



CIRCUITO PAULISTA DE KART

REGULAMENTO TÉCNICO – 2024

ARTIGO 1º - Somente poderão ser utilizados os equipamentos homologados, ou autorizados/registrados pela CBA ou FIA Karting/CBA.

Parágrafo 1º - É permitido, para todas as categorias, o uso de sonda para leitura dos gases do motor, conta-giros e medidor de temperatura, velocidade, GPS, tempo de volta e, ainda, horímetro, fixado junto à bobina. É proibido o uso de qualquer tipo de radiocomunicação, telemetria ou, ainda, qualquer tipo de ligação elétrica/eletrônica ao sistema elétrico/eletrônico do motor do kart.

Parágrafo 2º - Por segurança, todos os karts deverão obrigatoriamente ter instalado o equipamento "antena corta pipa".

Parágrafo 3º - Todo kart deverá chegar ao parque fechado de abastecimento para as Tomadas de Tempo e Provas com o tanque completamente vazio e com todos os pneus murchos.

ARTIGO 2º - EQUIPAMENTOS ESPECÍFICOS POR CATEGORIA

Parágrafo 1º - CATEGORIA MIRIM E CADETE

I – MOTOR – O motor será o Honda GX 160, autorizado CBA, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda, com carburador, filtro de ar, flange de equalização, vela BPR6ES NGK, bomba de combustível, embreagem de 20 dentes centrifuga e mesa. Fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA.

II – CHASSI – Homologado CBA para a categoria, sendo ainda obrigatório o uso de eixo de material ferroso e imantável com diâmetro de 35mm, com parede de espessura conforme RNK/CBA 2024.

a) Mangas de eixo:

1 – Homologada CBA, com a marca do fabricante.

2 – Será permitido o uso de arruelas secas, (sem mancal deslizante, esfera ou similar) e, sem modificação dos "Us" de manga, que devem permanecer como o homologado

3 – Será proibido o uso de anéis de encosto no lado interno das rodas.

b) Rodas: Em magnésio ou em alumínio, com a marca do fabricante do chassi. Rodas dianteiras dotadas de rolamentos e afixadas diretamente à manga de eixo.

c) Cubo de roda: Homologado CBA para a categoria, conforme RNK 2024.

d) Mancal do rolamento do eixo traseiro: Homologado CBA para a categoria.



- e) Rolamento do eixo traseiro: Somente poderá ser utilizado o rolamento esférico UC – 207 Ø35 x 72mm.
- f) Freio: Obrigatório o uso de freio mecânico com discos de freio ventilado, de diâmetro externo mínimo 160mm e espessura mínima de 4mm, podendo apresentar um desgaste máximo de 1mm.
- g) **Escapamento:** Deverá ser utilizado como escapamento o abafador homologado CBA, marca Spinery 2023, com curva de acoplamento padrão FORNECEDOR DO MOTOR SORTEADO. O acoplamento entre o abafador e a curva deverá ser feito através de molas de modo a não permitir folga axial ou radial nessa conexão, permitindo o escape falso de gases. Essa folga poderá ser avaliada pelos comissários técnicos a qualquer momento e, se for julgado inadequado poderá ser solicitado o reparo ou, ao final de prova ou tomada de tempos, poderá acarretar a desclassificação do piloto.

III - COROA – Será de 66 (sessenta e seis) dentes.

IV – EIXO – Será obrigatório o uso de eixo de material ferroso e magnetizável, com diâmetro externo de 35mm, e parede de espessura mínima de 3,8mm, comprimento de 960 ± 2 mm e peso mínimo de 2.700 gramas. A largura máxima do kart não poderá ultrapassar 120 cm para as categorias Mirim e Cadete

Parágrafo 3º - CATEGORIA F4 JÚNIOR

I - MOTOR – O motor será o Honda GX 390, autorizado CBA, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda, com carburador, filtro de ar, flange de equalização, vela BPR6ES NGK, bomba de combustível, embreagem de 13 dentes centrífuga, e mesa. Fornecido pela RBC PREPARAÇÕES DE MOTORES LTDA.

