



CAMPEONATO PAULISTA DE MARCAS E PILOTOS 1.4 Regulamento Técnico

2019

ARTIGO 1 : VEÍCULOS E MODIFICAÇÕES PERMITIDAS.

ARTIGO 2 : CARROCERIA E DIMENSÕES.

ARTIGO 3 : PESO

ARTIGO 4 : MOTOR

ARTIGO 5 : COMBUSTIVEL

ARTIGO 6 : LUBRIFICAÇÃO E ARREFECIMENTO

ARTIGO 7 : SISTEMA ELÉTRICO

ARTIGO 8 : TRANSMISSÃO PARA RODAS

ARTIGO 9 : SUSPENSÃO

ARTIGO 10 : FREIOS

ARTIGO 11 : RODAS E PNEUS

ARTIGO 12 : EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA



ARTIGO 1 : VEÍCULOS E MODIFICAÇÕES PERMITIDAS.

1 - VEÍCULOS PERMITIDOS

Veículos de passeio de 2 ou 4 portas com capacidade volumétrica do motor original de 1400 cm³, sendo o mesmo instalado na parte dianteira do veículo, tendo somente duas rodas motrizes.

2 - HOMOLOGAÇÃO

Veículos homologados de fábrica, no Mercosul , comercializados normalmente, com pelo menos 1000 unidades produzidas em 12 meses consecutivos. Qualquer veículo / modelo que não constar neste regulamento, poderá participar do campeonato sem direito a pontuação. Para pontuar será necessário o envio da ficha técnica do veículo para a FASP e ser aprovado pelo CTDP, com 30 dias de antecedência, conforme CDA.

3 - MODIFICAÇÕES PERMITIDAS OU OBRIGATÓRIAS

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 da marca.

Os limites das modificações e reparações permitidas serão especificados nos respectivos artigos.

Todas as parcas, parafusos e outros elementos de fixação de componentes podem ser substituídos por uma similar desde que suas características sejam no mínimo iguais as originais.

Todas as peças que não constarem no presente regulamento deverão manter as características originais.

4 – VISTORIA TÉCNICA

Quando um veículo sobressair de rendimento na categoria, ele automaticamente poderá passar por uma avaliação dos comissários.

Após a corrida fica a critério dos comissários técnicos e desportivos, os itens a serem verificados.

Somente poderá acompanhar a vistoria técnica, o preparador e ou o piloto do carro que será vistoriado.



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

ARTIGO 2 : CARROCERIA E DIMENSÕES.

1- CARROCERIA

É permitido o uso de para-brisa laminado ou de policarbonato (mínimo de 4mm).

No caso de uso de vidro temperado, este deverá fazer uso da adição de insulfilm transparente ou de película para blindagem transparente. Os demais vidros poderão ser substituídos por acrílico ou policarbonato.

É obrigatória a retirada do vidro da porta do piloto e sua substituição por uma rede de proteção homologada, ou fechamento com Lexan ou policarbonato.

É obrigatória a substituição dos demais vidros por placas de Lexan 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 agregar material (solda) para fixar as portas traseiras ao monobloco.

Para todas as marcas, 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 para-choques (alma, suporte, capa, acabamentos, detalhes...) deverão permanecer originais do modelo, sendo opcional a utilização da alma do para-choque dianteiro.

É permitido, contudo, recortar a parte em frente ao radiador de água no para-choque dianteiro, com único objetivo de melhorar o arrefecimento do motor.

No veículo GOL é permitido recortar a máscara dos faróis, com único objetivo de melhorar o arrefecimento do motor. Quando feito este recorte, obrigatório o fechamento por uma tela metálica ou plástica.

É permitido instalar 04 suportes adicionais no para-brisa dianteiro e traseiro, porém sem efeito aerodinâmico.

É permitido rebater as bordas internas dos para-lamas, mantendo sua aparência e medidas externas totalmente originais.

É obrigatório remover o revestimento antirruído.

Para todas as marcas e com o único objetivo de redução de peso, é permitido substituir a porta dianteira direita, tampa traseira e capo, por similares em fibra de vidro, ou a retirada das estruturas internas destas peças, desde que mantenham as características da peça original.

É permitida o recorte interno da porta dianteira esquerda.



