



Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

CATEGORIA FORMULA VEE - REGULAMENTO TÉCNICO 2018

Todos os veículos participantes do Campeonato Paulista de Fórmula Vee – 2018 devem se submeter a este regulamento. O Campeonato Paulista de Fórmula Vee – 2018 é supervisionado pela FASP –Federação de Automobilismo do Estado de São Paulo e organizado pelos Clubes Filiados à FASP e integrante do calendário oficial do Campeonato Paulista de Automobilismo a ocorrer em datas previamente definidas por esta Federação.

A FORMULA VEE tem participação garantida em todas as etapas no Campeonato Paulista de Velocidade no Asfalto, cuja categoria terá a denominação de Campeonato Paulista de Formula Vee, devendo para tal se submeter aos regulamentos e decisões emanados pela FASP.

O presente regulamento foi elaborado pela Formula Vee Brasil Eventos Ltda, empresa que tem o uso da marca e dos direitos comerciais e promocionais da Categoria FORMULA VEE BRAZIL, também chamada de FORMULA VEE.

O Logo Oficial da Formula Vee que deve ser utilizado no bico dos carros e nas carenagens laterais, na dimensão 15 x 15 cm, para que sejam facilmente identificados pelos comissários, é o abaixo:





ÍNDICE

- ARTIGO 1 - Chassis**
- ARTIGO 2 – Carenagem**
- ARTIGO 3 – Peso do Conjunto**
- ARTIGO 4 – Tanque e Bomba de Combustível**
- ARTIGO 5 – Sistema Elétrico**
- ARTIGO 6 – Transmissão**
- ARTIGO 7 – Embreagem**
- ARTIGO 8 – Suspensão Dianteira**
- ARTIGO 9 – Suspensão Traseira**
- ARTIGO 10 – Freios**
- ARTIGO 11 – Rodas e Pneus**
- ARTIGO 12 – Sistema de Direção**
- ARTIGO 13 – Pedaleiras**
- ARTIGO 14 – Painel de Instrumentos**
- ARTIGO 15 – Volante de Direção**
- ARTIGO 16 – Banco do Piloto**
- ARTIGO 17 – Segurança**
- ARTIGO 18 – Radiocomunicação**
- ARTIGO 19 – Câmera Onboard**
- ARTIGO 20 – MOTORES**
- ARTIGO 21 – Das Modificações Permitidas**
- ARTIGO 22 – Considerações Gerais**



ARTIGO 1 – CHASSIS: Somente será permitida a participação do chassis denominado Naja 01 Formula Vee ou sua variação denominada Naja01 – D.

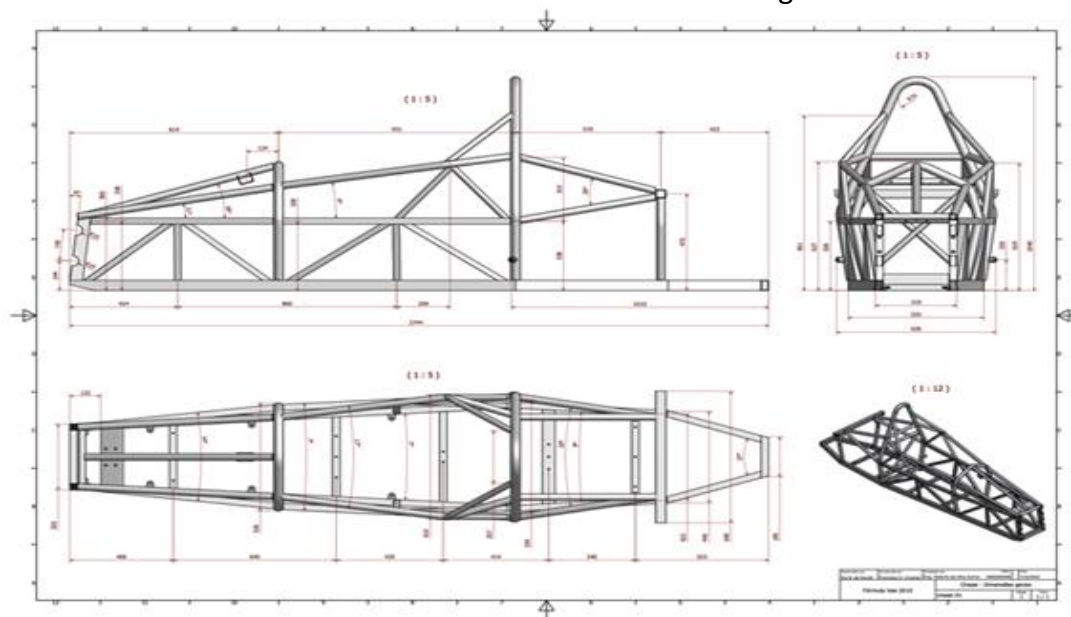
O Naja01 usa sistema de suspensão traseiro de VW Sedan, Brasília, Kombi no sistema “swing axle”, braços oscilantes e portanto, caixa dos VW a AR de quatro marchas.