II - COROA – 39 (trinta e nove) dentes;

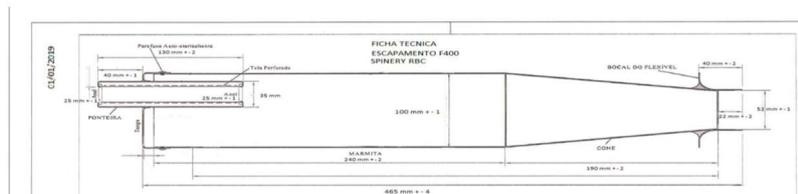
III - CHASSI – Homologado CBA, FIA Karting/CBA. Obrigatório o uso de eixo traseiro de material ferroso imantável, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado, com diâmetro de 40 ou 50mm com 1060mm no máximo.

IV - PÁRA-CHOQUE - Será obrigatória a utilização da proteção traseira, para-choque, homologado CBA.

V - IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, e a sigla F4 J, conforme Art. 42.

VI - TANQUE DE COMBUSTÍVEL - Deverá ser central, original do Chassi.

VII – ESCAPAMENTO – O escapamento utilizado será da marca Spinery modelo F400/RBC conforme desenho técnico fornecido pelo fabricante:



Parágrafo 4º - CATEGORIAS F4 SPRINTER / F4 GRADUADOS

I - MOTOR – O motor será o Honda GX 390, autorizado CBA, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda, com carburador, filtro de ar, flange de equalização, vela BPR6ES NGK, bomba de combustível, embreagem de 13 dentes centrífuga, e mesa. Fornecido pela JB CUCA RACING.

II - COROA – 40 (quarenta) dentes;

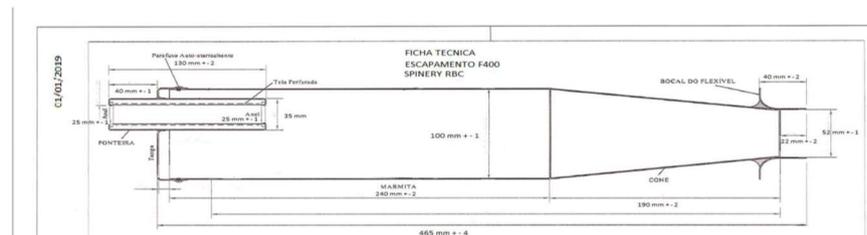
III - CHASSI – Homologado CBA, FIA Karting/CBA. Obrigatório o uso de eixo traseiro de material ferroso imantável, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado, com diâmetro de 40 ou 50mm com 1060mm no máximo.

IV - PÁRA-CHOQUE - Será obrigatória a utilização da proteção traseira, para-choque, homologado CBA.

V - IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, e a sigla F4 G e SF4, conforme Art. 42.

VI - TANQUE DE COMBUSTÍVEL - Deverá ser central, original do Chassi.

VII – ESCAPAMENTO – O escapamento utilizado será da marca Spinery modelo F400 conforme desenho técnico fornecido pelo fabricante:



Parágrafo 5º - CATEGORIAS F4 SÊNIOR / SUPER SÊNIOR / SSM

I - MOTOR – O motor será o Honda GX 390, autorizado CBA, monocilíndrico, refrigerado a ar, com partida de acionamento por corda, com carburador, filtro de ar, flange de equalização, vela BPR6ES NGK, bomba de combustível, embreagem de 13 dentes centrífuga, e mesa. O fornecedor de motores dessas categorias ainda será definido.

II - COROA – 40 (quarenta) dentes;

III - CHASSI – Homologado CBA, FIA Karting/CBA. Obrigatório o uso de eixo traseiro de material ferroso imantável, com a marca de um dos fabricantes de chassi homologado, com diâmetro de 40 ou 50mm com 1060mm no máximo.