2 - ESPELHOS RETROVISORES

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

3 - APÊNDICE AERODINÂMICO

Nenhuma modificação aerodinâmica da carroceria é permitida, somente as relacionadas abaixo:

É permitido spoiler dianteiro com um comprimento máximo de 100mm da linha do para-choque

4 - INTERIOR

É obrigatória a retirada de todos os revestimentos internos do veículo.

É obrigatória a retirada de todo o sistema original de condicionamento de ar.

Fica liberado o uso de ventilador elétrico (desembaçador de para-brisa).

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 para-brisas serão obrigatórios e operantes.

ARTIGO 3 - PESO

1 - PESO DO VEÍCULO

Fica estabelecido que o peso mínimo do veículo ao final das competições e das tomadas de tempo oficiais é de no mínimo 900kg com piloto que deverá estar com todas as suas vestimentas. O total deve ser com lubrificantes do motor e câmbio, fluido de freio e combustível nos níveis em que terminarem as competições e as



tomadas de tempo acima referidas, não podendo ser adicionadas nenhum dos líquidos e fluidos acima e não será drenado o tanque de combustível. No caso de algum componente mecânico ou da carroceria ter caído durante as competições e tomadas de tempo oficiais, este (s) componentes não poderá (ão) ser colocados de volta no veículo para aferição do peso, ou seja, o veículo terá seu peso aferido nas exatas condições em que terminou as competições e as tomadas de tempo oficiais. Qualquer material encontrado solto, em qualquer lugar do veículo será retirado antes da aferição do peso.

2 - USO DE LASTRO

Os lastros, se necessário, deverão ser blocos sólidos fixados no assoalho do veículo, na parte interna do habitáculo ou na barra transversal da gaiola anti capotagem (Santo Antonio). Os lastros devem ser fixados no monobloco/ carroceria com contra placas de +- 50% do lastro, através de parafusos M8 no mínimo, classe 8.8 no mínimo, de acordo com o Anexo J /FIA

ARTIGO 4 - MOTOR

1 - CAPACIDADE VOLUMÉTRICA

Original da marca/modelo 8 ou 16 válvulas, até 1400cc. 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.

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 permitido 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.

3 - TAXA DE COMPRESSÃO

livre

4 - ÁRVORE DE MANIVELA

Proibido qualquer retrabalho.

É permitido somente balanceamento, e a retifica dos colos de mancal e de biela até



0,50 mm, porém, o curso deverá permanecer original.

5 - PISTÕES

Originais ou do mercado de reposição utilizados no motor admitido. Pino de pistão original sem retrabalho

6 - BIELAS

Originais do motor, será permitido equalizar 3 bielas uma deverá permanecer toda original.

7 - VOLANTE DO MOTOR

Original do modelo 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

Federação de Automobilismo de São Paulo

8 - JUNTA DO CABEÇOTE

Livre.

Proibido o uso de O'Ring.

9 - CABEÇOTE

Será permitido rebaixar o cabeçote com a finalidade única de acerto da taxa de compressão, sendo permitido o rasquetamento na câmara de combustão, somente para retirada de rebarbas proveniente da usinagem.

Permitido substituir as guias de válvulas, permanecendo a montagem, material, as dimensões originais.

É permitido travar as guias de válvulas.

É proibido jatear, lixar, ou qualquer outro tipo de retrabalho que vise melhorar a superfície ou dutos do cabeçote.

Os dutos de admissão e escape deverão permanecer originais.



Os assentamentos das molas não poderão ser usinados.
O duto de óleo dos cabeçotes GM poderá ser usinado.

10 - ARVORE DE COMANDO DE VÁLVULAS

COBALT-SPIN 24579873
CELTA- PRISMA 98500245

Os demais serão colocados conforme análise dos veículos.

11 - POLIAS

As polias e engrenagens são originais do motor ou similar do tipo margarida.
Sistemas de polias variáveis são proibidas.
Correias de procedência livre.

12 - VÁLVULAS

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

13 - 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 ângulo de assentamento das válvulas é livre.

Quando da troca ou conserto da sede, fica estabelecido que somente poderá receber trabalho, a 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.

14 - TUCHOS E BALANCINS

Os balancins os tuchos, deverá 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.



