



FEDERAÇÃO GAÚCHA DE AUTOMOBILISMO
FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
FUNDADA EM 26 DE JULHO DE 1961

FEDERAÇÃO GAÚCHA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO E DESPORTIVO GAÚCHO
CAMPEONATO GAÚCHO DE COPA FUSCA 2017

REGULAMENTO DESPORTIVO

Art. 1º - Introdução

A Federação Gaúcha de Automobilismo, em conjunto com seus Clubes filiados realizarão no ano de 2017 o Campeonato Gaúcho de Copa Fusca para carros de Turismo Volkswagen Sedan de acordo com regulamento técnico da categoria.

- 1.1-** As Etapas serão organizadas e promovidas pelos Clubes filiados, e caberá a supervisão técnica e desportiva à Federação Gaúcha de Automobilismo.
- 1.2-** Ao inscrever-se para participar das Etapas/Baterias, o piloto aceita automaticamente todos os Regulamentos, normas, adendos e Autoridades desta.
- 1.3-** O Campeonato Gaúcho de Copa Fusca será realizado em oito Etapas, de acordo com o calendário promocional da F.G.A.

Art. 2º - Veículos Participantes

Participarão do campeonato somente veículos Volkswagen Sedan.

Art. 3º - Regulamentação

As categorias serão regulamentadas por:

- 3.1-** Código Desportivo Internacional – CDI/FIA.
- 3.2-** Códigos Desportivos do Automobilismo – CDA/CBA.
- 3.3-** Regulamento Desportivo e Técnico da categoria.
- 3.4-** Regulamento Particular das Provas e seus Adendos.
- 3.5-** Este regulamento, e seus adendos, têm força de lei desportiva, em conformidade com os princípios estabelecidos pela legislação nacional.
- 3.6-** Os adendos desportivos ou os considerados de segurança entram em vigor, a partir da data da sua divulgação.

Art. 4º - Inscrições

- 4.1-** As inscrições deverão ser feitas obrigatoriamente antes da primeira atividade de pista prevista na programação oficial do evento, não sendo permitido o ingresso de pilotos /veículos não inscritos à pista. As inscrições encerram trinta minutos antes do treino classificatório.
- 4.2-** As inscrições, não sendo cumprido o prazo previsto, só poderão ser feitas mediante autorização por escrito dos Comissários Desportivos.
- 4.3-** Será permitida a inscrição de até dois pilotos por veículo. No caso de duplas a pontuação somente será válida se houver a efetiva participação dos dois pilotos nas baterias, cabendo a realização de uma para cada.
 - 4.3.1-** Se o veículo participar de apenas uma bateira, os dois pilotos receberão os pontos desta.



FEDERAÇÃO GAÚCHA DE AUTOMOBILISMO
FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
FUNDADA EM 26 DE JULHO DE 1961

4.4- O piloto é sempre o responsável pela integridade técnica, desportiva e moral de sua equipe. Portanto, incidirá sobre ele, a responsabilidade de qualquer ato irregular de membros de sua equipe.

4.5- O clube organizador se reserva o direito de recusar a inscrição de qualquer piloto, declinando as razões para tal fato a FAU.

4.6- Um piloto não poderá pilotar mais do que um veículo na mesma categoria durante a Etapa.

Art. 5º - Participantes

Participarão das Etapas pilotos portadores da Cédula Desportiva Automobilística 2017 expedida pela Confederação Brasileira de Automobilismo. Classes, PGCB, PGCA e PC.

5.1- No Campeonato Gaúcho de Copa Fusca as categorias serão:

5.1.1- Categoria 'A': Pilotos com cédulas PGC-A, (Serão admitidas duplas com pilotos PGC-B o qual pontuara na categoria "A" caso o piloto retorne a categoria "B" perdera todos os pontos obtidos na categoria 'A')

5.1.2- Categoria 'B': Pilotos com cédulas PGC-B e PC.

5.2- Os pontos obtidos pelos pilotos na categoria não poderão ser acumulados caso haja troca de categoria pelos pilotos.

5.3- O piloto quando na direção do veículo, seja em treinos ou em baterias, deverá, obrigatoriamente, usar macacão, sapatilhas, capacete e luvas de competição homologadas e dentro do prazo de validade estabelecido pelo fabricante. O uso de balaclava é recomendado a todos os pilotos, porém obrigatório àqueles com barba ou bigode.

Art. 6º - Numeração dos Veículos

6.1- Os números serão adquiridos na Secretaria da FGA de acordo com a disponibilidade existente e obedecidos os seguintes critérios:

6.1.1- Os números 01 e 02 ficam reservados respectivamente aos pilotos primeiros colocados no Campeonato de 2016.

6.1.2- Os pilotos que desejarem competir com o mesmo número da temporada anterior terão preferência de compra até a primeira prova.

6.1.3- A cedência dos números 01 e 02 deverá ser feito por escrito a FGA pelos pilotos cedentes.

6.2- Os veículos deverão apresentar 3 (três) números de identificação que deverão estar localizados nas laterais traseiras e no teto, vidro ou capô dianteiro. Obrigatório usar letra de identificação da categoria em que o carro compete no pára-brisa dianteiro do lado direito superior e no vidro traseiro do lado esquerdo superior.

6.3- Os números serão pintados ou confeccionados em material sintético, em cor contrastante com o fundo. Os algarismos deverão ter altura mínima de 26 (vinte e seis) centímetros e largura mínima de 4,5 (quatro e meio) centímetros de traço. Caso o Campeonato possua patrocinador com divulgação nos numerais, os concorrentes deverão usar os fornecidos pelo patrocinador.

6.4- É obrigatória a colocação de adesivo com a letra correspondente a categoria ao lado do número do veículo.

6.5- Todos os participantes deverão ter seus nomes e os tipos sanguíneos escritos no macacão e junto à porta do veículo, sendo proibido nos acrílicos;

6.6- É permitida a utilização do nome do (s) pilotos (s), de forma promocional, nos acrílicos e no para-brisa dianteiro, na parte superior direita, com letras que não superem a medida de 10 (dez) centímetros de altura;



FEDERAÇÃO GAÚCHA DE AUTOMOBILISMO
FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
FUNDADA EM 26 DE JULHO DE 1961

6.7- As siglas da CBA, FGA e do Clube ao qual o piloto for associado serão obrigatórios no carro.

6.8- Todos os participantes se obrigam a reservar um espaço a ser determinado, para a fixação de adesivos do patrocinador ou patrocinadores da FGA.

Art. 7º - Duração das Provas

7.1- A etapa terá duas baterias com duração de 25 minutos.

7.2- Ao encerrar o número de voltas e/ou o tempo previsto para a bateria, o Diretor da Prova, apresentará a bandeira quadriculada ao primeiro colocado na linha de chegada e a todos os veículos subseqüentes. Não serão aceitas quaisquer reclamações de concorrentes por nenhuma razão, em virtude de eventual acontecimento entre o tempo previsto para a duração da prova e o embandeiramento do concorrente. Somente a cronometragem poderá indicar o vencedor da prova, independente de sinalização errônea por parte da Direção de Prova.

