



AMG CUP BRASIL

2024

REGULAMENTO TÉCNICO CLA45 AMG

1. DETERMINAÇÕES	2
2. REGULAMENTO	3
3. TANQUE DE COMBUSTÍVEL	4
6. CARROCERIA.....	4
7. PESO DE CORRIDA	5
8. LASTRO	5
9. RODAS E PNEUS	5
10. QUANTIDADE DE PNEUS	6
11. PROCEDIMENTO DE CONTROLE DE PNEUS	6
12. POWER TRAIN	7
11. DINAMÔMETRO	10
13. AMORTECEDORES.....	10
14. FREIOS	11
15. DIREÇÃO	11
16. TRANSPONDERS.....	11
17. AQUISIÇÃO DE DADOS	12
18. EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA.....	12
19. APLICAÇÃO DO REGULAMENTO.....	13
19. ADAPTAÇÕES.....	13



1. DETERMINAÇÕES

O presente regulamento e seus respectivos adendos têm força de lei desportiva em conformidade com os princípios estabelecidos pela legislação nacional e MANUAL TÉCNICO (das alterações) e este regulamento técnico, é proibido qualquer retrabalho ou alteração do carro Mercedes-Benz CLA 45 AMG em qualquer nível de propriedade.

1.1. DEFINIÇÕES

1.1.1. Carroceria

Todas as partes totalmente suspensas do carro em contato com a corrente de ar externa, com exceção das partes definitivamente associadas com o funcionamento mecânico do motor, transmissão e rodas.

1.1.2 Original

Conforme existente no carro Mercedes-Benz CLA AMG ano 2014.

1.1.3 Evento

Contém os treinos oficiais e a corrida.

1.1.4 Peso do Carro

É o peso do carro sem piloto a qualquer momento do evento.

1.1.5 Peso de Corrida

É o peso do carro em ordem de marcha com o piloto a bordo

1.1.6 Habitáculo

O volume interior da estrutura principal que é reservado aos ocupantes. Os seus limites são definidos pelo teto, pelo assoalho, pelas portas, pelas partes laterais, pelas partes de vidro, pelo anteparo dianteiro e pelo plano de apoio do banco traseiro.

1.1.7 Superalimentação

É proibido o aumento da massa da mistura ar/combustível na câmara de combustão por qualquer meio que seja. A injeção de combustível sob pressão não é considerada superalimentação.

1.1.8 Caixa de cambio semiautomática

É aquela que, quando o piloto solicita uma mudança de marcha, assume o controle momentaneamente de todos ou de alguns dos elementos compreendidos pelo motor, embreagem e seletores de marcha, para permitir que a marcha seja engatada.

1.1.9 Localização

Um lugar definido relativamente ao original: linha de centro do carro, centro dos eixos (metade da distância entre eixos na linha de centro), habitáculo, compartimento de bagagem e compartimento do motor. Localização no interior do compartimento do motor

é um lugar definido relativamente ao cárter e ao (s) cabeçote (s).

1.1.10 Orientação

É a relação entre o componente e os eixos longitudinal e transversal do veículo. Se um componente for virado em 180°, isto será considerado como uma mudança na orientação.



1.1.11 Telemetria

Conjunto de dados adquiridos a partir dos sensores do veículo e/ou calculados por software de análise para realizar diagnósticos e buscar melhorias na performance do carro e piloto.

1.1.12 Tolerâncias

Para as medidas que não contém a informação de tolerância, deve-se considerar uma tolerância de $\pm 5\%$ no valor nominal, **EXCETO EM RELAÇÃO AO PESO DO CARRO.**

2. REGULAMENTO

2.1. Modelo Permitido

O modelo permitido é o Mercedes-Benz CLA 45 AMG, em configuração original, com as alterações listadas neste regulamento.

2.2. Mudanças do Regulamento

Todas as modificações feitas a este regulamento serão feitas através de Adendos e só terão validade 30 dias após sua homologação pelo CTDP/FASP. Mudanças por motivos de segurança serão de aplicação imediata, e entrarão em vigor na data da publicação.

2.3. Conformidade com o Regulamento

2.3.1. O carro inscrito por um competidor deve estar estritamente de acordo conforme este Regulamento da CLA45 AMG assim como com qualquer homologação e/ou notificação adicional publicada pelo CTDP.

2.3.2. É dever de cada competidor provar aos Comissários Técnicos e aos Comissários Desportivos que seu carro está em conformidade com este regulamento em sua totalidade em todos os momentos durante um evento.