15 - MOLAS

As molas de válvulas são originais

16 - VELAS DE IGNIÇÃO

Livres.

17 - CABOS DE VELAS

Livres.

18 - SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO DE AR

O coletor de admissão deverá ser original do motor obedecendo às disposições estabelecidas pela FIA grupo A.

Será permitido o fechamento das galerias de água com acréscimo de material

GM 46,40MM

Os demais serão colocados conforme os veículos passarem por vistoria da fasp

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.

Será permitido o recorte dos faróis para a colocação do tubo direcionador de ar para o corpo de borboleta e será obrigatório tampar o farol com uma tela protetora.

19 - ACELERADOR

Proibido acelerador eletrônico

Será obrigatório o uso do TPS original.

20 - ESCAPAMENTO

Livre.

21 - POSIÇÃO DO MOTOR

O motor deve permanecer em sua posição original com relação aos eixos longitudinal e transversal.

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.



22- Válvulas BY PASS

A regulagem de pressão By Pass é livre.

ARTIGO 5 : COMBUSTIVEL

1 - TANQUE DE COMBÚSTIVEL

O tanque de combustível deverá ser o original do veículo, em sua posição original, sendo permitida a instalação de um catch tank. Neste caso, a saída de combustível deverá ser obrigatoriamente por este e o pescador original deverá ser removido ou inutilizado. No caso de ter sido instalado o catch tank, o dreno deverá ser feito no fundo deste.

Na montagem do tanque com todos os seus componentes mais o catch tank, não deverá ultrapassar a capacidade de 60 litros.

2 - SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO DE COMBUSTÍVEL

A instalação das linhas de combustível deverá ser mantida de acordo com a montagem original obedecendo as normas de segurança FIA conforme anexo j.

3 - VÁLVULAS INJETORAS

GM 086 DE COR LARANJA

Os demais deverão ser originais do motor

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.

5 - REGULADOR DE PRESSÃO

Livre nacional.

6 - BOMBA DE COMBUSTIVEL

As bombas de combustível são livres, porém não poderão situar-se dentro do habitáculo do piloto, salvo quando sua instalação no habitáculo for original de fábrica, desde que protegida por uma chapa corta fogo.



7 - COMBUSTÍVEL

Proibida qualquer injeção no motor além do combustível oficial.
Proibido qualquer meio ou sistema para resfriar o combustível.

8 - ANÁLISES DE COMBUSTÍVEL

Poderá ser analisado o combustível, sendo qualquer alteração passível de desclassificação.

ARTIGO 6 : LUBRIFICAÇÃO E ARREFECIMENTO

1 - SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO

É permitida a construção de defletores no Carter original.

1.1 – 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.

O pescador da bomba de óleo pode ser reforçado com a adição de material e solda

2 - FILTRO DE ÓLEO

Livre.

3 - 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, no lado oposto ao coletor do escapamento.

4 - SISTEMA DE ARREFECIMENTO



O radiador de água do veículo deverá ser original da marca ou similar.

Sua posição deve permanecer original sendo permitido o uso ou não de seus defletores originais.

É permitido o uso de chapas plásticas ou de papelão em volta do radiador de água, entre o para-choque e o radiador, para melhorar o sistema de arrefecimento.

5 – VENTONHA

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

6 – VÁLVULAS TERMOSTATICAS

A válvula termostática é livre e opcional seu uso.

7 – BOMBA DA ÁGUA

Original do veículo ou do mercado paralelo de reposição.



8 – MANGUEIRAS

Livre.

ARTIGO 7 : SISTEMA ELÉTRICO

Devem ser obedecidas as recomendações do Artigo 253.13 / Anexo J.

1 - CHICOTES ELÉTRICOS

O chicote elétrico do motor é livre.

2 - SISTEMA DE GERENCIAMENTO DO MOTOR



HARDWARE MODELO ASPRO RF-4 COM MAPA PADRONIZADO E CORREÇÃO POR SONDA EM ATÉ 40% (20% PARA MAIS E 20% PARA MENOS) OS VALORES DO MAPA.