Art. 8º - Pontuação

As etapas constarão de 02 (duas) baterias com pontuação independente conforme a ordem de chegada, de acordo com tabela abaixo:

| | 1º | 2º | 3º | 4ª | 5º | 6º | 7º | 8º | 9º | 10º |
|-----------------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|
| 1ª Etapa | 20 | 15 | 12 | 10 | 8 | 6 | 4 | 3 | 2 | 1 |
| 2ª Etapa | 22 | 17 | 14 | 12 | 10 | 8 | 6 | 5 | 4 | 3 |
| 3ª Etapa | 24 | 19 | 16 | 14 | 12 | 10 | 8 | 7 | 6 | 5 |
| 4ª Etapa | 26 | 21 | 18 | 16 | 14 | 12 | 10 | 9 | 8 | 7 |
| 5ª Etapa | 28 | 23 | 20 | 18 | 16 | 14 | 12 | 11 | 10 | 9 |
| 6ª Etapa | 30 | 25 | 22 | 20 | 18 | 16 | 14 | 13 | 12 | 11 |
| 7ª Etapa | 32 | 27 | 24 | 22 | 20 | 18 | 16 | 14 | 13 | 12 |
| 8ª Etapa | 34 | 29 | 26 | 24 | 22 | 20 | 18 | 16 | 15 | 14 |

8.1- Os pontos obtidos nas baterias, assim como as penalizações aplicadas, serão atribuídos à tripulação do veículo a critério dos comissários Desportivos, desde que, todos os pilotos tenham participado das atividades de pista do evento.

8.2- Somente farão jus à pontuação e conseqüente classificação, os veículos que completarem 75% (setenta e cinco por cento) da distância percorrida pelo vencedor de cada bateria em sua categoria, conforme CDA.

8.3- O pódio da etapa será definido pela maior distância percorrida no menor tempo na soma das duas baterias do dia. Tal critério valerá somente para efeito de premiação, ficando inalterados os demais artigos e pontuação para efeito de campeonato.

8.4- Os pilotos que fizerem jus ao pódio deverão, obrigatoriamente, participar da cerimônia de entrega dos prêmios, trajando indumentária completa e, após, colocar-se à disposição da imprensa para as entrevistas (o não comparecimento ao pódio implica nas sanções previstas pelo CDA).

8.5- Subirão ao Pódio Oficial, a tripulação dos 5 (cinco) primeiros veículos classificados em cada categoria.



FEDERAÇÃO GAÚCHA DE AUTOMOBILISMO
FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
FUNDADA EM 26 DE JULHO DE 1961

8.6- Campeões: Serão reconhecidos os Campeões e Vice-Campeões Gaúcho em suas Categorias/Classes, os Pilotos com o maior número de pontos acumulados durante todo o Campeonato com o descarte obrigatório dos dois piores resultados (N-2).

8.6.1- Se houver empate: critério do CDA/CBA.

Art. 9º - Treino classificatório

9.1- Para efeito de classificação o grid será estabelecido pela melhor volta do veículo no treino classificatório.

9.2- Os carros que por algum motivo não participarem do treino classificatório alinharão, após o último carro que tenha se classificado, conforme determina o CDA;

9.3- Durante o treino classificatório fica proibida a entrada dos veículos na parte traseira ou interior dos boxes, devendo todo o atendimento ser efetuado na frente dos boxes, sob pena de exclusão da classificação, independente de outras sanções decididas pelos Comissários Desportivos.

9.4- Ao encerrar o treino classificatório os veículos deverão dirigir-se ao “Parque fechado”, sob pena de perder seu lugar no grid e largar na última posição, além de outras sanções conforme o CDA.

9.5- Se por qualquer razão houver troca ou substituição de pilotos, entre o treino classificatório e a 1ª prova e entre a 1ª e 2ª provas, devidamente autorizada pelos Comissários Desportivos, o veículo perderá seu lugar obtido no grid e largará na última posição do mesmo, observando os critérios estabelecidos pelo CDA. Neste caso somente farão jus a pontuação os pilotos que efetivamente participarem das provas. No pit lane e grid de largada as operações concernentes à linha de combustível e ao abastecimento são terminantemente proibidas.

9.6- O treino classificatório define o grid de largada para a primeira bateria, a segunda bateria terá o seu grid de largada definido pelo resultado final da bateria anterior.

9.7- O treino classificatório será realizado em uma sessão com 15 (QUINZE) minutos de duração para todos os participantes.

9.8- Em caso de bandeira vermelha durante o treino classificatório, os veículos devem se dirigir ao pit Lane.

9.9- Alterações que se fizerem necessárias na formatação do treino classificatório serão proferidas pelos Comissários Desportivos.

Art. 10º - Largada/relargada

10.1- O procedimento de largada será do tipo parado de acordo com o determinado no CDA/2017 obedecendo a especificações regulamentares de cada categoria.

10.2- O procedimento de relargada será em fila indiana vide CDA/2017. Ao agitar da bandeira verde ou o farol verde acender no PSDP e demais postos de sinalização, à critério do Diretor de Prova, as ultrapassagens estão autorizadas mesmo antes da linha de largada/chegada.

10.3- A infração por “Queima de Largada” ou de Relargada será cumprida por DRIVE TROUGH. O veículo será chamado para a punição com a apresentação da “Bandeira de Box” e o número do carro do infrator.

Art. 11º - Verificações Técnicas e Administrativas

À critério dos Comissários Desportivos serão realizadas vistorias administrativas, em que toda a tripulação do veículo inscrito deverá comparecer ao local determinado, munida da cédula



FEDERAÇÃO GAÚCHA DE AUTOMOBILISMO
FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
FUNDADA EM 26 DE JULHO DE 1961

desportiva nacional. Poderão, a critério das autoridades, serem efetuadas vitorias técnicas em qualquer grau de profundidade, em veículos de sua exclusiva escolha, no momento que julgarem necessário, desde que os mesmos sejam informados até o término do prazo do “Parque Fechado”

Art. 12º - Parque Fechado

12.1- Após a vistoria técnica e abastecimento os veículos estarão sob regime de “Parque Fechado”, recolhidos a local determinado.

12.2- Nas voltas de alinhamento para as baterias tanto no Pit Lane como no grid de largada até a placa de 05 (cinco) minutos são permitidos reparos, excetuando-se a linha de combustíveis.

12.3- Os veículos conduzidos ao “Parque Fechado” após o término da tomada de tempos e provas ficarão no local determinado pelo menos 30 (trinta) minutos após a divulgação dos resultados, salvo disposição em contrário dos Comissários Desportivos.

12.4- Serão considerados em “Parque Fechado” os veículos que após o término dos treinos classificatórios e baterias, permanecerem no interior do circuito (pista), Pit-Lane e no espaço destinado para o parque fechado.

12.5- Os veículos que não se apresentarem ao “Parque Fechado” ou dele se retirarem sem ordem expressa dos Comissários Desportivos, serão desclassificados e receberão as sanções previstas no CDA.

12.6- Após as Baterias ou treino classificatório, nas áreas ou situações consideradas “Parque Fechado”, é absolutamente proibido qualquer alteração ou reparo no veículo, sendo vetada a presença de qualquer pessoa que não as autoridades designadas.