2.3.3. As peças originais do carro serão as constantes no catálogo de peças originais do Mercedes-Benz CLA 45 AMG, sendo sempre possível a sua identificação.

2.3.4. Os componentes constantes do kit de preparação do Mercedes-Benz CLA45 AMG serão os descritos neste Regulamento Técnico.

2.3.5. Todas as modificações não autorizadas pelo presente regulamento são proibidas.

2.3.6. Um carro, cuja montagem seja considerada perigosa, pode ser excluído pelos Comissários Desportivos.

2.3.7. Todas as peças de reposição específicas para competição só poderão ser adquiridas junto ao agente autorizado pelas peças de reposição do “Mercedes-Benz CLA 45 AMG” indicado pelo gestor e comissão organizadora.

2.3.8. É proibido qualquer retrabalho ou ajuste no motor, turbo, caixa de câmbio, diferencial, eletrônica e unidade de controle.

2.3.9. O motor, o câmbio e o diferencial serão lacrados pelo **Coordenador Técnico Homologado**, sendo de inteira responsabilidade da equipe e dos pilotos a conservação desse lacre. O agente autorizado será indicado pela empresa GESTORA da categoria.

2.3.10. Qualquer modificação e/ou retirada dos lacres sem aviso prévio terá como consequência, a exclusão imediata da etapa em curso.



2.3.11. É proibida qualquer modificação dos componentes através de tratamento mecânico, químico ou térmico.

2.3.12. Todas as verificações técnicas em motor, câmbio e diferencial serão acompanhadas pelo **Coordenador Técnico Homologado**, que se responsabilizará pelos lacres.

3. TANQUE DE COMBUSTÍVEL

Somente o tanque original do carro poderá ser utilizado para armazenamento de combustível.

A drenagem do tanque deverá ser feita através de sistema homologado e especificado pela Empresa Gestora.

Proibido o retrabalho em qualquer tubulação ou no próprio tanque de combustível.

4. CARROCERIA

A carroceria do modelo Mercedes-Benz junto com o kit de preparação do Mercedes-Benz CLA 45 AMG define um desenho padrão, que não pode ser alterado, devendo ser utilizado conforme fornecido.

O posicionamento e a montagem devem respeitar as medidas definidas pelo fabricante Mercedes-Benz CLA 45 AMG. Os controles da carroceria poderão ser realizados através de gabaritos e equipamentos de medição tridimensional utilizado pelos Comissários Técnicos.

4.1. Peças de fibra

As peças devem obrigatoriamente ser provenientes de um só fornecedor homologado pelo gestor e comissão organizadora.

4.2. Projeções

Nenhum acessório ou componente poderá se estender além dos limites da projeção da carroceria fornecida pelo fabricante.

4.3. Altura

A distância do plano inferior do carro em relação ao solo é livre dentro das regulagens permitidas pelo carro fornecido. É proibida qualquer alteração no desenho ou formato das peças originais entregues com o carro.

4.4. Capô e porta-malas

É proibido retrabalho e deve ser possível abri-los sem uso de ferramentas.

Para o capô será obrigatório o uso do capô de Fibra fornecido pelo Fornecedor oficial.

Permitida a remoção da borracha de vedação superior do cofre do motor (parede de fogo/capô).

4.5. Elementos aerodinâmicos

Somente poderão ser utilizados os elementos aerodinâmicos incluídos no carro.

Proibida qualquer alteração nos formatos de perfis e pontos de fixação dos referidos acessórios aerodinâmicos. Não se permite o acréscimo de elementos aerodinâmicos.



4.6. Grade do motor

Deverá ser o modelo homologado pela categoria e/ou conforme original.

4.7. Portas

As portas originais de chapa de aço poderão ser substituídas por portas de Fibra fornecidas pelo fornecedor oficial da categoria, quando substituídas deverão ser do mesmo modelo, ou chapa de aço ou em Fibra.

5. PESO DE CORRIDA

Os pilotos inscritos deverão ser pesados com o seu equipamento completo na balança oficial da vistoria técnica e manuseada pelos Comissários Técnicos nos horários estipulados ou quando solicitados.

A pesagem obrigatória dos pilotos deverá ser realizada após o término do primeiro treino livre, no box dos Comissários Técnicos em equipamento oficial de pesagem e terá duração de 30 minutos contados a partir do termino do treino livre ou em horário definido especialmente para a etapa em questão.