O Naja01-D utiliza sistema de suspensão traseira por multi-links e câmbio de Gol Longitudinal com cinco marchas e juntas homocinéticas.

Ambos com características e medidas originais de acordo com projeto específico desenvolvido pela empresa FÓRMULA VEE BRASIL EVENTOS LTDA. e produzido exclusivamente pelos fabricantes indicados e autorizados pela empresa promotora da categoria que é a FORMULA VEE BRASIL EVENTOS LTDA e que tem o uso da marca e dos direitos comerciais e promocionais da categoria FÓRMULA VEE BRAZIL, também denominada de FORMULA VEE.

O Chassis Naja 01 Formula Vee é produzido conforme projeto registrado e cedido à FORMULA VEE BRASIL EVENTOS LTDA pelo autor e fabricado por fornecedores da FORMULA VEE BRASIL EVENTOS LTDA.

São numerados e somente os chassis cadastrados pela empresa FÓRMULA VEE BRASIL EVENTOS LTDA serão aceitos nos certames organizados pela categoria FORMULA VEE e no Campeonato Paulista da modalidade. As dimensões do chassis estão na figura abaixo:



Reprodução do projeto acima é proibida dentro dos termos das Leis e Normas vigentes, pois o autor cedeu os direitos à empresa Formula Vee Brasil Eventos Ltda e somente à mesma. Cópia, plágio serão objeto de ações judiciais pertinentes.



É terminantemente proibido o uso do chassi Naja 01 para qualquer outro tipo de categoria ou evento esportivo, que não a FORMULA VEE, sob pena do número do chassi ser retirado dos registros da categoria, impedindo o mesmo de participar de certames da FORMULA VEE e/ou seus prepostos.

O carro a ser usado na categoria é o denominado Naja01 Formula Vee e/ou Naja01-D Formula Vee equipados com motor Volkswagen ou outro carro que seja desenvolvido pela FORMULA VEE e aprovado pela FASP. A FASP fica impedida de permitir o uso dos Naja01 Formula Vee com motores Volkswagen no Campeonato Paulista e em outros certames da FASP que não sejam promovidos pela FORMULA VEE.

1.1: O entre-eixos do veículo deve obedecer os limites de no mínimo 2200 mm e no máximo 2250 com a tolerância de 3% independente do motor utilizado. A LARGURA MÁXIMA dianteira e traseira será de 1560,0 mm, medida em uma linha horizontal, na altura das bordas da roda.

1.2: Permitida a adição de chapas de alumínio ou aço, rebitadas, aparafusadas ou soldadas ao chassis como reforços estruturais e/ou outras funções que não aerodinâmicas no sentido de proteção do piloto. Obrigatória a fixação de uma parede de fogo de espessura mínima 1,0mm, construída em chapa metálica, separando o habitáculo do piloto da motorização.

1.3: Obrigatório uso de assoalho firmemente fixado ao chassis por toda a extensão inferior, da ancoragem da suspensão dianteira até a parede corta de fogo do habitáculo. O assoalho devera ser construído com chapa de aço, alumínio, ambas de 1,0 mm no mínimo de espessura ou madeira com no mínimo 4,0mm de espessura. É proibido uso de fibra de carbono.

1.4: Permitida a colocação ou retirada de calços nos apoios do conjunto motor/câmbio para permitir a regulagem de altura do carro. Permitida a modificação de apoios de motor e cambio.