12.7- Os veículos que forem retirados do “Parque Fechado”, com a expressa autorização dos Comissários Desportivos, perderão seus lugares no grid e largarão no final do mesmo, realinhados por ordem de classificação do treino classificatório ou prova anterior, e se necessário será feita nova vistoria técnica.

12.8- Após a autorização de saída dos veículos do “Parque Fechado” para classificação ou bateria, fica permitida a parada imediata na parte dianteira dos boxes (Pit Lane) para os reparos permitidos.

Art. 13º - Combustível e Comburente

O combustível deverá obedecer ao Regulamento Técnico e somente o ar atmosférico local, poderá ser utilizado como comburente.

Art. 14º - Câmeras de vídeo

14.1- As câmeras de vídeo e seus acessórios não poderão ser utilizados como lastro para atendimento do peso mínimo exigido pelo Regulamento Técnico da categoria.

14.2- A retirada dos equipamentos do veículo somente poderá ocorrer após autorização expressa do comissário técnico.

14.3- Os comissários desportivos poderão determinar em qualquer momento da Etapa, a selagem de quaisquer câmeras de vídeo instaladas em veículos participantes na competição e a entrega para efeito de análise das fitas ou card de memória gravadas.

14.4- Após a análise os comissários desportivos poderão fazer uma cópia das filmagens antes de devolvê-las.



FEDERAÇÃO GAÚCHA DE AUTOMOBILISMO
FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
FUNDADA EM 26 DE JULHO DE 1961

Art. 15º - Cronometragem

15.1- Não é permitida a presença de ninguém na área do serviço oficial de cronometragem que não seja a própria equipe e as autoridades de prova.

15.2- Independentemente de qualquer circunstância, os pilotos e/ou integrantes das equipes não poderão se dirigir diretamente ao serviço de cronometragem.

15.3- É de responsabilidade do concorrente o bom uso dos aparelhos oficiais de cronometragem (sensores) instalados nos veículos e disponibilizados pela equipe de cronometragem.

15.4- Os sensores são de propriedade da CRONOMETRAGEM, sendo obrigatória a sua devolução, em qualquer situação ao final da Tomada de Tempo, da prova, ou quando solicitado pela organização da prova.

Art. 16º - Responsabilidades das equipes

16.1- O piloto é responsável pelas atitudes dos membros de sua equipe e de pessoas que direta ou indiretamente estejam ligadas à equipe, podendo ser punido, a critério dos comissários desportivos pelas atitudes dos mesmos.

16.2-É Obrigatório às equipes que mantenham um extintor de incêndio no box para emergências.

Art. 17º - Disposições Gerais

17.1- Para o treino classificatório todos os carros deverão comparecer à bomba de abastecimento oficial do autódromo com seus tanques drenados ou local designado pelos Comissários.

17.2- Será permitida a instalação e a utilização de equipamento de rádio ou similar, para conciliação veículo/box/veículo;

17.3- No caso de um piloto errar seu box e ultrapassá-lo, o veículo poderá ser empurrado para trás somente por seus mecânicos, proibido o uso de marcha-ré nos boxes:

17.4- Todos os veículos deverão, obrigatoriamente, usar silenciador de engate rápido na área de box.

17.5- A verificação do peso será aferida com os veículos nas condições em que se encontrarem, com o piloto mais leve e seu equipamento a bordo.

17.6- A troca de piloto durante o evento será efetuada somente entre as Baterias. Qualquer tentativa de violação ao presente item regulamentar implicará em falta grave, com a desclassificação imediata, pena pecuniária, além de outras sanções administrativas previstas no CDA;

17.7- Caso haja necessidade de utilização de “Bandeira Vermelha” durante as Baterias, todos os carros deverão dirigir-se ao grid de largada para novo alinhamento e conseqüente relargada, estando os mesmos em regime de “Parque Fechado”.

17.8- Será de responsabilidade da FGA a determinação dos horários e programação dos eventos constantes no calendário da FGA.

17.9- Caso haja duplicidade na interpretação de algum artigo deste regulamento, a decisão final será dos Comissários Desportivos;

17.10- O que não está explicitamente permitido está proibido.

17.11- As modificações ao presente regulamento se houverem, serão em forma de adendo e entrarão em vigor no momento de sua publicação.



FEDERAÇÃO GAÚCHA DE AUTOMOBILISMO
FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
FUNDADA EM 26 DE JULHO DE 1961

17.12- O briefing é exclusivo para pilotos, salvo disposição contrária do Diretor da Prova ou dos Comissários Desportivos.

O presente Regulamento foi aprovado pelo Conselho Técnico Desportivo Gaúcho e homologado pelo Presidente da Federação Gaúcha de Automobilismo.

Porto Alegre 16 de janeiro de 2017.

Mirnei Antonio Piroca
Presidente CTDG

Carlos A. R. De Deus
Presidente FGA

**FEDERAÇÃO GAÚCHA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO E DESPORTIVO GAÚCHO
CAMPEONATO GAÚCHO DE COPA FUSCA 2016**

REGULAMENTO TÉCNICO

Art. 1º - INTRODUÇÃO: Este Regulamento é específico para os veículos abaixo descritos entrando em vigor na data de sua publicação e obedece às normas do Código Desportivo do Automobilismo CDA/CBA tendo validade até 31 de dezembro de 2017.

Este regulamento, e seus adendos, têm força de lei desportiva, em conformidade com os princípios estabelecidos pela legislação nacional.

1.1- Tudo o que não estiver explicitamente permitido neste regulamento é expressamente proibido. Os casos omissos serão decididos pelos comissários da FGA.

1.2- As alterações ao presente regulamento serão feitas em forma de adendo. Os adendos aos regulamentos técnicos entrarão em vigor 30 (trinta) dias após a data da sua publicação, salvo se tratar de segurança, caso em que passarão a vigorar na data da publicação.

ART. 2º - VEÍCULOS ADMITIDOS: Este regulamento é específico para os veículos Volkswagen Sedan fabricados a partir de 1960.

ART.3º - ELEMENTOS DA CARROCERIA:

3.1- É obrigatório usar o cabeçote da plataforma original da linha Volkswagen 1600, a ar (c/rótula).

3.2- É obrigatória a retirada dos pára-choques e seus suportes.

3.3- É facultativo o uso de spoiler dianteiro, original do Gol, modelo 1986.

3.4- É permitido o "amassamento" da borda interna dos para-lamas, a fim de evitar o atrito com os pneus. Proibido alargar os para-lamas.

3.5- Os faróis e as sinaleiras dianteiras deverão ser retirados, devendo ser coberto o alojamento dos faróis com material rígido. Deverá permanecer o aro do farol correspondente ao pára-lama empregado. Poderão ser retirados os bojos dos faróis na parte interna dos pára-lamas.

3.6- O capô traseiro poderá ser substituído por um de fibra de vidro, com livre retrabalho para fixá-lo, ficando em seu local original. É permitido retrabalho na parte onde interfere com a polia de comando e o coletor de admissão do sistema de injeção. A área a ser cortada não poderá permanecer aberta, devendo ser criado um habitáculo. É permitido recortar a saia traseira e fazer de fixação móvel que facilite a retirada do motor.