O peso mínimo do carro mais o piloto com indumentária completa e com a quantidade remanescente de fluídos (óleo, água, combustível e etc.) **será de 1495 kg SEM TOLERÂNCIA.**

Não é permitido nenhum retrabalho nos componentes originais ou do kit de preparação do Mercedes-Benz CLA 45 AMG com o objetivo de reduzir o peso do carro, somente os autorizados por documento emitido pela empresa fornecedora e homologado pelo CTDTP.

O peso do piloto considerado na pesagem será sempre o do piloto que conduziu o carro no treino classificatório ou corrida que origina a pesagem.

Este peso mínimo deve ser respeitado durante todo o tempo, nos treinos livres, classificação e corrida (incluído o Parque Fechado).

Os oficiais da prova poderão solicitar que qualquer carro seja pesado em qualquer momento do evento.

6. LASTRO

O lastro utilizado para atingir o valor mínimo especificado (carro + piloto) será instalado no lado direito do carro, na posição do banco do passageiro. Este lastro deverá utilizar o suporte e posicionamento padrão da categoria, ou deverá ser blocos sólidos fixados no assoalho do veículo.

Os lastros devem ser fixados no monobloco/carrocacia com contra placas de aço carbono de $\pm 50\%$ do lastro, através de parafusos M8 (no mínimo), classe 8.8 no mínimo, conforme Anexo J/FIA

O sistema de fixação deverá permitir a colocação de lacres no lastro pelos Comissários Técnicos e deve ser projetado de tal maneira que sejam necessárias ferramentas para a sua remoção.

7. RODAS E PNEUS

7.1. Uso de aditivos: É proibido o uso de qualquer substância que altere as características físicas, química e/ou mecânicas dos pneus.



7.2. É proibido qualquer sistema de aquecimento dos pneus.
Não é permitido retrabalho nos pneus (lixamento ou raspagem).

7.3. O peso de cada roda deverá ser de, **no mínimo, 11,600 kg**, sem o pneu e sem chumbos de balanceamento, conforme ordem de marcha ao final da classificação e corrida com tolerância de 5% para menos.

8. QUANTIDADE DE PNEUS

Para a primeira etapa do campeonato: Serão obrigatórios quatro (4) pneus radiais DUNLOP novos lacrados na cor branca, modelo 60+ DUNLOP que deverão ser lacrados pelos comissários técnicos (FASP) junto com o coordenador técnico homologado. Os pneus radiais **DUNLOP usados poderão ser os utilizados na temporada de 2023 somente para treinos** da temporada 2024 devidamente lacrados na cor amarela. No classificatório, prova 1 e prova 2 serão utilizados pneus radiais DUNLOP novos 0 km devidamente lacrados na cor branca.

Para a segunda etapa até a última etapa do campeonato será permitido o máximo de 2 pneus novos DUNLOP 0km devidamente lacrados na cor branca pelos comissários técnicos (FASP) juntamente com o coordenador técnico homologado da categoria.

A conservação e integridade visual da lacração dos pneus fica sob responsabilidade de pilotos e chefes de equipes.

Os pneus reservas (novos ou semi-novos) somente serão liberados para utilização mediante a seguinte situação:

a) As equipes que tiverem os pneus identificados com problemas e/ou danos que expõem os pilotos a algum risco, deverão procurar o Coordenador Técnico da Categoria presencialmente, para que seja feita uma inspeção, juntamente com fotos e/ou vídeos, para abertura de um processo de reposição daquele pneu (novo ou semi-novo) que tiver a troca validada e autorizada pelo Coordenador Técnico.

b) Não serão aceitas solicitações de troca após a etapa, ou que não sigam o procedimento acima citado.

c) A lacração deste pneu será na cor branca.

9. PROCEDIMENTO DE CONTROLE DE PNEUS

Todos os pneus radiais utilizados durante o evento serão lacrados com a identificação da etapa. Esta lacração será realizada em local e horário determinado através da programação da prova. O procedimento de lacração dos pneus será definido pelo Coordenador Técnico Homologado responsável pela categoria, e comunicado às equipes.

Durante a Vistoria Técnica inicial, cada competidor deverá apresentar todos os seus pneus que serão lacrados para o evento. Os pneus não lacrados durante a Vistoria Técnica inicial, unicamente poderão ser lacrados, em outro momento, através de solicitação por escrito ao Comissário Técnico, e que será analisado pelos Comissários Desportivos do Evento.