1.5: O chassis deve ter altura mínima do assoalho até o topo do Arco de Proteção Principal de 1.040 mm mais ou menos 3%. A montagem do banco ou espuma deverá obedecer aos seguintes requisitos: O capacete do piloto atado ao cinto de segurança deverá ficar a uma distância mínima de 50 mm da linha que virtualmente une o Arco de Proteção Principal ao Arco de Proteção Secundário localizado na dianteira do piloto e que constitui parte da estrutura do painel.

ARTIGO 2 – CARENAGEM

A forma da carenagem é livre, tanto do habitáculo do piloto quanto da cobertura do motor, sendo esta última OBRIGATÓRIA. O material das carenagens deve ser fibra de vidro ou em material plástico termoformado em vacuum forming. É proibido o uso de materiais compósitos como fibra de carbono ou similares laminados de alta resistência. A carenagem sempre deve terminar no extremo anterior em forma de “bico”, ou seja, sua dimensão final não pode ser maior que as dimensões imediatamente anteriores. Em suma, é proibido que o carro tenha o bico largo visando maior força aerodinâmica para baixo por se comportar como ASA DIANTEIRA. Da mesma forma a cobertura do motor não pode ter formato que lhe permita se comportar como AEROFÓLIO TRASEIRO. O uso de espelhos aerodinâmicos e/ou defletores de vento como parabrisas são livres.



Permitido o uso de alumínio como fechamento da metade inferior da carenagem, mantendo-se a fibra de vidro ou material plástico para a metade superior e o restante, bico e cobertura do motor.

ARTIGO 3 – PESO DO CONJUNTO

O peso total do veículo ao final das competições e das tomadas de tempo oficiais é de no mínimo 570kg, com o piloto devidamente paramentado, com lubrificantes do motor e câmbio, fluido de freio e combustível nos níveis em que terminarem as competições e as tomadas de tempo, não podendo ser adicionados nenhum dos líquidos ou qualquer outro componente que por ventura tenha se desprendido do veículo durante a atividade de pista.

É permitido o uso de lastro. Estes devem ser fixos ao chassis através de parafusos M8, arruelas, porca e contra-porca ou porca parlock e devem ficar obrigatoriamente internos ao habitáculo. Os lastros não podem exceder o peso unitário de 5kg cada.

ARTIGO 4 – TANQUE E BOMBA DE COMBUSTÍVEL

4.1: O tanque de combustível deverá ser do tipo pirâmide, com capacidade máxima de 29,0 litros de combustível (álcool/etanol), localizado entre o banco do piloto e a parede corta fogo, confeccionado em alumínio, aço inox ou material plástico, este último deve ser homologado pela Fia como os ATL.

4.2: O tanque deverá possuir um dispositivo de segurança (respiro) para o caso de ocorrer excesso de combustível durante a operação de abastecimento. O respiro NÃO deve ser posicionado de forma a possibilitar que o combustível seja lançado na direção do conjunto motriz.

4.3: É permitido o uso de tanque flexível dentro do tanque de combustível.

4.4: A bomba de combustível é livre podendo ser interna ao tanque.

ARTIGO 5 – SISTEMA ELETRICO

5.1: Bateria: É permitido o uso de bateria de chumbo ácido, fabricada no Brasil, com 12V (Volts), de qualquer marca. Recomenda-se a utilização de capa de proteção sobre a bateria, fabricada com material isolante.

5.2: Distribuidor ou uso Roda Fônica livres

5.3: Bobina e Módulo de Injeção, Permitido o uso de qualquer marca de bobinas e de módulos de injeção desde que nacionais.

5.4: Cabos de vela Livres.

5.5: Velas de Ignição Livres.

5.6: Gerador: Obrigatório o uso de gerador de qualquer marca ou capacidade

5.7: Motor de Partida Livre, mas não pode ser retirado de sua posição e deve ser mantido operacional, isto é, deve permitir a partida do veículo em qualquer momento em que for solicitado.



5.8: Chave Geral Obrigatória desconexão imediata da energia contida na bateria a todo o sistema elétrico. Obrigatório sistema de acionamento instantâneo através de botão ou chave, em local de fácil acesso pelo piloto atado a seu cinto, assim como por comissários externos. Obrigatória identificação por um triângulo azul, circunscrito pela figura de um raio vermelho e totalmente visível.

5.9: Chave de Partida Obrigatório sistema de acionamento através de botão ou chave, em local de fácil acesso pelo piloto atado a seu cinto.