3 - BOBINAS DE IGNIÇÃO

PERMITIDO O USO EM QUALQUER DOS VEÍCULOS ADMITIDOS DE BOBINA ORIGINAL OU DO MERCADO PARALELO DE PROCEDÊNCIA NACIONAL. VW, FIAT, FORD ,GM OU CONFORME VEÍCULO ADMITIDO PELO PRESENTE REGULAMENTO.

4 - TELEMETRIA E AQUISIÇÃO DE DADOS

Todas as formas de transmissão de dados com o carro em movimento são proibidas.

5 – SONDA LAMBDA

Livre.

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.

Federação de Automobilismo de São Paulo

7 - ALTERNADOR

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

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.

9 - FARÓIS E LANTERNA

Os faróis originais poderão ser substituídos por placas de material polimérico reforçado ou com fibra de vidro com o mesmo formato dos faróis.

As lanternas traseiras devem ser as originais e estar operacionais.



É obrigatório o uso de duas lanternas de chuva, instaladas na parte interna do para-brisa traseiro, com lâmpadas de no mínimo 21 W.

ARTIGO 8 : TRANSMISSÃO PARA RODAS

É proibido o uso de qualquer tipo de controle de tração.

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.

1.1 – RELAÇÃO DE MARCHAS

Relação de marcha livre, desde que seja comercializada em revenda autorizada da respectiva marca, sendo proibido qualquer tipo de retrabalho ou acréscimo de material nas engrenagens.

É obrigatório o uso de câmbio original da marca com escalonamento de 5 (cinco) marchas.

2 - DIFERENCIAL

Serão obrigatório as relações de coroa/pinhão abaixo:

GM: $69 \times 16 = 4,31$

Para outros veículos, o CTDP poderá ou não selecionar uma única relação.

Proibido a utilização de diferencial autoblocante.

3 – EMBREAGEM

Deverá ser original da marca e de fabricação no Mercosul ou remanufaturada.

4 - SEMI EIXO

É permitido o uso de calços nos semi-eixos e a retirada da arruela externa da porca da homocinética para todas as marcas.



ARTIGO 9 - SUSPENSÃO

1 - PONTOS DE FIXAÇÃO

Todos os componentes originais da suspensão podem ser trabalhados e reforçados desde que suas dimensões permaneçam as mesmas.

Eixos e semi-eixos poderão ser trabalhados.

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.

Batentes de material livre.

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, original da marca.

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.

É permitido para todas as marcas substituir o coxim por rótula quando o sistema for perpendicular ao eixo.

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 e 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.

3 - MOLAS

Livres, de fabricação Mercosul, tipo formula.

Prato de molas: livres.



4 - SISTEMA DE DIREÇÃO

O sistema de direção deverá ser o original do veículo.

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.

5 - BARRA ESTABILIZADORA

A barra estabilizadora é de uso opcional. Se for instalada seus pontos de fixação deverão ser mantidos originais.

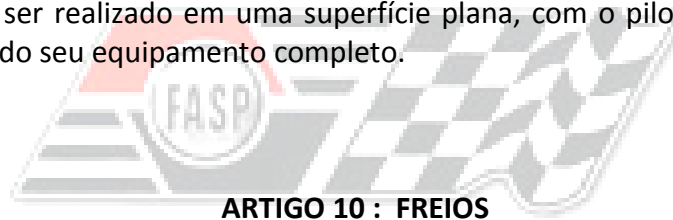
Eixo traseiro do GM / Corsa / Celta / Prisma: permitido retirada de ressalto do eixo.

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 10 : FREIOS

Federação de Automobilismo de São Paulo

O sistema de freio de mão original pode ser removido.

É proibido o uso de qualquer tipo de sistema antibloqueio dos freios (ABS).

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.

2 - GUARNIÇÃO DE FREIO

Livres, de procedência nacional.



3 - PINÇAS DE FREIO DIANTEIRA

É permitido o uso da pinça e disco de freio ventilado, desde que seja original do veículo.

4 - PINÇAS DE FREIO TRASEIRA

As pinças de freio traseiras são livres desde que originais de algum modelo de serie, 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.

5 - DISCOS DE FREIO DIANTEIRO

Permitido o uso do original da marca ou similar nacional.

6 - DISCO TRASEIRO

Os discos traseiros são livres desde que sejam de modelo de série nacional.

7 - LINHA HIDRÁULICA

As linhas do freio podem ser trocadas por outras, do 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.