3.7- As maçanetas externas das portas deverão permanecer originais. Seu sistema de travamento poderá ser retirado.



FEDERAÇÃO GAÚCHA DE AUTOMOBILISMO
FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
FUNDADA EM 26 DE JULHO DE 1961

3.8- É Permitido reservatório e esguichadores de água ao pára-brisa de acionamento não elétrico.

3.9- É permitida a retirada da parte plástica dos estribos, mas não os mesmos.

3.10- A lataria do painel de instrumentos deverá permanecer original. É permitido retirar ou substituir os instrumentos, como também a instalação de instrumentos suplementares em painel sobreposto, tipo estanque, ao meio do painel original, de livre concepção e material, porém seu acabamento não poderá ser refletivo (alumínios polidos ou similares). É obrigatório fechar os furos dos instrumentos retirados, para isolar o habitáculo do compartimento do tanque de combustível.

3.11- O freio de mão poderá ser retirado, porém se usado deverá estar original sem retrabalho.

3.12- Os pedais deverão ser originais, da linha, com livre retrabalho, com exceção do pedal do acelerador que é livre, de procedência nacional. O cabo do acelerador será de livre marca e diâmetro.

3.13- É permitida a instalação de um apoio para o pé da embreagem.

3.14- O volante de direção é livre. É obrigatório retirar o sistema de trava da direção.

3.15- A alavanca e a manopla de mudança poderão ser de livre marca, mas de procedência nacional.

3.16- Nenhuma tubulação poderá passar a descoberta pelo habitáculo do piloto, o qual deverá estar livre de emanções de gases e vazamentos de líquidos.

3.17- No extintor de incêndio é obrigatória a fixação da tarjeta verde com validade de uso.

3.18- O tanque de combustível deverá ser o original da linha ou de plástico injetado nacional com livre retrabalho interno. Permitido um cash tanque na parte inferior. É obrigatória a instalação de um dreno na parte mais baixa do tanque. É permitida a instalação de um pescador no tanque de combustível. É permitido aumentar o diâmetro dos dutos do combustível, que quando passarem pelo habitáculo deverá ser metálico. A fixação tanque deverá ter duas cintas envolventes na parte superior do mesmo, devidamente aparafusadas na carroceria.

3.19- Para efeito de melhorar a fixação da carroceria na plataforma, é permitido efetuar a soldagem entre as partes com solda MIG, reforçando assim a união das mesmas.

3.20- É facultada a retirada das seguintes peças complementares:

3.21- Alívio de peso:

3.21.1- É facultada a retirada das seguintes peças complementares:

- Chapa protetora do motor;
- Reforços metálicos das laterais de portas, capô e tampa traseira;
- Proteção antiferrugem;
- Revestimentos fonoabsorventes;
- Painel de instrumentos;
- Painel de acabamento do portapacotes;
- Componentes de acionamento dos vidros;
- Trilhos dos bancos dianteiros;
- Lâmpadas internas;
- Buzinas;
- Frisos estéticos;
- Borrachas e guarnições aplicadas aos veículos em geral;
- Conjuntos desembaçadores e sistema de aquecimento interno;
- Tambor de chaves (fechaduras das portas);

3.21.2- Obrigatório retirar:

- Placa de licença e suporte;
- Banco dianteiro, lado direito;
- Assento e encostos traseiros;



FEDERAÇÃO GAÚCHA DE AUTOMOBILISMO
FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
FUNDADA EM 26 DE JULHO DE 1961

Todos os painéis de acabamento agregados ao interior do veículo;

- Tapetes
- Forro do teto, bem como o sistema de fixação;
- Roda e pneu reservas;
- Macaco e chave de roda;
- Triângulo de segurança;
- Cintos de segurança (todos os originais) e suas fixações;
- Suporte e extintor de incêndio (originais);
- Acendedor de cigarros
- Calotas das rodas;

Não é permitida a retirada (exceto dos itens acima listados) de outros materiais, com exceção daqueles em que é previsto uma liberdade de troca, modificação ou retirada. O peso mínimo permitido será o constante no regulamento sendo que este peso será tão somente para efeito de vistoria e não poderá ser usado para alívio extra de componentes a não ser relacionados acima e os constantes dos adendos

ART. 4º - MOTOR:

O motor admitido é o AP 1600 cc 8 (oito) válvulas produzido pela Volkswagen do Brasil com as particularidades do presente regulamento.

4.1- Bloco do motor: Original do motor AP-600, ou AP-1.6 MI, permitido bloco de referência lateral em alto relevo 1.8 de procedência estrangeira. É permitida a usinagem na face superior do bloco de no máximo 3 mm Permitido o encamisamento dos cilindros,

4.2- Cilindrada: Usando pistões do AP-1.6MI, é de 1596 cc, correspondente ao emprego de pistões STD de 81,0 mm e curso original de 77,4 mm. Se usado pistões do AP-600, é permitido sobre medida até 1,0 mm (1634cc).

4.3- Módulo de injeção:

4.3.1- Módulo regulável: Permitido utilização do Módulo de Injeção marca Hardware Modelo ASPRO COPA FUSCA lacrado pelo fabricante.

4.3.1.1- Obrigatório o uso de bicos injetores marca Bosch Cód – 086 cor laranja ou Magneti Marelli Cod- IWP043.

4.3.1.2- Obrigatório utilizar sonda lambda marca BOSCH cod – LSU4. 2 ou Bosch 4 fios LS-07 nº0258966507.

4.3.1.3- Obrigatório regulador de pressão de combustível estabilizado em 3,0 BAR.

4.3.2- Módulo original: Permitido livre retrabalho do chip original Volkswagen.

4.3.2.1- Para este módulo, os bicos injetores e sonda são livres nacionais.

4.4 - Cabos de velas: Originais do motor VW AP 1.6 MPFI NGK, BOSCH e TECAB.

4.5- Velas de ignição: Livres

4.6- Bobina: original da linha VW AP 1.6 MPFI.

Número VW – 377 905 105 ou Número Bosch - 9 220 081 504

4.7- Distribuidor: Original da linha de motor VW AP 1.6 MPFI sem qualquer retrabalho interno no distribuidor

4.8- Sensor de temperatura de ar: Original Marelli.

4.9- Sensor de temperatura da água: Original Marelli.

4.10- Motor de passo: Poderão ser retirado e instalado dispositivo com regulagem manual.

4.11- Cabeçote: Original dos modelos 1.6 litros a álcool ou gasolina (AP 600 ou AP 1600 MI).

4.11.1- Deverá ser usado com três ou cinco mancais,

4.11.2- Permitido aplainamento da face inferior

4.11.3- Permitida usinagem dos alojamentos dos tuchos para colocação do comando 049G.



FEDERAÇÃO GAÚCHA DE AUTOMOBILISMO
FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
FUNDADA EM 26 DE JULHO DE 1961

4.11.4- Permitido o aumento do diâmetro do respiro da tampa.

4.11.5- Os furos de passagem de óleo para os tuchos poderão ser suprimidos ou não.