5.10: Luz de Chuva De livre formato e procedência. Obrigatória fixação em área visível pelos pilotos oponentes na traseira do monoposto. Obrigatório uso de cor vermelha, com potencia, área e intensidade de luz adequada a seu uso em condições extremas. Obrigatório sistema de acionamento através de botão ou chave.

ARTIGO 6 – TRANSMISSÕES

As peças para acoplamento como flanges são livres. É livre FRESAMENTO E SOLDA DE ENGRENAGENS E GARFOS. Permitido o fresamento de todas as marchas e luvas. Permitido preencher com solda o garfo de aço de todas as marchas para eliminação de desgastes. Permitido soldar as luvas das marchas. A MARCHA-A-RÉ deve ter funcionamento e operação obrigatórios. RESPIRO DO CÂMBIO é obrigatório sendo de livre modelo. Proibido uso de diferencial auto bloqueante.

6.1: CAIXA DE MARCHAS DE QUATRO MARCHAS.

Original de fábrica VW nacional. Permitido caixa de marchas oriundas dos modelos VW Sedan ou Kombi e outros modelos da linha VW a Ar.

6.1.1 : RELAÇÕES DE TRANSMISSÃO DA CAIXA DE QUATRO MARCHAS:

São permitidas todas e quaisquer relações de marchas

6.1.2: RELAÇÃO DO DIFERENCIAL . Relação do diferencial pinhão e coroa 8:31, 8:33 e 8:35.

6.1.3: CAPA DE SEMI-EIXOS. Original de fábrica. Permitido o corte da haste de fixação do amortecedor. Permitido alívio de peso de semi-eixos.

6.2: CAIXA DE MARCHAS DE CINCO MARCHAS

Original do modelo VW GOL com motor longitudinal conforme as seguintes modelos e relações. Pilotos e equipes podem intercambiar relações entre os vários câmbios originais de forma a encontrar as adequadas para o circuito. As letras indicam o modelo do câmbio e são gravadas na caixa dos mesmos.

| EFJ | |
|-----|---------------|
| 1ª | 39:10 = 3,900 |
| 2ª | 36:17 = 2,118 |
| 3ª | 36:28 = 1,286 |
| 4ª | 31:32 = 0,969 |
| 5ª | 28:35 = 0,800 |
| Ré | 38:12 = 3,167 |



Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

| | |
|-------------|---------------|
| Diferencial | 43:9 = 4,778 |
| EFK | |
| 1ª | 39:10 = 3,900 |
| 2ª | 36:17 = 2,118 |
| 3ª | 37:27 = 1,370 |
| 4ª | 32:31 = 1,032 |
| 5ª | 29:35 = 0,829 |
| Ré | 38:12 = 3,167 |
| Diferencial | 43:9 = 4,778 |
| FJR | |
| 1ª | 39:10 = 3,900 |
| 2ª | 36:17 = 2,118 |
| 3ª | 37:27 = 1,370 |
| 4ª | 32:31 = 1,032 |
| 5ª | 28:35 = 0,800 |
| Ré | 38:12 = 3,167 |
| Diferencial | 41:8 = 5,125 |
| FJX | |
| 1ª | 39:10 = 3,900 |
| 2ª | 36:17 = 2,118 |
| 3ª | 36:28 = 1,286 |
| 4ª | 31:32 = 0,969 |
| 5ª | 28:35 = 0,800 |
| Ré | 38:12 = 3,167 |
| Diferencial | 41:8 = 5,125 |
| GCY | |
| 1ª | 39:10 = 3,900 |
| 2ª | 36:17 = 2,118 |
| 3ª | 36:28 = 1,286 |
| 4ª | 31:32 = 0,969 |
| 5ª | 28:37 = 0,757 |
| Ré | 38:12 = 3,167 |
| Diferencial | 41:8 = 5,125 |
| GUD | |
| 1ª | 39:10 = 3,900 |
| 2ª | 36:17 = 2,118 |
| 3ª | 36:28 = 1,286 |
| 4ª | 31:32 = 0,969 |



Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

| | |
|-------------|---------------|
| 5ª | 28:37 = 0,757 |
| Ré | 38:12 = 3,167 |
| Diferencial | 41:8 = 5,125 |
| HVR | |
| 1ª | 39:10 = 3,900 |
| 2ª | 36:17 = 2,118 |
| 3ª | 37:27 = 1,370 |
| 4ª | 31:32 = 0,969 |
| 5ª | 28:37 = 0,757 |
| Ré | 38:12 = 3,167 |
| Diferencial | 41:8 = 5,125 |
| LGK | |
| 1ª | 39:10 = 3,900 |
| 2ª | 36:17 = 2,118 |
| 3ª | 37:27 = 1,370 |
| 4ª | 31:32 = 0,969 |
| 5ª | 28:37 = 0,757 |
| Ré | 38:12 = 3,167 |
| Diferencial | 41:8 = 5,125 |
| MBM | |
| 1ª | 39:10 = 3,900 |
| 2ª | 36:17 = 2,118 |
| 3ª | 37:27 = 1,370 |
| 4ª | 31:32 = 0,969 |
| 5ª | 28:37 = 0,757 |
| Ré | 38:12 = 3,167 |
| Diferencial | 41:8 = 5,125 |
| MPF | |
| 1ª | 39:10 = 3,900 |
| 2ª | 36:17 = 2,118 |
| 3ª | 37:27 = 1,370 |
| 4ª | 31:32 = 0,969 |
| 5ª | 28:37 = 0,757 |
| Ré | 38:12 = 3,167 |
| Diferencial | 37:9 = 4,111 |
| PAA | |
| 1ª | 39:10 = 3,900 |
| 2ª | 36:17 = 2,118 |



| | |
|-------------|---------------|
| 3ª | 37:27 = 1,370 |
| 4ª | 30:33 = 0,909 |
| 5ª | 27:37 = 0,730 |
| Ré | 38:12 = 3,167 |
| Diferencial | 43:9 = 4,778 |

ARTIGO 7 – EMBREAGEM Livre. Com acionamento hidráulico obrigatório

ARTIGO 8 – SUSPENSAO DIANTEIRA

8.1: A suspensão dianteira será do Fusca Sedan ou Brasília, do modelo com pivôs e torres de amortecedores.

8.2: As fixações dos braços de suspensão nas mangas de eixo originais da linha VW podem ser feitas por barras e porcas. Os feixes de mola dos tubos inferior e/ou superior PODEM ser retirados e substituídos por barra de aço com roscas nas pontas, para fixação dos braços. Para a variação de cambagem deverão ser usadas arruelas de material resistente entre os braços e as pontas dos tubos inferior e superior. Será permitida a utilização de calços (superior ou inferior, alternativamente) na fixação dos tubos do eixo dianteiro, no intuito único de aumentar ou diminuir o cáster, desde que não altere a distância entre eixos, além dos limites permitidos definidos no ARTIGO 1 item 1.1.

8.3: Os amortecedores dianteiros são livres, desde que nacionais, podendo se usar o sistema coil-over substituindo os feixes originais. A carga é livre e pode ser feita através de gás usando-se válvula. Proibido reservatório externo de gás.

8.4: É permitido o corte das torres originais da suspensão dianteira, é livre o sistema de fixação dos amortecedores e molas.

8.5: Permitido o uso de espaçadores desde que a fixação das rodas seja feita por prisioneiros de aço.

ARTIGO 9 – SUSPENSAO TRASEIRA

9.1: MODELO BRAÇOS OSCILANTES ou “swing axle”, usado no Naja01, original de VW sedan, Brasília e outros VW a Ar, com tensor regulável no seu comprimento, do chassi à manga de eixo, com finalidade de alinhamento traseiro de convergência e divergência.

9.2: MODELO DE MULTI-LINK e HOMOCINÉTICAS, usado no Naja01-D. Esse modelo foi desenvolvido pela Formula Vee Brasil Eventos Ltda para o uso de câmbio de 5 marchas e



homocinéticas. O Kit dessa modificação, que não inclui câmbio, poderá ser comprado diretamente em fornecedores indicados pela Formula Vee Brasil Eventos Ltda.

9.3: Amortecedores: Obrigatório amortecedores coil over de fabricação nacional. A carga é livre e pode ser feita através de gás usando-se válvula. Proibido reservatório externo de gás. Permitido sobrepor ao corpo do amortecedor dispositivo com rosca, que possibilite a regulação da pressão da mola.