Federação de Automobilismo de São Paulo

ARTIGO 11 : RODAS E PNEUS

Qualquer sistema de controle da pressão dos pneus é proibido.

1 - RODAS

Somente será permitido o uso de rodas esportivas aro 14 x 5,5", respeitando o limite da carroceria, permitido qualquer tipo de pintura.

É obrigatória a retirada da roda completa reserva do veículo.

É permitido a substituição de porcas por prisioneiro e porcas do conjunto.

2 - PNEUS



Será obrigatório o uso de pneus **82H aro 14** nas medidas 185-60R14, **MARCA DUNLOP**, modelo SP Sport LM 704. Nas corridas poderão ser utilizados até 2 mm antes do TWI, podendo ser vistoriado antes da prova.

Proibido Lixar os Pneus, tanto os dianteiros como traseiros.

ARTIGO 12 - EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA

1 - TRAVA DE SEGURANÇA

Duas travas de segurança devem ser adicionadas a tampa do motor e a tampa do porta-malas.

Os mecanismos originais de abertura da tampa do motor e da tampa do porta-malas devem ser removidos.

2 - BANCO DO PILOTO

O banco original do piloto 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 contra placas.

Todos os outros bancos e suas respectivas fixações deverão ser removidos.

Se forem utilizados bancos com regulagem, o mesmo deverá ser fixado conforme artigo 16 do anexo "J" da FIA com calhas de aço e chapas de no mínimo 3mm, com fixações e travas eficientes. Exemplos fotos abaixo:



Suporte do Banco (Fixação Lateral) / Prolongamento Santo Antonio p/ fixação do banco

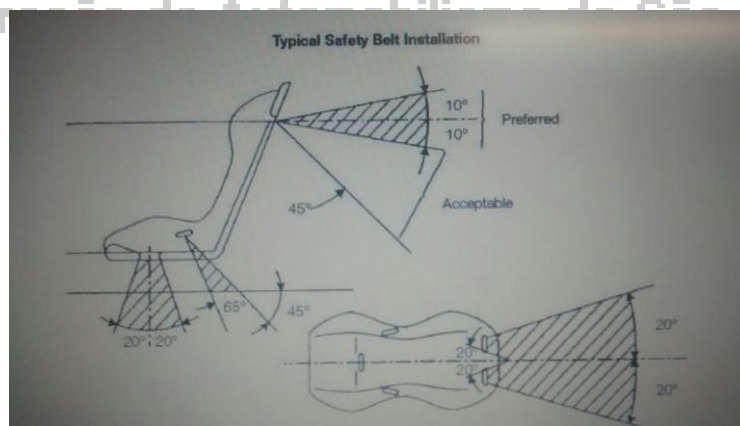


Suporte do Banco com regulagem (Sugestão)

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.

- Instalação - é proibido fixar os cintos aos bancos ou aos seus suportes. Um cinto de segurança pode ser instalado nos pontos que o construtor destina a esse fim. As localizações geométricas recomendadas para os pontos de fixação devem fazer-se como mostra o desenho 253-61 do anexo "J" da FIA.



Os cintos dorsais devem dirigir-se para trás e para baixo e não devem ser montados com ângulos superiores a 45° em relação à horizontal que passa pelo topo do assento, e é aconselhado não ultrapassar um ângulo de 10°. Os ângulos máximos, em relação ao eixo do banco, devem ser de 20° divergente ou convergente (as cintas dos ombros podem ser montadas de forma a se intersectar, simetricamente, em relação ao eixo do banco da frente).



4 - EXTINTOR DE INCÊNDIO

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

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 (No caso de utilização de cabo de aço, deverá ser de espessura mínima de 8mm).

O gancho deve ser pintado em amarelo, vermelho ou laranja fluorescente.

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.

Federação de Automobilismo de São Paulo

O presente regulamento foi aprovado pelo C.T.D.P. - Conselho Técnico Desportivo Paulista da Federação de Automobilismo de São Paulo.

São Paulo, 09 de dezembro de 2018

José Aloízio Cardozo Bastos
Presidente FASP

Marcus Ramaciotti
Presidente CTDP



Federação de Automobilismo de São Paulo
FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO



Federação de Automobilismo de São Paulo