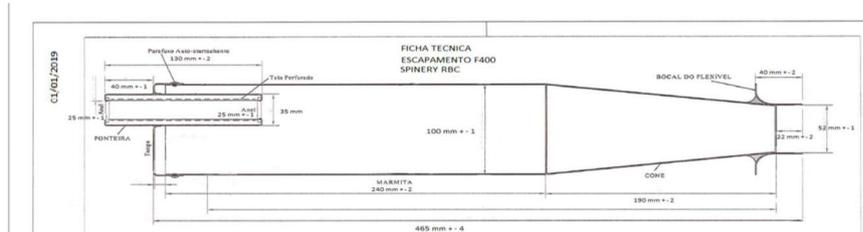
IV - PÁRA-CHOQUE - Será obrigatória a utilização da proteção traseira, para-choque, homologado CBA.



V - IDENTIFICAÇÃO – Deverá ter placa com fundo na cor amarela com número na cor preta, e a sigla F4 S, F4 SS e F4 SSM

VI - TANQUE DE COMBUSTÍVEL - Deverá ser central, original do Chassi.

VII – ESCAPAMENTO – O escapamento utilizado será da marca Spinery modelo F400 conforme desenho técnico fornecido pelo fabricante:



ARTIGO 3º - PESO DO CONJUNTO

MIRIM – 102 (cento e dois) KGS

CADETE – 106 (cento e seis) KGS

F4 Jr - 155 (cento e cinquenta e cinco) KGS

F4 - 183 (cento e oitenta e três) KGS

Parágrafo 1º - Esses pesos são mínimos absolutos e poderão ser verificados a qualquer momento pelos comissários técnicos. Ao término da prova ou tomada de tempo o kart será pesado em ordem de marcha.

Parágrafo 2º - O lastro, quando usado, deverá ser fixado solidamente ao kart por meio de parafuso e porca. A constatação de lastro solto acarretará a imediata desclassificação do piloto da tomada de tempo ou prova.

ARTIGO 4º - CHASSI

Somente será permitido o uso de chassi homologado CBA, FIA Karting/CBA e/ou registrado pela CBA, conforme definido para cada Categoria. O chassi utilizado para a **CIRCUITO PAULISTA DE KART** deverá obedecer rigorosamente às medidas e características que constem da ficha de homologação dele. Não será permitida nenhuma alteração que modifique as características, medidas e formas, bem como a eliminação ou acréscimo de peças ou partes do chassi. Para as categorias Mirim, Cadete e F-4, só poderão utilizar somente carenagens homologadas CBA.

Parágrafo 1º - A largura máxima traseira do kart (bitola) não poderá ultrapassar 140,0 cm (cento e quarenta centímetros), medidos de uma extremidade à outra do lado externo das rodas e pneus traseiros. Para as categorias Mirim e Cadete não poderá ser ultrapassada a medida de 120,0 cm (cento e vinte centímetros).

Parágrafo 2º - Será permitido o uso de tensores fixados por parafusos apenas do chassi ao banco.



Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Parágrafo 3º - O eixo deverá obedecer à tabela abaixo e as limitações da categoria, e poderá ser intercambiável entre marcas de chassis:

<u>Diâmetro do eixo (mm)</u>	<u>Espessura mínima da parede (mm)</u>
30	4,9
31	4,7
32	4,5
33	4,2
34	4,0
35	3,8
36	3,6
37	3,4
38	3,2
39	3,1
40	2,9
41	2,8
42	2,6
43	2,5
44	2,4
45	2,3
46	2,2
47	2,1
48	2,0
49	2,0
50	1,9

ARTIGO 5º - PÁRA-CHOQUES

Obrigatório a utilização para todas as categorias da proteção traseira homologada CBA ou FIA Karting/CBA, que cubra as rodas traseiras. Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, a proteção traseira soltar-se ou cair, a Direção de Prova poderá sinalizar ao piloto para que ele se dirija ao Parque de Manutenção, durante as provas, para reparo. Independentemente da sinalização no PSDP, o piloto que estiver com seu kart nessa situação deverá ser informado por seu time, e estará obrigado a providenciar imediatamente a correção do problema num dos locais supra indicados, conforme o caso, ou dirigir-se ao Parque Fechado, na hipótese de abandono da atividade. A não obediência a essa determinação implicará na exclusão do piloto. Mesmo que apenas um pedaço dessa peça tenha se soltado ou caído, o piloto estará sujeito ao procedimento descrito neste fim. Se ao final da tomada de tempo ou da prova, o para-choque traseiro ou qualquer parte dele estiver solto (a), o piloto será punido com a perda da melhor volta no primeiro caso, e com o acréscimo de **15 segundos** ao seu tempo total de prova, no segundo caso.