4.11.6- Qualquer outra usinagem ou retrabalho nos dutos e câmara de combustão está proibida, salvo aquilo executado no processo de produção da VW.

4.11.7- Comando de válvulas: O comando de válvulas deverá ser original, de referência W 049 109 101G, sem retrabalho ou alteração nas suas medidas verticais ou horizontais, sendo o diâmetro do círculo básico de 38.0mm com tolerância + ou - 0.10mm.

4.11.8- Guias de válvulas: Originais sem trabalho. Obrigatório o uso de retentores.

4.11.9- Tuchos e capas: Hidráulicos ou mecânicos. Não permitido o tratamento nem acabamento superficial. As capas externas deverão permanecer originais, sem qualquer alteração em suas medidas podendo sofrer furo(s) para drenagem de óleo. Para os tuchos hidráulicos, os componentes podem ser alterados em suas medidas e formas, ou mesmo serem adicionados outros ou retirados os originais desde que as capas sejam sempre as originais

4.11.10- Sedes de válvulas: Permitida a substituição e retífica das sedes de válvulas. O material da sede deve ser ferroso. Proibido ligas de bronze, berílio, cobre e similares. A sede de válvulas não poderá sobressair para dentro da câmara de combustão.

O ângulo de contato das válvulas deverá permanecer original de 45 graus.

Em hipótese alguma deverá haver marcas de usinagem nas câmaras e nos dutos a não serem aquelas devido ao processo de produção da engenharia da VW.

4.11.11- Válvulas de admissão e escape: Originais do motor VW AP 1.6 MPFi ou do motor VW AP-600 conforme o respectivo cabeçote. As válvulas de admissão e escapamento poderão ter seus comprimentos alterados para adequação aos tuchos hidráulicos ou mecânicos. A usinagem para este ajuste somente será permitida na extremidade em contato com os tuchos. Não permitida qualquer outra usinagem. Ângulos originais. Permitido o uso das seguintes marcas com fabricação nacional: original, Mahle, Metal Leve, TRW, Eaton, 3B.

| Válvulas VW AP 600 (haste 8,0mm) | Válvulas VW AP 1.6 MI (haste 7,0mm) |
|----------------------------------|-------------------------------------|
| Admissão: 38,1 mm | Admissão: 38,0 mm |
| Escape: 33,3 mm. | Escape: 33,0 mm |

4.11.12- Molas pratos e chavetas de válvulas: originais do cabeçote AP 600 ou AP 1.6 MPFI, permanecendo o número original conforme o cabeçote. Não poderão ser calçadas.

4.12 - Polia dentada da árvore do comando de válvulas: Permitido o uso de polia regulável.

4.13 - Correia dentada de distribuição: Modelo original ou modelo Fiat, livre marca.

4.14- Tensor da correia do comando de válvulas: Original. Permitido deslocar o prisioneiro fixador do tensor.

4.15-Taxa de compressão: Taxa de compressão máxima 14,0: 1. Obs.: A taxa de compressão deverá ser medida da seguinte maneira: com o motor fechado e com o primeiro fio da rosca da vela na posição horizontal e o pistão no ponto morto superior. O motor será buretado com óleo hidráulico 010 até o primeiro fio da rosca (de dentro para fora). Para tal procedimento deverá ser usada uma bureta de no máximo 50 ml e a leitura da bureta será feita com descanso de 3 minutos. A aferição será pela bureta padrão FGA.

4.16- Pistões, pinos e anéis Deverão ser originais do motor AP-600 ou AP-1.6MI (álcool ou gasolina). Os pistões, anéis e pinos devem ser originais ou comercializados pela rede de concessionárias ou autopeças. Permitido retrabalho das pontas dos anéis para acerto da folga.



FEDERAÇÃO GAÚCHA DE AUTOMOBILISMO
FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
FUNDADA EM 26 DE JULHO DE 1961

Permitido o faceamento plano da face superior externa dos pistões. Permitido a equiparação de peso do pistão mais leve, sem trabalho interno. Os pinos de pistão deverão permanecer sem trabalho. Folga do pistão x cilindro livre.

4.16.1- Se utilizado o pistão do motor AP-1.6 Mi(álcool, gasolina, ou flex) somente será permitido seu uso na medida standard.

4.16.2- Se utilizado o pistão do motor AP-600 (álcool, gasolina, ou flex), poderá ser na sobre medida de 1,00 mm.

4.17- Bielas: Deverão ser originais do motor, sem furo central e permitida equalização do peso devendo uma permanecer sem retrabalho. É permitido o ajuste da folga axial das 04 bielas somente na cabeça junto ao virabrequim.

4.18- Virabrequim: Original do motor, sendo permitido o balanceamento do conjunto virabrequim, volante, polia e embreagem. É proibido o retrabalho para aliviar o virabrequim e volante. Peso mínimo do virabrequim: 10.600g.

4.19- Polia do virabrequim: Livre.

4.20-Volante do motor: Original VW. Peso mínimo 7.600g.

4.21- Câster: Original da linha. Modelo livre. Permitido retrabalho interno.

4.22-Sistema de lubrificação:

4.22.1- Bomba de óleo: Deverá ser original do motor, com livre retrabalho interno

4.22.2- Radiador de óleo: É permitida a instalação de um radiador de óleo ou intercambiador de calor, de procedência nacional, bem como os dispositivos necessários à sua fixação, e um flange entre o filtro de óleo e o bloco do motor para conexão da tubulação. Devem ser utilizadas mangueiras de borracha de alta resistência com conexões reutilizáveis tipo Aeroquip, que deverão ser alojadas no interior das caixas de ar quente (ventilação), do cofre do motor ao porta-malas, ou poderá ser instalado um radiador de óleo nas mesmas dimensões do dianteiro, na parte traseira do veículo, abaixo do pára-brisa traseiro, acima do capo traseiro, ao meio do veículo, com no máximo 50 mm de afastamento da carroceria, com o mesmo sistema de mangueiras.

4.23- Embreagem: Original do motor VW, permitido diâmetro de 190 mm a 210 mm externo, da pista de atrito com o disco, sendo livre a fibra de revestimento do disco, é permitido o balanceamento

4.24- Calços do motor: Livre nacional. Permitido trabalho em sua fixação.

4.25- Flange: Para adaptação do motor AP de livre material de procedência nacional, será permitida a substituição da carcaça da caixa de câmbio do FUSCA SEDAN, pela carcaça da caixa de câmbio da Kombi. Os componentes internos da caixa permanecem iguais ao FUSCA SEDAN.

ART.5º-SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO:

5.1- Bomba de combustível: É permitido o uso de bomba elétrica. Permitido o uso de bomba interna ou externa de livre procedência.

5.2- Flauta ou fuel rail: Original, com ou sem regulador de pressão Marelli. As conexões para a entrada e saída de combustíveis (retorno) bem como a tomada de pressão para o manômetro são livres.

5.3- Corpo de borboleta: 52.0mm sem qualquer retrabalho. Se houverem furos de entrada de ar ou tomada de vácuo, estes deverão ser obstruídos. O suporte do cabo do acelerador será de livre concepção. Permitido o uso do corpo de borboleta dos motores Flex 1.6.

