigeração; Permitido radiador de óleo;

Radiador e circuito de água livres, porém nos alojamentos originais;

Permitido bomba d'água nos motores de 2 tempos;

Permitido o uso de bomba de óleo externa e cárter seco;

5.2 – CARBURADORES PERMITIDOS

Para os veículos das Categorias “A” e “B” deverão ser utilizados os carburadores originais do veículo com trabalho, calibragem e ajustes livres.

Para os veículos das Categorias “C” e “D” poderão ser utilizados os carburadores originais do veículo com trabalho, calibragem e ajustes livres, assim como até dois (2) carburadores fabricados exclusivamente para competição, de corpo duplo, com borboleta de no máximo 40 mm.

Não é permitido o uso de injeção eletrônica indireta ou direta de combustível ou qualquer outro tipo de alimentação que não seja por meio de carburadores. Não é permitido o uso de sistema de partida a frio.

5.3 – ESCAPAMENTO

Permitido escapamento trabalhado.

A(s) saída(s) não deverá (ão) formar saliência em relação à circunferência máxima do carro maior do que de 150 mm para fora.

É obrigatória a utilização de abafador no escapamento sempre que o motor for acionado no interior dos boxes.



ARTIGO 6 – TRANSMISSÃO PARA AS RODAS

6.1 – CAIXA DE CÂMBIO

Deverá ser original, sendo permitida qualquer relação de marchas, **desde que se mantenha o número de marchas originais do veículo e a ré. As engrenagens deverão ser originais da mesma marca do veículo, e obrigatoriamente nacionais.**

Não é permitido modificar as engrenagens para dentes retos. Proibido qualquer sistema de auxílio eletrônico. Embreagens deverão ser as originais da marca fabricante do carro.

6.2 – DIFERENCIAL

Caixa do diferencial original, não podendo haver qualquer trabalho ou troca por relações não disponíveis como item de fábrica. Proibido o uso de autoblocante.

ARTIGO 7 – SUSPENSÃO

7.1 – FIXAÇÃO

A fabricação das bandejas, o tipo do eixo traseiro e o tipo de suspensão e molas, não poderão ser modificados ou substituídos por outro.

Os pontos de fixação das bandejas não poderão ser deslocados, seja no sentido longitudinal ou transversal.

7.2 – BUCHAS

É permitido a substituição das buchas e articulações por sistemas mais seguros em poliuretano.

7.3 – AMORTECEDORES E MOLAS

Permitido recalibrar amortecedores, e rebaixar molas.

No caso de VW a AR será permitido colocar catraca, não sendo, conduto, permitido a utilização de amortecedores com molas externas. Todos os componentes deverão ser nacionais.

ARTIGO 8 – SISTEMA DE FREIOS

8.1 – FREIO

Os circuitos, obrigatoriamente, devem ser independentes. Permitido o uso de disco ventilado.

O restante do conjunto, obrigatoriamente, deve ser mantido original.

Válvulas limitadoras só poderão ser utilizadas quando o veículo, originalmente tenha saído com este sistema. Neste caso, o equipamento a ser usado é o original do veículo.

8.2 – TOMADAS DE AR PARA FREIOS

É permitido o uso de tomadas de ar para ventilação dos freios dianteiros e traseiros, desde que não implique em modificações drásticas na carroceria.



8.3 – FREIO DE ESTACIONAMENTO

O sistema de freio de estacionamento (freio de mão) poderá ser retirado, sendo opcional o seu uso.

ARTIGO 9 – SISTEMA DE DIREÇÃO

9.1 – SISTEMA PERMITIDO

Original do veículo sem modificações.

9.2 – VOLANTE

Permitida a utilização de volante de direção esportiva, exceto de madeira.

ARTIGO 10 – RODAS E PNEUS

10.1 – RODAS

No máximo aro 15” e tala 8”. O material de fabricação é livre.