ARTIGO 6º - ASSOALHO

Será obrigatório o uso de assoalho de material rígido, podendo ser metálico ou



composite, do assento do piloto até a parte frontal do kart (para as categorias CADETE e MIRIM o assoalho deverá ser obrigatoriamente metálico). Ele deverá ser delimitado por um tubo ou dobra, evitando que os pés do piloto escorreguem para fora do assoalho. Se o assoalho tiver algum furo além do original, esse não poderá medir mais de 10,0 mm de diâmetro. O assoalho deverá ser obrigatoriamente ficado por pelo menos 4 parafusos, porcas e arruelas.

ARTIGO 7º - SUSPENSÃO

Todo dispositivo de suspensão elástica ou articulada é proibido.

ARTIGO 8º - RODAS e PNEUMÁTICOS

As rodas dianteiras devem ser montadas no cubo de roda.

As rodas traseiras devem ser montadas no cubo de roda. Não será permitida a utilização de mais de um cubo, entre o cubo da roda e o mancal do chassi, nas categorias Mirim e Cadete. O cubo de roda deverá apresentar a marca do fabricante. As rodas serão homologadas CBA para as categorias Mirim e Cadete, e as categorias F4 e F4 Júnior que usarão somente rodas CBA com a marca do fabricante. Não será permitida qualquer saliência que exceda o perímetro das rodas, como por exemplo, a ponta do eixo dianteiro e do traseiro. É proibida a montagem de roda invertida.

Para as categorias F4 e F4 Júnior os cubos de rodas traseiro e dianteiro deverão ter o comprimento de 90,0mm + ou – 1mm.

Parágrafo 1º - A fixação das rodas em seus eixos deve comportar sistema de segurança, como por exemplo: porcas travantes.

Parágrafo 2º - Não serão permitidos quaisquer métodos de aquecimento de pneus. É proibida a utilização de qualquer produto que altere a característica original dos pneus, ou seja, os pneus não poderão receber qualquer tratamento, como aplicação de líquidos ou produtos pastosos ou, ainda, qualquer aditivo especial.

Parágrafo 3º - PNEUS: Os pneus deverão ser de fabricação nacional, homologados ou autorizados pela CNK, devendo ter gravadas nas laterais a marca do fabricante, seu tipo e as suas dimensões.

Categorias, Mirim e Cadete - É obrigatório o uso de um jogo de pneus, nacional, da marca MG tipo Cadete modelo SC2

Categorias F-4 e F4 Júnior é obrigatório o uso de um jogo de pneus, nacional, da marca MG, tipo SH OPTION, modelo SH 2

Parágrafo 4º - Os pneus de chuva serão da marca MG, sendo os seguintes modelos: Categorias Mirim e Cadete modelo SCW ou SCW2; demais categorias SW ou SW2.

ARTIGO 9º - FREIOS

Os freios deverão ser comandados por um só pedal e atuando nas rodas traseiras. O sistema de freios poderá ser hidráulico ou mecânico. Todas as categorias deverão utilizar discos de freio ventilado e magnetizável, com exceção da Categoria Cadete, que segue regulamentação própria. É obrigatório o uso de um cabo de segurança ligando o pedal ao cilindro.



ARTIGO 10º - DIREÇÃO

A direção deve ser comandada por um volante inteiramente fechado. Todos os elementos da direção deverão comportar um sistema de fixação que ofereça completa segurança.

ARTIGO 11º - TRANSMISSÃO

A transmissão deve atuar nas rodas traseiras.