5.4- Filtro de ar: Uso facultativo. Modelo livre.

5.5- Sensor de posição da borboleta: Original Marelli.

5.6- Regulador de pressão: Original da marca instado na flauta estabilizado em 3.0Bar.



FEDERAÇÃO GAÚCHA DE AUTOMOBILISMO
FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
FUNDADA EM 26 DE JULHO DE 1961

5.7- Coletor de admissão: Original, motor VW AP 1.6 MPFI, sem qualquer retrabalho no interior dos dutos. Proibido retrabalho das faces do coletor em contato com o cabeçote. Permitido usar selos para fechar local dos sensores inoperantes. Proibido jateamento com areia ou granalha no interior.

ART. 6º - SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

6.1 - Bomba d'água: Original, sem trabalho.

6.2 - Válvula termostática: Permitida sua remoção.

6.3 - Radiador de água: Livre nacional, com fixação no papo dianteiro, sendo obrigatório colocar tela resistente à frente do radiador; é permitida a adaptação de canos de alumínio e mangueiras com trama de aço, ou lona por dentro do habitáculo para conduzir a água.

6.4 - Dutos de água: É obrigatório o revestimento metálico sem a visualização dos canos e/ou mangueiras com trama de aço, ou lona, rente ao assoalho, permitindo colocação de mangueiras nas pontas dos canos de alumínio, fora do habitáculo.

6.5 - Ventilador elétrico: É permitido acoplar ventilador elétrico ao radiador, com acionamento original e por chave manual no interior do habitáculo.

6.6 - Reservatório de água: É permitido instalar no compartimento do motor um reservatório de 5,0 litros no máximo. Livre procedência nacional.

6.7 - Tomada de ar para o radiador: No capô dianteiro permitido recortar abertura para entrada de ar do radiador.

ART. 7º- ESCAPAMENTO:

7.1- Coletor: Livre. Permitido tipo 4 em 1.

7.2- Tubo de escape: Deverá ter diâmetro interno de saída do motor padronizado 34.0mm e após a junção dos quatro canos deverá possuir um diâmetro mínimo de 40.0 mm e máximo de 43.0mm.

7.3- Posição: O cano deverá ser direcionado para trás, sendo à saída do lado esquerdo do carro, com ponta sobressaindo no máximo 100 mm além do perfil inferior do para lama; é permitido, que a saída seja feita através de uma janela no para lama traseiro esquerdo, neste caso ultrapassando no máximo 20 mm.

7.4- Comprimento: Os quatro tubos de cano direcionados ao cone, não poderão ter um comprimento superior a 660 mm.

ART. 8º - SISTEMA ELÉTRICO DO VEÍCULO:

8.1- Chicote elétrico: livre. Quando a passagem de fios elétricos se fizer no interior do habitáculo, os mesmos deverão ser protegidos por chicote de material isolante e fixados à carroceria. Em nenhuma hipótese as partes elétricas deverão estar em contato com condutores de combustível.

8.2 - Equipamento de iluminação: As lanternas traseiras e luzes do freio deverão permanecer originais da linha Sedan, sendo permitida a instalação de mais duas luzes de freio suplementares. É permitida a substituição das lanternas por outras do tipo "New Beetle". É obrigatório o recobrimento das lanternas com plástico adesivo transparente, a fim de evitar estilhaçamento em caso de batida.

8.3 - Luzes de freio: Devem funcionar pelo menos dois focos na traseira do veículo em qualquer momento da competição.

8.4 - Chaves do sistema elétrico: Chaves de modelo livre.

8.4.1- É permitida a instalação de uma chave de acionamento da bomba de combustível e outra chave, para alimentação de 12 VDC da bateria para o chicote do motor.

8.4.2- Proibido o uso de chave para ligar e desligar luzes de freio.



FEDERAÇÃO GAÚCHA DE AUTOMOBILISMO
FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
FUNDADA EM 26 DE JULHO DE 1961

8.4.3- É permitido o uso de chave para desligar a excitação do campo magnético do alternador.

8.5 - Componentes Diversos: Soquetes, terminais, conectores e abraçadeiras, são de livre procedência e tipo.

8.6 - Alternador: Original da marca, permitida instalação de chave interna para ligar/desligar a tensão. Polia original.

8.7 - Motor de Partida: Motor de arranque é de livre fabricação nacional.

8.8 - Bateria: Livre marca e dimensões. Devendo ficar em sua localização original ou atrás do banco do piloto Permite-se colocar fixações suplementares. Deverá estar protegida contra vazamentos e contatos acidentais nos bornes por uma capa protetora.

8.9- Telemetria: Todas as formas de transmissão de dados com o carro em movimento são proibidas.

8.9.1- É permitido o uso de rádio de comunicação entre piloto e boxes.

8.9.2- É permitido o uso de sistemas de medição de tempo não oficiais do evento, desde que estes operem de forma independente a outros sistemas.

8.9.3- É permitido o uso de aquisição de dados do motor, quando o veículo estiver parado.

ART. 9º - TRANSMISSÃO:

Todos os elementos do câmbio, diferencial e transmissão deverão permanecer originais. É permitido fresar e soldar a luva das relações de marchas, adicionar material nos garfos das engrenagens (para não pular marchas) da 1a, 2a, 3a e 4a marchas e será permitido retrabalhar as planetárias, meia lua (bolachas) com adição de esferas para trabalhar dentro da caixa de satélites; permitido implantar sistema de trizetas e homocinéticas (livre nacional), desde que a adaptação não elimine mais de 100 mm da ponta de eixo original (bolacha), será permitida a retirada de até 2 mm de material da parte interna da caixa satélite, na área de atrito com a planetária, com as seguintes relações:

| MARCHA | DENTES | RELAÇÃO | | |
|-------------|--------|---------|-------|------|
| 1ª | 38/10 | 3,80 | | |
| 2ª | 35/17 | 2,06 | | |
| 3ª | 29/22 | 1,32 | | |
| 4ª | 24/27 | 0,89 | 53/60 | 0,88 |
| Ré | 21/14 | 3,88 | | |
| Diferencial | 35/8 | 4,375 | | |

9.1- É permitido trabalho nas castanhas e planetárias. Permitido uso de homocinética.

9.2- É permitido respiro na parte superior e inferior da caixa de câmbio, e nas mangas de eixos, com duto dirigido ao recuperador de óleo, com um duto de no máximo 10 mm de diâmetro interno.

9.3-Ponta de eixo: Original VW da linha a AR. Livre trabalho.

9.4- Calços do câmbio: De material livre nas medidas e alturas originais. Permitido o uso de parafuso passante para aumento de resistência. É permitido o uso de protetor de caixa de câmbio, sendo que o mesmo não poderá ultrapassar as medidas da largura do motor.

ART.10º - SUSPENSÃO:

10.1- Suspensão Dianteira: O quadro da suspensão deverá ser original da linha, do tipo com rótulas e com suas buchas e rolamentos originais nos braços.

10.1.1- Permitido o uso de duas catracas no centro superior e inferior, para regulagem de altura.



FEDERAÇÃO GAÚCHA DE AUTOMOBILISMO
FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
FUNDADA EM 26 DE JULHO DE 1961

10.1.2- Para acerto de cambagem, será permitido o retrabalho dos braços superiores e inferiores, podendo prensá-los.