9.4: Molas Coil Over livres desde que nacionais. Altura livre

9.5: Permitido o uso de espaçadores desde que a fixação das rodas seja feita por prisioneiros de aço.

9.6: Barra Estabilizadora ou compensadora, livres.

ARTIGO 10 – FREIOS

10.1: Permitido uso de 1 ou 2 cilindros mestres, de qualquer marca e de procedência nacional. Se utilizados 2 cilindros mestres, obrigatório uso de balança oscilante regulável no pedal. Canalização do sistema de freios livre. Permitido uso de válvula equalizadora de pressão para os freios traseiros ou válvula de distribuição comandada pelo piloto. . Permitido furar os discos para refrigeração e uso dutos de refrigeração do sistema de freios. Pastilhas de freio de livre procedência. Obrigatório uma pinça de freio apenas por roda. Permitido refurar discos ou panelas. Permitido o balanceamento de discos ou panelas do conjunto.

10.2: FREIOS DIANTEIROS: Livres desde que utilizado disco sólido e pinças de freio nacionais de veículo de série

10.3: FREIOS TRASEIROS: Livres, permitido tambores originais VW Fusca ou discos sólidos e pinças de freio nacionais de veículo de série



ARTIGO 11 – RODAS E PNEUS

11.1: Obrigatório o uso de rodas em liga de alumínio ou de aço, de fabricação nacional, para uso em carros de rua, com as seguintes especificações: Aro 15”, Furação 4 X 100 e Tala (largura) máxima de 6 polegadas. As rodas tem que ter peso mínimo de 9 kg.

11.2: Obrigatório uso de pneus marca Pirelli, modelos P1 ou outro que a Pirelli indique em caso de retirada de fabricação do P1, nas medidas 195 x 50 x R15 ou 195 x 55 x 15.

A FORMULA VEE se reserva o direito de alterar as especificações dos pneus de forma a beneficiar os pilotos seja na adequação de medidas, marcas e preços.

11.3: Proibido lixar pneus. O limite de desgaste é até a marcação do TWI em toda superfície da banda de rodagem, valendo o ponto mais desgastado.

ARTIGO 12 – SISTEMA DE DIREÇÃO

12.1: Caixa de Direção Livre procedência e fabricação usando sistema de pinhão e cremalheira. Posicionamento livre. Fixação livre.

12.2: Braços de Direção - Livres.

12.3: Terminais de Direção - Livres.

ARTIGO 13 – PEDALEIRAS Livres.

ARTIGO 14 – PAINEL DE INSTRUMENTOS Livre.

ARTIGO 15 – VOLANTE DE DIREÇÃO

15.1: Acolchoado. Proibida a utilização de volantes de madeira ou revestido de outro material rígido. Obrigatório volante circular obrigatoriamente fechado.. Obrigatório cubo de volante com engate rápido para facilitar entrada e saída do monoposto.

ARTIGO 16 – BANCO DO PILOTO

16.1: Fabricado com fibra de vidro ou moldado com espuma, de forma a dar conforto, segurança e total sustentação ao corpo do piloto. Deverá ter um orifício na direção do manômetro do extintor de incêndio, que permita a verificação da sua carga.



ARTIGO 17 – SEGURANÇA

17.1: Cinto de Segurança. Deve ser de no mínimo 5 pontos de fixação, 6 pontos recomendado. Homologado FIA. Obrigatoriamente fixado na estrutura tubular do chassi. Preferencialmente utilizar argolas de fixação originais do conjunto de cinto de segurança fornecido pelo fabricante.

17.2: Extintor de Incêndio. Obrigatório o uso de extintor de incêndio fixado internamente ao habitáculo, preferencialmente sob a região livre abaixo dos joelhos do piloto. Obrigatória carga operacional identificável através de manômetro visível. Obrigatória carga operacional padrão ABNT Classe B e Classe C. Obrigatório volume mínimo de carga de 2 Kg. Obrigatória a condução da carga através de dutos metálicos e incompressíveis adequados ao uso. Obrigatório o direcionamento da carga ao bocal do tanque de combustível e conjunto motriz. Obrigatório sistema de acionamento instantâneo através de botão ou chave, em local de fácil acesso pelo piloto atado a seu cinto, assim como por comissários de socorro externos. Obrigatório que o botão ou alavanca de acionamento esteja claramente identificado pela letra “E”.