ARTIGO 12º - PROTETOR DA CORRENTE

Para as categorias PMK, PCK e F-4 será permitido o uso do protetor de corrente/pinhão em material flexível. Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, uma das peças do protetor de corrente desprender-se, soltar-se ou cair o piloto poderá ser sinalizado no PSDP, com a bandeira preta com disco laranja, para que proceda da seguinte forma:

- a) Treinos livres e de aquecimento – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado.
- b) Tomada de tempo – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado para a pesagem.
- c) Provas – o piloto deverá dirigir-se ao Parque de Manutenção, para o devido reparo, ou ao Parque Fechado, para a pesagem, caso não seja possível sanar o problema.
- d) A não obediência à sinalização do PSDP, em qualquer uma das atividades acima, implicará na exclusão do piloto. Independentemente da sinalização no PSDP, o piloto que estiver com seu kart nas situações descritas acima, deverá ser informado por seu time, e estará obrigado a providenciar imediatamente a correção do problema num dos locais supra indicados, conforme o caso, ou dirigir-se ao Parque Fechado, na hipótese de abandono da atividade.

Se, ao chegar ao Parque Fechado no final da tomada de tempo ou da prova, uma das peças do protetor de corrente ou o conjunto completo estiver solto ou faltando, o piloto será punido com a perda da melhor volta no primeiro caso, e com o acréscimo de **15 segundos** ao seu tempo total de prova, no segundo caso, independentemente de ter recebido ou não sinalização no PSDP.

ARTIGO 13º - PEDAIS

Qualquer que seja sua posição, quando acionados, os pedais não devem nunca ultrapassar a frente dos elementos fixos do chassi. O acelerador deve ser comandado por um só pedal, que, obrigatoriamente terá mola de retorno.

ARTIGO 14º - SISTEMA DE DESCARGA E SILENCIOSO - ESCAPAMENTO

Todo o sistema de descarga e silencioso deve localizar-se atrás do piloto, que não deve ter contato com o piloto na posição normal de direção.

O silencioso não pode superar a altura de 450 mm., medidos do solo até a parte mais alta.

Para as categorias F-4 o flexível deverá ser de 85mm de comprimento, com tolerância de +/- 5mm.

Parágrafo 3º - O sistema de escapamento deverá ser homologado CBA para todas as categorias F4, sem retrabalho ou qualquer artifício que venha a provocar entrada ou saída falsa de gases. O acoplamento entre o abafador e curva deverá ser feito através de molas,



de modo a não permitir folga axial ou radial nessa conexão, permitindo o escape falso de gases. Essa folga poderá ser avaliada pelos comissários técnicos a qualquer momento, se for julgada inadequada, poderá ser solicitado o reparo, se for ao identificada ao final de uma prova ou tomada de tempos, poderá acarretar a desclassificação do piloto.

Parágrafo 4º Se durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, o escapamento desprender-se, soltar-se, cair, ou modificar som, o piloto poderá ser sinalizado no PSDP com a bandeira preta com disco laranja, para que proceda da seguinte forma:

- a) Treinos livres e de aquecimento – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado.
- b) Tomada de tempo – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado para a pesagem.
- c) Provas – o piloto deverá dirigir-se ao Parque de Manutenção, para o devido reparo, ou ao Parque Fechado, para a pesagem, caso não seja possível sanar o problema.
- d) A não obediência à sinalização do PSDP, em qualquer uma das atividades acima, implicará na exclusão do piloto.

V Independentemente da sinalização no PSDP, o piloto que estiver com seu kart numa das situações descritas acima, deverá ser informado por seu time, e estará obrigado a providenciar imediatamente a correção do problema num dos locais supra indicados, conforme o caso, ou dirigir-se ao Parque Fechado, na hipótese de abandono da atividade. Se, ao chegar ao Parque Fechado no final da tomada de tempo ou da prova, o escapamento ou abafador estiver solto, o piloto será punido com a perda da melhor volta no primeiro caso, e com o acréscimo de **15 segundos** ao seu tempo total de prova, no segundo caso, independentemente de ter recebido ou não sinalização no PSDP.