A qualquer momento do evento quaisquer pneus poderão ser requisitados pelos comissários para nova vistoria ou para ficarem em Parque Fechado.



10. POWER TRAIN

Todos os carros do Mercedes-Benz CLA 45 AMG serão equipados com um motor e transmissão preparados, ajustados e validados pela Mercedes-Benz do Brasil ou Coordenador Técnico Homologado estabelecido pela associação de pilotos (ASSOMENZ). É proibido qualquer retrabalho ou modificação em qualquer item do Power Train do veículo (motor, câmbio, diferencial, bicos e turbina), exceto as contidas neste regulamento ou no manual técnico e as definidas pela empresa homologada pela manutenção dos motores, que emitir.

10.1. TAXA DE COMPRESSÃO

A taxa de compressão máxima permitida será 9.1.

10.2. Limites, regras e penalidades:

No intuito de prevalecer o conceito LOW COST da categoria CLA45 AMG Cup, os carros terão LIMITES DE UTILIZAÇÃO DE PEÇAS ao longo da temporada. São eles:

- 8 Bicos injetores
- 2 Turbinas
- 2 Motores

10.3. BICOS INJETORES: Os competidores tem direito a utilizar 8 bicos injetores para a temporada. Somente poderão ser utilizados mediante lacração e registro do Coordenador Técnico da categoria. A partir da utilização do 9º bico injetor o competidor irá largar de último da sua categoria.

10.4. TURBINAS: Os competidores tem direito a 2 (dois) “lacs” de turbina para a temporada sendo que somente poderão ser utilizadas turbinas inspecionadas e devidamente lacradas pelo Coordenador Técnico da categoria, podendo estas serem ORIGINAIS NOVAS, USADAS. Em caso de turbinas REMANUFATURADAS somente pela empresa HOMOLOGADA da categoria (DNT Turbos). A partir da utilização da terceira turbina “3º lacre” (ou segunda troca do conjunto rotativo) o competidor irá largar de último da sua categoria.

10.5. MOTORES: Os competidores tem direito a 3 (três) “lacs” de motor para a temporada, ou seja:

a) Para os pilotos que possuam motor reserva (“motor 2”), existe a possibilidade de se fazer uma retífica em um destes dois motores. Sendo assim o piloto poderá utilizar 3 “lacs”: um para o “motor 1”, outro para o “motor 2” e um terceiro para uma possível retífica de um dos dois. Caso o piloto ultrapasse essas quantidades, irá largar de último da sua categoria, exceto em caso de quebra, em dia oficial de etapa com treinos e/ou provas, devidamente constatada pelo Coordenador Técnico da categoria em loco ou, se houver dificuldade para análise do mesmo, até 3 dias após o ocorrido da quebra.

b) Para pilotos que não possuam motor reserva, os mesmos 3 (três) “lacs” poderão ser utilizados, permitindo que sejam feitas duas retíficas deste motor. Sendo assim, o piloto irá utilizar o primeiro lacre para iniciar a temporada e os outros 2 (dois) para serem utilizados em possíveis retíficas. Caso o piloto ultrapasse essas quantidades, irá largar de último da sua categoria, exceto em caso de quebra, em dia oficial de etapa com treinos e/ou provas, devidamente constatada pelo Coordenador Técnico da categoria em loco ou, se houver dificuldade para análise do mesmo, até 3 dias após o ocorrido da quebra.



c) Para pilotos que se utilizarem de um motor devidamente lacrado que seja emprestado por outro deverá seguir as mesmas regras do item a) acima.

d) Todos os pilotos podem iniciar a temporada com motores novos ou retificados, desde que devidamente inspecionados, aferidos e lacrados pelo Coordenador Técnico e Técnicos de Motores HOMOLOGADOS de cada categoria.

10.6. Lacres

a) O rompimento ou falta de lacre conforme CONTROLE DE LACRES da categoria, definidos pela ASSOMENZ e sob a supervisão do Coordenador Técnico Homologado pela categoria, terá como penalização ao piloto infrator a sua exclusão da prova, não podendo utilizá-la como descarte para a pontuação do campeonato.

b) Quaisquer ações não listadas neste regulamento também não são permitidas. Toda e qualquer ação que não esteja relacionada neste documento deve antes de ser executada ter a permissão dos Comissários Desportivos e Técnicos bem como do Coordenador Técnico da categoria.

c) Motores que estiverem sem lacre, sejam reservas ou comprados de terceiros, só receberão os lacres após vistoria feita pelo **Sergio Performance**, portanto mediante sua aprovação de que o motor está dentro dos padrões originais.