10.1.3- É permitida também a retirada dos batentes superiores e inferiores, assim como preencher o orifício da barra de direção, lado direito, com material sólido, a fim de aumentar a rigidez da peça.

10.1.4- É permitido retirar ou substituir o tapa-pó original por material rígido com medida não superior a 20% do mesmo.

10.1.5- É facultativo o uso do estabilizador dianteiro, porém quando usado, deverá ser original da linha, Permitido retrabalho.

10.1.6- O feixe de molas deverá ser original da linha, inclusive na quantidade de molas, não sendo permitido soldar as pontas.

10.1.7- É permitido calçar o quadro no cabeçote na parte inferior e em um dos lados; na parte superior, máximo do calço 10 mm, para efeito de alinhamento e câster.

10.1.8- Distância entre-eixos deverá ser de 2.424 mm, com tolerância de 24 mm, que será medida ao centro dos eixos por um gabarito.

10.1.9- É permitido soldar o quadro para a recuperação do mesmo.

10.2- Suspensão Traseira: Original de linha, sem retrabalho, podendo acertar a altura livremente.

10.2.1- As borrachas e barras de torção traseira deverão ser originais da linha, sendo permitido soldar nas tampas externas um anel em substituição ao uso da borracha externa do mesmo. É facultativo o uso da borracha.

10.2.2- É permitido limar os furos da placa de suspensão (facão) de fixação ao semi-eixo, para acerto da convergência.

10.2.3- É permitida a retirada dos batentes de borracha.

10.2.4- É facultativo o uso do estabilizador traseiro, porém, quando usado, deverá ser o original da linha, sem retrabalho

10.2.5- É permitida a utilização do kit de suspensão traseira desenvolvida pela categoria adquirida exclusivamente do fornecedor Everson Melo. Uma vez o kit instalado no carro este sistema será lacrado pela Federação Gaúcha de Automobilismo e poderá ser vistoriada a qualquer momento. O semi-eixo utilizado é o original do VW Gol GII AP 1.6 com medida de 53,3cm de comprimento por 24 mm de diâmetro. As juntas homocinéticas utilizadas tanto interna quanto externamente serão as originais do Gol GII AP 1.6 sem nenhum trabalho. Na parte do câmbio permanece a relação de marchas original e diferencial do regulamento. A caixa de satélites utilizada é do VW Gol com motorização a ar. Com utilização do kit é proibida a utilização dos espaçadores nos cubos de roda.

10.3- Altura do veículo em relação ao solo: Com os dois pneus de qualquer dos lados do veículo vazios e com o piloto e sua indumentária a bordo, nenhuma parte do veículo poderá tocar o solo.

O procedimento de vistoria do acima citado deverá ser feito em um box, com piso plano e somente com a presença do Comissário Técnico, preparador e o piloto.

10.4- Amortecedores: De fabricação nacional, livre retrabalho interno e sem regulagem externa. Os pontos de fixação no chassi e na suspensão deverão permanecer originais, sem retrabalho. É permitido o uso de batentes de borracha nas hastes dos amortecedores.

ART. 11º - RODAS E PNEUS:

11.1- Rodas: Deverão ser de liga leve com diâmetro de 13 "e largura de 5,5", off set 35 mm (positivo) e furação 4x98. Marca e modelos livres de procedência nacional.

11.1.1- É obrigatório utilizar adaptadores de alumínio puro não reciclado, redondos com diâmetro mínimo externo superior a 170 mm, com fixação nos cubos com parafusos e prisioneiros



FEDERAÇÃO GAÚCHA DE AUTOMOBILISMO
FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
FUNDADA EM 26 DE JULHO DE 1961

originais, e para prender as rodas deverão ter prisioneiros e porcas automotivas de dentro para fora fixos nos adaptadores, espessura do adaptador é de 30 mm, com um peso mínimo conjunto, adaptador, prisioneiros fixos e mais as porcas de 1.600 Kg, o furo central do adaptador é de no máximo, 62 mm e para centrar a roda deverá ter um alinhador (ressalto) de no mínimo, 5,0 mm.

11.2- Pneus: Os pneus a serem utilizados no Campeonato Gaúcho de Copa Fusca 2017 serão da marca Dunlop modelo SP Touring T1 165x70x13 comprados exclusivamente do distribuidor oficial da categoria.

11.2.1 - Expressamente proibido raspar ou frisar os pneus.

11.2.2 - Os pneus deverão ter no mínimo 2,0 mm de sulco de borracha.

ART. 12º - FREIO:

12.1- Obrigatório freio a disco na dianteira.

12.2- Freios traseiros: poderão ser utilizados todos os componentes dos freios traseiros da linha Brasília e Variant.

12.3- É permitido o uso de sistema de freios a disco, com pinças nas rodas traseiras. Linha VW livre nacional.

12.4- É obrigatória a instalação de circuito duplo independente.

12.5- Permitido o uso de 01 válvula equalizadora na linha do freio traseiro.

12.6- As lonas e pastilhas de freio são livres, porém de procedência nacional.

12.7- Permitido o uso de mangueiras tipo aeroquip (mangueira de teflon revestido com malha de aço) no sistema de freios.

12.8- Permitido refrigeração dos freios dianteiros por captação de ar, com tubos flexíveis de no máximo 100 mm, permitido abrir furos na parte frontal inferior dos pára-lamas dianteiros para instalação do resfriamento

ART. 13º - PESO DOS VEÍCULOS: O peso final do conjunto piloto/veículo deverá ser de, no mínimo, 820 kg.

13.1- Balança: O equipamento oficial de pesagem da prova é o único cujas medições serão consideradas válidas e os resultados obtidos são inapeláveis

13.2- Procedimento de pesagem: Os veículos serão pesados nas condições que chegarem ao parque fechado com o piloto mais leve e seu equipamento a bordo.

Obs.: O piloto que se apresentar para a pesagem com o macacão molhado deverá substituí-lo para a devida pesagem.

13.3- Lastro: Caso o veículo necessitar de adição de peso, esta deverá ser feita utilizando lastro de chumbo ou aço. Este lastro deverá ser preso ao habitáculo do veículo, com no mínimo, dois parafusos de aço 8.8 de 10,0 mm de diâmetro mínimo, em local visível e de tal forma que permita uma lacração efetiva pela Comissão Técnica.

ART. 14º - DISPOSITIVOS DE SEGURANÇA:

14.1 – Recuperador de óleo: É obrigatória a instalação de um recuperador de óleo translúcido de material resistente a altas temperaturas com uma capacidade mínima de três litros e máxima de cinco litros, sendo permitido seu alojamento na parte traseira do habitáculo, com mangueira de alta pressão de entrada e saída no reservatório para fora do habitáculo, devidamente isolados, não emanando gases para dentro do habitáculo. Todos os respiros deverão ser dirigidos para o recuperador de óleo.



FEDERAÇÃO GAÚCHA DE AUTOMOBILISMO
FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
FUNDADA EM 26 DE JULHO DE 1961

14.2 - Travas de segurança: É obrigatória a instalação de duas travas de segurança (mínimo) em cada tampa (motor e porta mala). Estas deverão ser acionadas do exterior do veículo. As travas originais deverão ser eliminadas.