10.2 - PNEUS

Deverão ser utilizados pneus vendidos no mercado de varejo nacional, que tenham o selo do INMETRO. Os pneus poderão ser de fabricação nacional, produzidos no Mercosul, ou similares. Considera-se pneu similar aquele que embora produzido em outros países é o mesmo do que foi produzido no Brasil. (por exemplo: GPS3 foi produzido aqui, mas hoje no mercado nacional se encontra este pneu vindo da Turquia. Este pneu poderá ser utilizado)

Os pneus deverão ter medida máxima de largura de 205. Podem ser lixados, porém com sulcos de no mínimo 2 a 3mm.

Proibido o uso de PNEUS ESPECIAIS de “COMPETIÇÃO”, pneus “RECAPADOS”, bem como também uso de válvulas reguladoras eletrônicas de pressão.

Ficam proibidos os pneus YOKOHAMA, TOYO e ACHILLES e os pneus similares a estes que vierem a ser colocados à venda no mercado de varejo nacional.

ARTIGO 11 – COMBUSTÍVEL E ABASTECIMENTO

11.1-TIPO DE COMBUSTÍVEL

Poderá ser utilizado como, combustível, Gasolina ou etanol. Não é permitido o uso de Metanol ou qualquer combustível que não seja vendido comercialmente para automóveis de passeio.

11.2 –REABASTECIMENTO

É proibido o reabastecimento durante a prova e no grid.

11.3 – TANQUE DE COMBUSTÍVEL

Tamanho do tanque será livre fixado no local original ou dentro do porta-malas do veículo.



Neste caso deverá existir uma chapa “corta-fogo” separando a cabine do portamalas. Sua fabricação poderá ser em metal ou borracha, sendo vedada a utilização de tanque fabricado em fibra ou plástico.

11.4 – TUBULAÇÃO DE COMBUSTÍVEL

Original do veículo, não podendo passar por dentro do habitáculo, de acordo com o anexo J.

11.5 – BOMBA E FILTRO DE COMBUSTÍVEL

Permitido o uso de bomba elétrica de combustível não podendo ser fixado dentro do habitáculo. Filtros liberados em quantidade e tamanho.

ARTIGO 12 – LUBRIFICAÇÃO E ARREFECIMENTO

12.1 – RESERVATÓRIO PARA RESPIRO

Obrigatória a colocação de um reservatório de no mínimo 2 (dois) litros para os respiros do motor e transmissão.

12.2 - RADIADOR

Livre, mas mantendo os pontos do sistema original de refrigeração do motor.

Permitido a instalação de um ventilador elétrico auxiliar. Permitida a refrigeração forçada de óleo. Fica permitida a utilização de Carter seco.

ARTIGO 13 – SISTEMA ELÉTRICO

13.1 – BATERIA

Permitido o uso de chumbo ácido, tipo selada, de qualquer marca, nacional ou não, que comprovadamente esteja disponível no comércio de varejo, com capacidade de 12 Volts.

13.2 – LUZES DE FREIO

Obrigatório o uso de 2 (dois) pontos de lâmpadas de freio com capacidade de 21 watts, que ao final da prova esteja em perfeito funcionamento, conforme estabelecido no parágrafo 1º do artigo 14 do Regulamento Desportivo.

Permitida a instalação de mais 2 (dois) pontos de lâmpadas na parte interna do habitáculo voltada para a parte traseira do veículo.

ARTIGO 14 – EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA

14.1 – BANCO DO PILOTO

Obrigatória a instalação de um banco para piloto, conforme anexo “J” CBA/FIA



14.2 – EXTINTOR DE INCÊNDIO

Obrigatória a colocação dentro do habitáculo do veículo de no mínimo 1 (um) extintor de incêndio de 4 kg (quatro quilos) de pó químico fixado na posição vertical, com alça de acionamento ao alcance do piloto.

Também será obrigatório que cada veículo mantenha no seu box no mínimo 1 (um) extintor de incêndio de 6 kg (seis quilos) de pó químico.

14.3 – CINTO DE SEGURANÇA

Obrigatória a instalação de cinto de segurança homologado FIA/CBA, com no mínimo 5 (cinco) pontos de fixação, conforme anexo "J" FIA.