Único técnico homologado para revisão dos motores **Sergio Performance** e somente ele está autorizado a romper os lacres da tampa frontal, tampa de válvulas e cárter.

10.7. Penalidades

Os carros inscritos que por algum motivo descumprirem as regras descritas na cláusula terão como punição cabível LARGARÁ DA ULTIMA POSIÇÃO DE SUA RESPECTIVA CATEGORIA e não poderá usar essa etapa como descarte.

10.8. Modificações

É proibida a modificação da unidade de controle, sensores e suas funções, e o cabeamento / chicote.

10.9. Ficará a critério do coordenador técnico homologado da categoria o sorteio de até 5 carros na presença de pilotos e chefes de equipe para verificação dos seguintes itens:

1. Taxa de compressão
2. Dutos do cabeçote
3. Turbina
4. Bicos injetores
5. Ou qualquer outro item de interesse do coordenador técnico homologado da categoria.

A mão de obra para execução dessa verificação deverá ser da própria equipe na presença do responsável pelos lacres, técnico homologado da eletrônica e o comissário técnico da FASP inclusive.

10.10. Velas

Será permitido somente o uso de velas Grau 6 originais ou Bosch.

10.11. Óleo de Motor

Será permitido somente o uso do óleo PETRONAS 15w40.



10.12. Óleo de Câmbio

Será permitido somente o uso do MOTUL DCTF OU FUCHS FFL-3.

10.13. Óleo de Diferencial

Será permitido somente o uso dos seguintes óleos: MOTUL GEAR COMPETITION 75w140 ou FUCHS SINTOPOID 75w140.

10.14. Óleo de Freio

Fica LIVRE a escolha do óleo de freio.

10.15. Sistema de exaustão

Será permitida a remoção do elemento do catalisador do sistema de escapamento, devendo ser mantida a carcaça metálica como originalmente fornecida, podendo também substituir catalisador por tubo de mesmo diâmetro.

10.16. Escapamento

Deverá ser utilizado escapamento original do Mercedes Benz CLA 45 AMG. Como opcional pode ser utilizado escapamento nacional homologado para a categoria. Estes serão fornecidos por GIBA Escapamentos ou Rogério “Dudu” Escapamentos

10.17. Sistema de Ar Condicionado

O sistema deverá ser removido do conjunto seguindo as especificações e padrões da empresa GESTORA da categoria.

10.18. Eixo Cardan

É obrigatória a utilização do eixo cardan original e/ou cardan inec. Fica permitido o reparo no suporte intermediário do cardan substituindo a bucha de alumínio conforme homologado pela empresa GESTORA da categoria.

10.19. Sistema de Admissão

O sistema de admissão deve permanecer conforme original, sem nenhuma alteração em seus componentes e em sua capacidade de troca térmica, proibido revestimento dos dutos com material refletivo ou de isolamento de calor.

É recomendado utilização do filtro de ar original AMG. Em caso de utilização do filtro original, fica autorizada a remoção das orelhas de posição do filtro de ar, porém o mesmo deve-se encaixar perfeitamente na entrada do compressor, conforme original sem alteração.

Fica autorizado a utilização de filtro de ar paralelo sem ser original AMG, porém ele não poderá aumentar a área de filtragem e tão pouco poderá ser utilizados filtros laváveis (K&N ou similares). Entende-se como filtros paralelos aqueles similares com o original, fabricados em papel e comercializados como peça de reposição no mercado. Não serão aceitos filtros de alta performance como filtros paralelos.

10.20. Radiadores

Fica permitido o uso de ventoinha do radiador d'água fornecido pela REAL RADIADORES.

Em dias de muito frio ou chuva, fica permitido o uso de papelão na cor preta entre a grade e a tela do radiador nas medidas máxima de 400mm de largura x 250mm de altura, com o único objetivo de melhorar o aquecimento da água do radiador.



11. DINAMÔMETRO

É obrigatória a passagem de todos os carros no dinamômetro homologado pela categoria no CDR.