17.3: Obrigatório o uso de antena corta linha de Cerol. (Modelo com Gancho Cortante)

ARTIGO 18 – RADIOCOMUNICAÇÃO Livre.

ARTIGO 19 – CAMERA ONBOARD

De livre forma, marca e procedência. Uso obrigatório. Fixação preferencial no arco de proteção traseiro (santo Antônio) em posição acima do capacete do piloto, de forma a permitir gravação de imagens para uso dos comissários em análises posteriores. Proibida a retirada da câmera e das imagens nela gravadas no parque fechado até que o carro seja liberado pelos comissários.

ARTIGO 20 – MOTOR

Modelo EA-111 1.6 Flex – número da peça: 0321.000.33H 2 original de fábrica usado no Modelo Fox 1,6 com diâmetro e curso dos pistões = 76,5 x 86,9 mm respectivamente, comprimento de biela igual a 138 mm sem qualquer tipo de preparação interna (cabeçotes ou parte inferior).

Altura mínima do cabeçote 135,40 mm , sendo o combustível obrigatoriamente Etanol

É permitido tampar as aberturas do bloco do motor e tampa de cilindros (sensor de fase).

É proibido qualquer tipo de retrabalho no cabeçote, seja ele plano ou em ângulo.



Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Parte inferior (bielas, pistões, bronzinas) deve permanecer totalmente original.

Comando de válvulas deve permanecer totalmente original do Fox 1,6 EA111 adotado pela VW após 2009 e cujos números de peça serão objeto de divulgação mediante adendo tão logo estejam disponíveis pela Volkswagen do Brasil.

É permitido balancear o conjunto como volante e platô.

Polia do Virabrequim – Livre

Polia do Comando – Livre. Permitido modelo com regulagem de avanço

Bomba d'água: Livre

Flauta: livres

Tuchos de válvulas devem permanecer originais (hidráulicos).

Virabrequim. Deve permanecer original. É permitido balancear o conjunto como volante e platô. Admitida retífica desde que mantido o curso original.

Correia Dentada – Livre

Correia do Alternador – Livre

Vareta de Óleo - Livre

Alternador - Livre

Coletor de Admissão – Livre

Escapamento –livre, limitado o seu comprimento ao engate do trambulador no cambio.

Radiador(es) de Água – Livre(s)

Suportes de fixação – livres.

Volante – Livre, peso mínimo de 6,1 kg. Permitida a usinagem ou furação para colocação de rolamento ou adaptador para o rolamento para o eixo piloto dos câmbios.



ARTIGO 21 – DAS MODIFICAÇÕES PERMITIDAS

Tudo que não é especificamente permitido neste Regulamento, é expressamente proibido. Todos os itens ausentes ou não citados neste Regulamento, deverão encontrar-se com suas características originais. Enquanto este Regulamento não permitir clara e especificamente que a peça ou componente possa receber algum tipo de retrabalho ou modificação, esta deverá ser mantida original. Nos casos em que a comparação com as peças originais ou avaliação desta com a ficha de homologação, deixar quaisquer dúvidas, os Comissários Técnicos e Desportivos darão o parecer final. Proibida toda e qualquer adição de material, por qualquer meio a qualquer elemento mecânico, exceto quando não expressamente permitido neste Regulamento.

Alterações no regulamento que os participantes da categoria julguem necessárias devem ser feitas através de adendos a este regulamento e somente terão valor após aprovação do Conselho Técnico da FASP no prazo por ela determinado.

ARTIGO 22 – DAS CONSIDERAÇÕES GERAIS

Os casos omissos serão resolvidos de acordo com a tradução do "Anexo J" da Federação Internacional de Automobilismo (FIA), publicado pelo Conselho Técnico Desportivo Nacional da Confederação Brasileira de Automobilismo. O que não estiver expressamente liberado, quanto a sua fabricação, deverá ser de fabricação NACIONAL.

Este Regulamento foi aprovado pelo C.T.D.P. - Conselho Técnico Desportivo Paulista da Federação de Automobilismo de São Paulo.

São Paulo, 16 de janeiro de 2018.

José Aloízio Cardoso Bastos

Presidente

Marcus Ramaciotti

Presidente CTDP