14.4 – CHAVE GERAL E ALÇA DO EXTINTOR

Obrigatória a utilização de uma chave geral e alça do extintor tanto na parte interna quanto externa do veículo, 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 15 – ESTRUTURA DE SEGURANÇA (SANTO ANTÔNIO)

15.1 – ARCO DE SEGURANÇA

Obrigatório o uso de arco de segurança conforme Anexo K FIA, conforme desenho 253, adicionado de barra transversal.

Permitido soldar o arco de segurança na carroceria do veículo com adição de material, mas é obrigatório que além da solda, os apoios principais do arco de segurança no chassi sejam fixados por meio de no mínimo 4 (quatro) parafusos de 8 mm. de diâmetro em cada apoio, arruelas, porcas e contra-porcas.

Obrigatório que o arco de segurança seja apoiado no chassi no mínimo por 4 (quatro) pontos.

Para veículos totalmente originais será permitido um arco de segurança de 4 (quatro) pontos com uma barra lateral na porta do piloto.

Os tubos do arco de segurança deverão ser de aço carbono estirados a frio com no mínimo 38 mm de diâmetro externo e 2,00 mm. de espessura.

ARTIGO 16 – TELEMETRIA

Proibido o uso de qualquer tipo de telemetria em qualquer componente do carro.

ARTIGO 17 – LIMITES DE VELOCIDADE E PENALIZAÇÕES

17.1 – VELOCIDADE

No caso específico de Interlagos o tempo mínimo permitido será de 2' 20". Não serão permitidos tempos inferiores a este. Caso isto ocorrer o participante terá seu tempo total acrescido, conforme a regra abaixo:

-Se o participante completar a volta com um tempo inferior ao permitido receberá um acréscimo de 20 segundos.



- Se o participante repetir a infração pela segunda vez, será novamente penalizado em mais 20 segundos;
- Se o participante cometer a terceira infração, será penalizado com a sua exclusão da prova.

ARTIGO 18 – CONSIDERAÇÕES GERAIS

18.1 ► É proibido o uso de quaisquer instrumentos, dispositivos, ou outro meio de comunicação que possa orientar o piloto a controlar seu tempo de volta. Assim, não é permitido o uso de relógio de pulso, celulares (c/GPS), instrumentos no interior do carro, tais como relógios, cronômetros, “hot laps”, GPS, ou quaisquer dispositivos que indiquem “tempo”. Também não é permitido o uso de rádio para comunicação com o piloto. Não é permitido sinais externos com as mãos, placas indicativas, cartazes, faixas, etc...É permitida utilização de instrumentação tipo data logger. O piloto flagrado utilizando cronômetro, além de ser desclassificado da prova em que tiver utilizado o cronometro, será punido com a sua suspensão por duas provas da categoria dentro do Campeonato Paulista de Automobilismo.

18.2 ► O piloto que participar desta categoria aceita incondicionalmente respeitar o seu colega de pista se comprometendo a evitar ao máximo qualquer tipo de contato físico entre os veículos com a finalidade de preservar a integridade destes e de seus condutores.

18.3 ► A largada será com os veículos parados, através de sinalização luminosa.

18.4 ► Para participar desta categoria os modelos diferentes aos relacionados ou com alguma divergência quanto ao regulamento terão que ser previamente aprovados e liberados em comum acordo pela comissão técnica da FASP.

18.5 ► Os carros deverão ter uma aparência impecável. Não serão permitidos os veículos em mau estado de funilaria e pintura, devendo haver prioridade total para a originalidade.

18.6 ► Todos os pilotos terão que assinar um termo de conhecimento e compromisso em respeitar este regulamento.

18.7 ► Os casos omissos serão resolvidos pela Federação de Automobilismo de São Paulo.

CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO PAULISTA FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SÃO PAULO

São Paulo, 28 de novembro de 2018



Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

José Aloízio Cardozo Bastos
Presidente

Marcus Ramaciotti
Presidente CTD



Federação de Automobilismo de São Paulo