Para veículos de fora do CDR:

a. Valor da utilização do dinamômetro será de R\$ 850 POR CARRO para cada etapa, podendo utilizar quantas vezes necessitar no intervalo "entre etapas".

b. Enviar o comprovante de pagamento até NO MÁXIMO 2 dias antes da utilização do dinamômetro, a qual deverá ser agendada com o coordenador do CDR, Anderson ou Bragantini.

c. O uso do dinamômetro somente será liberado mediante comprovante de pagamento e nota fiscal emitida pelo financeiro da Sambaíba.

d. Duas vias da NF estarão prontas para retirada na portaria da Sambaíba, portanto ao chegar na portaria, retirar as duas vias da NF e entregar uma delas ao Sr. Bragantini (ou responsável caso ele esteja ausente).

e. Horário: das 8h00 às 18h00 de segunda a sexta. Para veículos de fora do CDR, é obrigatório o pagamento antecipado do uso do dinamômetro

Os carros que não cumprirem esse procedimento não estarão aptos a participar da etapa.

12. AMORTECEDORES

Será permitido o uso dos amortecedores originais de fábrica KW e da marca: CAMPCO: Dianteiro (CLAD upsidedown) e traseiro (CLAT convencional). Os reparos e manutenções deverão ser realizados somente pelo CAMILO CRISTOFARO (CAMILINHO)

12.1. Fica permitido o uso de ambas as marcas KW e Campco, porem só será permitido o uso nas seguintes configurações:

- 2 Dianteiros KW, 2 Traseiros Campco
- 2 Dianteiros Campco, 2 Traseiros KW
- 4 Amortecedores KW
- 4 Amortecedores Campco

Os batentes serão somente permitidos originais ou feitos pelo CAMILO CRISTOFARO.

DIANTEIRO MAXIMO = 28MM DE ALTURA

TRASEIRO MAXIMO = 35MM ALTURA

PACKERS DE NYLON DEVEM TER ALTURA MÁXIMA ATE 55mm.

Não é permitido retrabalho no oblongo do amortecedor dianteiro, a medida máxima do furo do oblongo não pode ultrapassar 20mm, com parafuso de 14mm.



12.2. Molas

Será permitido somente o uso das molas abaixo:

Dianteira: Amarelas 170x170 (49G14)

Traseira: Vermelhas 220 Newtons, altura 120mm, interno 60mm

Amarelas: (42g14) 180 Newtons, altura 120mm, interno 60mm

12.2. Buchas

Kit de buchas da suspensão traseira Viemar são opcionais.

13. FREIOS

Para os freios dianteiros deverão ser utilizados discos Fremax e pastilhas Fras-le.

Para os traseiros serão permitidos os discos de freio original ou TRW, e para as pastilhas deverão ser obrigatoriamente TRW, código GDB1947 ou a pastilha original Mercedes-Benz TRW/TEXTAR A015E595 / TEXTAR T4428 GG A.

Sinos: os sinos dianteiros são de livre fabricação, porém deverão seguir obrigatoriamente as especificações da empresa GESTORA da categoria.

Fica permitido fazer uma refuração no disc bell dianteiro para reaproveitar o mesmo.

As pinças de freios devem seguir as especificações da empresa GESTORA da categoria.

Freio de estacionamento: poderão ser removidos, os motores elétricos e os chicotes do freio de estacionamento.

Obrigatório o uso de luz de freio e brake light, devendo o sistema estar operacional durante toda a etapa. Em caso de falha durante qualquer atividade de pista, o piloto deve retornar ao box para efetuar manutenção e somente retornar após constatação e autorização do Comissário Técnico.

14. DIREÇÃO

Somente é permitido o sistema direção original, exceto o volante. O volante de direção será equipado com um sistema de desengate rápido homologado contido no veículo. O sistema de desengate rápido deverá estar em funcionamento durante todo evento.

15. TRANSPONDERS

É de responsabilidade do participante, a permanência do transponder e da sua correta instalação no carro para que seja aprovado nas verificações técnicas prévias. Este transponder deve ser fornecido pela equipe de cronometragem oficial.

A posição de instalação dos sensores de cronometragem deverão ser as mesmas em todos os carros, definida pela empresa GESTORA.



16. AQUISIÇÃO DE DADOS

É obrigatório o sistema de aquisição de dados homologado pela empresa GESTORA da categoria e a abertura dos dados de telemetria dos cinco primeiros pilotos a cada sessão aos demais pilotos da categoria.

17. EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA

Todos os equipamentos de segurança não descritos especificamente neste regulamento deverão estar de acordo com o anexo J – 2015 da FIA.