14.3 - Extintor: Obrigatória a instalação de um extintor de incêndio com capacidade mínima de 4,0 kg de produto químico não líquido (pó), rigidamente fixado a estrutura do veículo na posição vertical.

Obrigatória a instalação de canos de metal dirigidos para o compartimento do motor e do tanque de combustível. No percurso dentro do habitáculo, os canos deverão apresentar um sistema de furação que permita a pulverização do produto químico antichama próximo ao piloto (evitar dirigir diretamente ao rosto do piloto). O extintor deverá ainda, ser acionado por meio de cabos providos de argolas com diâmetro de 50 (cinquenta) mm. Uma argola deverá estar ao alcance do piloto sentado e preso com o cinto de segurança e outra deverá estar situada do lado externo do veículo. Ambas devem estar sinalizadas por uma letra "E" vermelha, localizada num disco branco, com diâmetro de 7,0 (sete) cm no mínimo.

14.3.1- Além do extintor obrigatório com canalização, é permitida a instalação de mais um extintor removível extra fixado com presilhas de desengate rápido.

14.4 - Banco e cintos de segurança: É obrigatória a instalação de um banco para o piloto (sem trilho), com reforço de chapa tipo sanduíche, a fim de reforçar o assoalho do veículo, bem como, um cinto de segurança de largura mínima de 3" (75 mm), com no mínimo 4 (quatro) pontos de fixação, específicos para competição e devidamente homologados pela CBA/FGA. Os cintos e o banco deverão ser fixados ao assoalho do veículo por meio de parafusos de aço, de no mínimo, 10,0 mm de diâmetro com arruelas lisas, porcas e contra porcas, adicionando contra chapa ao assoalho do veículo, de modo a reforçar a instalação (montagem tipo sanduíche).

14.5 - Arco de segurança: É obrigatória a instalação de um arco de proteção que permita livre acesso do piloto ao interior/exterior do veículo. O arco de proteção deverá ter um mínimo de seis pontos de apoio. O material empregado na confecção do arco deverá ser tubo de aço carbono com dimensões mínimas de 38 mm de diâmetro e parede de 2,5 mm ou 40,0 mm por 2,0 mm de espessura. Deverá ser instalada ainda, igual ao número de reforços nos pontos de apoio do arco no assoalho, através da instalação de chapa de aço de 2 mm de espessura e 35 (centímetros quadrados) de área, solidamente fixadas à carroceria, com parafuso de no mínimo 8 mm de diâmetro, em número de três por placa de apoio. É obrigatório um furo não passante em todas as barras com diâmetro de 6 mm, para verificação da espessura mínima especificada.

14.5.1- Maiores detalhes sobre arco de segurança: Anexo "J" 253 (FIA) Artigo 8º.

14.6 - Espelhos retrovisores: Obrigatória a montagem dos espelhos retrovisores externos lado esquerdo e direito, bem como o interno, nacionais de livre marca.

14.7- Alças de reboque: É obrigatória a colocação de ganchos de reboque, feitos em cabo de aço, no local de dos suportes de pára-choques, em cores contrastantes ao do veículo que não poderão ultrapassar o perímetro do veículo em mais de 100 mm (este item determina o sucesso do resgate do veículo). Sistemas que venham a romper-se causam a impossibilidade do resgate do veículo.

14.8 - Para-brisa: É obrigatório o uso do pára-brisa de vidro laminado.

14.9 - Vidros: Obrigatório a substituição dos vidros das portas, vigias laterais e traseira por placas de policarbonato ou acrílico transparente, com uma espessura mínima de 3 mm de espessura, nas cores cristal ou verde. Os acrílicos deverão permanecer nos lugares dos vidros, através de um eficiente sistema de fixação. É permitida a instalação de aberturas para ventilação nas placas de acrílico instaladas no lugar dos vidros das portas, vigias laterais e tampa traseira, desde que não ultrapasse o diâmetro de 100 mm e 50 mm de ressalto externo.



FEDERAÇÃO GAÚCHA DE AUTOMOBILISMO
FILIADA À CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
FUNDADA EM 26 DE JULHO DE 1961

A abertura da janela da porta esquerda é obrigatória e deverá ser suficiente para a passagem do braço do piloto, sentado e atado ao cinto de segurança. É permitido o uso de uma tela de proteção tipo Nascar no lugar do vidro da porta do piloto

14.10 - Chave geral: É obrigatória a instalação de uma chave geral, ao alcance do piloto, sentado em seu banco e com os cintos atados. Sua localização deverá ser indicada por um triângulo azul com sinal de fâsca elétrica vermelha, sendo obrigatória a instalação de outra chave geral do lado externo do veículo na base da coluna do pára-brisa do lado oposto do piloto, quando acionada deve interromper o funcionamento total do veículo.

14.11 - Limpador de pára-brisas: É obrigatório o uso de dois limpadores de pára-brisa, de acionamento elétrico, original da linha, que deverão estar em funcionamento

14.12 - Geral: Todos os outros equipamentos de segurança deverão seguir as normas constantes do Anexo "J" da FIA e do Código Desportivo do Automobilismo da CBA.

ART. 15º - ALTERAÇÕES GERAIS PERMITIDAS:

15.1- Porcas e cavilhas: Em todo carro é permitida a substituição de qualquer porca, cavilha e parafuso por outra porca, cavilha ou parafuso.

15.2- Juntas de vedação: É permitido o uso de juntas de livre marca e procedência em substituição de juntas já existentes. Estas juntas poderão ter no máximo três vezes a espessura da junta original de fábrica. Proibido o uso de espaçadores onde originalmente não existir esta peça. É permitido o uso de "O'Ring" como junta do cabeçote.

ART. 16º - CONDUTAS GERAIS:

16.1- Não é permitida a troca de chassi ou monobloco, sob pena de desclassificação. A troca de bloco do motor somente será permitida mediante o cumprimento dos seguintes itens:

16.1.1 - Solicitar autorização aos comissários Técnicos.

16.1.2 - O bloco do motor retirado deverá ficar à disposição dos Comissários Técnicos até o final da etapa. A troca do bloco do motor poderá ser feita durante os treinos livres, entre o treino classificatório e a 1ª prova, e, entre as provas. O veículo sempre perderá sua posição no grid quando efetuar estes procedimentos, devendo largar na última posição do mesmo.

ART. 17º- SILENCIADOR:

Obrigatório o uso de silenciador na área de box.

NORMAS GERAIS - CASO DE DÚVIDA:

Nos casos de dúvida ou omissão destes regulamentos, prevalecerá a interpretação técnica do Anexo "J" – Grupo N - FIA.

O presente Regulamento foi aprovado pelo Conselho Técnico Desportivo Gaúcho e homologado pelo Presidente da Federação Gaúcha de Automobilismo.

Porto Alegre.16 de janeiro de 2017.

Mirnei A. Piroca
Presidente CTDG

Rodnei Tardivo
Diretor Técnico

Carlos A. R. de Deus
Presidente FGA