ARTIGO 15º - TANQUE DE COMBUSTÍVEL

O tanque de combustível e seus tubos flexíveis e transparentes/translúcidos devem ser construídos de forma que não apresente qualquer perigo de vazamento durante a competição. O tanque não pode, de forma alguma, fazer parte integrante do chassi ou carenagem.

O tanque deverá fornecer combustível somente sobre pressão atmosférica e sua capacidade não deve exceder a 10 litros.

É obrigatório o uso de respiro, em material plástico, com condutor flexível e transparente dirigido para um reservatório que recupere fluidos, fixado no chassi ou carenagem.

Parágrafo único: O tanque deverá ser de material translúcido, sendo proibido o uso de tanques coloridos ou opacos. É proibido o uso de qualquer artifício que modifique sua característica de translúcido.

ARTIGO 16º - COMBUSTÍVEL

Nas categorias Mirim, Cadete e F-4 e F4 Júnior deverá ser utilizada somente gasolina.

ARTIGO 17º - CARENAGEM

Uma carenagem ou carroçaria, composta de dois painéis laterais, um frontal e uma carenagem frontal (bico) é obrigatória para todas as competições de kart, incluindo treinos oficiais e tomada de tempo.

Parágrafo 1º - Os painéis laterais não podem estender-se além do plano traçado entre



as partes mais externas dos pneus traseiros e dianteiros, alinhados para frente, exceto em caso de chuva, quando a carenagem lateral pode ultrapassar o plano acima citado. A superfície externa deve ser uniforme e suave, sem qualquer protuberância. Os painéis devem ser fixados ao chassi.

Parágrafo 2º - O painel frontal deve incorporar uma área específica de 20 cm x 20 cm, na cor da categoria a qual pertença, para numeração do kart, próxima ao volante.

Parágrafo 3º - Nenhuma parte da carenagem pode ser usada como tanque de combustível ou carregar contrapeso (lastro).

Parágrafo 4º Se durante o transcorrer das atividades de pista, qualquer um dos componentes da carenagem (gravata, painéis laterais ou painel frontal) ou parte deles se desprender, soltar-se ou cair, o piloto poderá ser sinalizado no PSDP, com a bandeira preta com disco laranja, para que proceda da seguinte forma:

- a) Treinos livres e de aquecimento – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado.
- b) Tomada de tempo – o piloto deverá dirigir-se ao Parque Fechado para a pesagem.
- c) Provas – o piloto deverá dirigir-se ao Parque de Manutenção, para o devido reparo, ou ao Parque Fechado, para a pesagem, caso não seja possível sanar o problema.
- d) A não obediência à sinalização do PSDP, em qualquer uma das atividades acima, implicará na exclusão do piloto.

Independentemente da sinalização no PSDP, o piloto que estiver com seu kart numa das situações descritas acima, deverá ser informado por seu time, e estará obrigado a providenciar imediatamente a correção do problema num dos locais supra indicados, conforme o caso, ou dirigir-se ao Parque Fechado, na hipótese de abandono da atividade. Se, ao chegar ao Parque Fechado no final da tomada de tempo ou da prova, qualquer um dos componentes ou parte da carenagem estiver solto ou ausente, o piloto será punido com a perda da melhor volta no primeiro caso, e com o acréscimo de **15 segundos** ao seu tempo total de prova, no segundo caso, independentemente de ter recebido ou não sinalização no PSDP.

ARTIGO 18º - BICO RETRÁTIL

Parágrafo 1 – É OBRIGATÓRIO o uso do bico retrátil em TODAS AS CATEGORIAS.

Parágrafo 2 - A avaliação da correta fixação do bico retrátil será feita por um Juiz de Fato nomeado pela organização, somente nas corridas. Tal avaliação será feita imediatamente após a entrada do piloto no parque fechado de retorno.

Parágrafo 3 - É VEDADO ao piloto ou qualquer outra pessoa, sob qualquer hipótese, proceder à tentativa de recolocação do bico retrátil na posição original, mesmo que ainda empista, sob pena de desclassificação sumária e irrecorrível.