17.1. Alças de reboque

17.1.1. As alças de reboque devem estar claramente visíveis e pintadas de amarelo, vermelho ou laranja (contrastantes com a pintura da carroceria) e não podem ser rígidas.

17.1.2. Uma seta da mesma cor também deverá indicar a posição da alça.

17.1.3. Deverá estar totalmente contida no perímetro da carroceria quando vista de cima.

17.2. Dos Pilotos

Os equipamentos de segurança utilizados pelos pilotos sendo capacete, macacão, sapatilhas, balaclava, hans, luvas e underwear completa (calça e camisa) deverão ser apresentados aos Comissários Técnicos durante a vistoria prévia de segurança dos carros, a ser realizada antes de qualquer atividade de pista, no box de cada equipe. Nenhum piloto poderá participar de treinos livres, treino classificatório e corridas sem ter seus equipamentos de segurança checados previamente, e utilizados em sua totalidade conforme especificado acima.

17.3. Cintos de Segurança

Obrigatório o uso de cintos de segurança de no mínimo 5 (cinco) pontos, com a sua respectiva homologação e validade em todos os pontos válidos. Caso a equipe venha utilizar o conjunto de cintos de segurança de 6 (seis) pontos, a fixação do mesmo deverá respeitar a instrução técnica da empresa GESTORA da categoria.

17.4. Banco do Piloto

Somente poderão ser utilizados bancos homologados e válidos pela empresa GESTORA da categoria.

17.5. Chave geral e corte de energia

O piloto, quando sentado com o cinto de segurança atado e o volante de dirigir em posição, deve poder desligar todos os circuitos elétricos desde a ignição, a luz de chuva, etc., através de uma chave geral de corte de energia a prova de faíscas.

Esta chave deverá estar localizada num painel e ficará claramente indicada por um símbolo mostrando um raio vermelho sobre um triângulo azul com bordas brancas de 100 mm de diâmetro.

Deverá existir também uma chave externa ao veículo ao lado da chave de acionamento do sistema de extintor de incêndio que permita o desligamento de todos os circuitos pelo lado de fora do carro.

17.6. Extintores de Incêndio

Parte integrante do carro e deverá atender as determinações da empresa GESTORA da categoria e o mesmo deve se encontrar dentro do prazo de validade. A caixa de acionamento eletrônico do extintor deverá estar posicionada conforme orientação técnica da categoria.

Deverá existir uma chave de acionamento do sistema de extintor externa que permita seu acionamento externo ao carro e uma segunda chave ao alcance do piloto, ambas sinalizadas com um símbolo E (extintor) branco em um círculo vermelho de 100 mm de diâmetro.

17.7. Sistema limpador de para-brisas

Obrigatório o uso de sistema limpador de para-brisa. O sistema deve permanecer operacional a qualquer momento do evento. Em caso de falha durante qualquer atividade de pista o piloto deve retornar ao box para efetuar manutenção e somente retornar após constatação e autorização do Comissário Técnico.

18. APLICAÇÃO DO REGULAMENTO

Os casos não previstos no presente regulamento bem como suas dúvidas que poderão surgir de sua interpretação serão resolvidos pelos Comissários Técnicos em concordância com os Comissários Desportivos e também com base no CDA e CDI.

19. ADAPTAÇÕES

19.1. Mangueira de água principal do cabeçote

Fica permitido colocar uma chapa de proteção para a mangueira d'água principal do cabeçote ao radiador conforme foto abaixo:



19.2. ECU

É permitida a colocação de uma mangueira de no máximo 50mm de diâmetro com a única finalidade de refrigeração do módulo de injeção (ECU). Esta mangueira deve estar apontada diretamente para o módulo.

A captação do ar poderá ser feita na naca de refrigeração do óleo do câmbio ou atrás da grade do radiador.

19.2.1. Só será permitido o uso de uma ECU (devidamente lacrada e registrada) durante todo o campeonato. A substituição da ECU só poderá ser efetuada em caso de defeito da mesma, defeito este comprovado pela equipe técnica de eletrônica HOMOLOGADA DA CATEGORIA.

Todas as equipes só poderão ter um módulo lacrado por carro, portanto, a ECU que cada carro utilizar para começar a temporada deverá permanecer até a última etapa, a não ser que esta apresente defeito irreparável.

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 abril de 2024

Paulo Eneas Scaglione
Presidente em Exercício FASP

Vartan Gdikian
Presidente CTDP