Parágrafo 4 - O Juiz de Fato pode usar como recursos para suas decisões relatos de outras autoridades e pista, como o Diretor de Provas, Comissários, Fiscais ou mesmo

imagens que demonstrem quaisquer ações irregulares do piloto na tentativa de recolocação do bico retrátil na posição original.

Parágrafo 5 - O piloto cujo bico retrátil não esteja corretamente fixado no momento da prova será penalizado de acordo com os seguintes critérios:

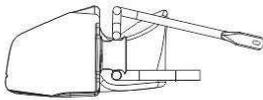
a) Se o relato do Juiz de Fato ocorrer após qualquer prova, o piloto será punido automaticamente com o acréscimo de 5 (cinco) segundos ao seu tempo final de prova.

Parágrafo 6 - A avaliação do correto posicionamento do bico retrátil será feita com base nas

Desenho Técnico nº 2d

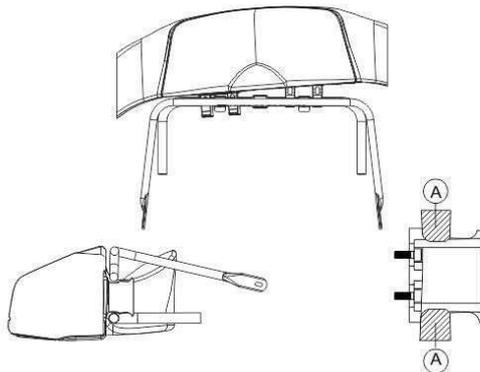
Correta instalação do "Painel Frontal"

Posição Aceitável



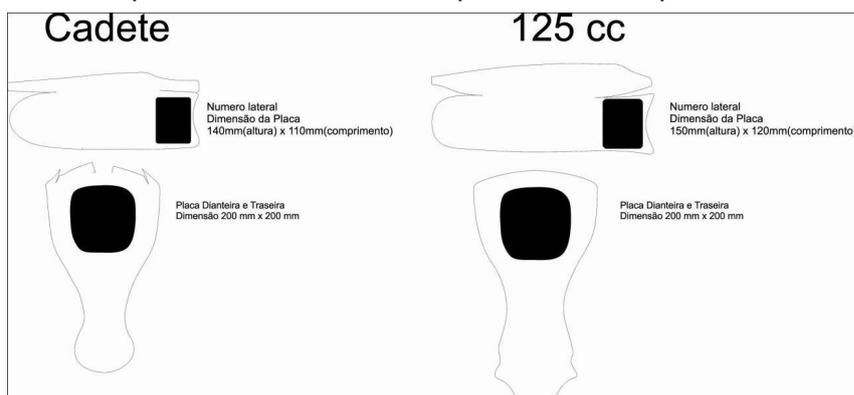
Posição NÃO Aceitável

Posição não aceitável se qualquer partes dos tubos do pára-choques dianteiro estiver nas áreas marcadas (A):



ARTIGO 19º – IDENTIFICAÇÃO E NUMERAÇÃO

A numeração do kart será colocada na parte superior frontal da carenagem, em seus painéis laterais e em uma placa de identificação, que deverá ser fixada no para-choques traseiro do kart, sendo que a numeração deverá obrigatoriamente estar colocada sobre um quadrado na cor da categoria, e a numeração também na cor da categoria, obedecendo ao desenho abaixo. A não observância a estas medidas poderá acarretar advertência, penalidade e/ou multa pecuniária ao piloto infrator.





Federação de Automobilismo de São Paulo

FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Para todas as categorias, o número e fundo, serão de conformidade com o RNK 2024.

Parágrafo único: A fixação da placa traseira tem que ser tal, que não se solte com a vibração do kart durante a prova.

Caso a placa traseira de identificação venha a cair, a cronometragem não se responsabilizará pela não marcação de sua passagem.

ARTIGO 19º - Proibidos rolamentos com qualquer componente fabricado em cerâmica

Este Regulamento foi aprovado pelo Departamento de Kart da
FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SÃO PAULO

São Paulo, 25 Março de 2024.

Paulo Eneas Scaglione
Presidente

João Carlos Gava
Speed Motor Clube