



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 MARCAS SUPER 1.6

REGULAMENTO DESPORTIVO

Art. 1º - Introdução

A Federação Gaúcha de Automobilismo, em conjunto com seus Clubes filiados realizará no ano de 2017 o Campeonato Gaúcho de Marcas Super 1.6 para carros de Turismo.

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, o piloto aceita automaticamente todos os Regulamentos, Normas, seus Adendos e suas Autoridades.

1.3- O Campeonato Gaúcho de Turismo será realizado em seis Etapas, de acordo com o calendário promocional da F.G.A.

Art. 2º - Veículos Participantes

Participarão do campeonato veículos de Turismo do grupo N(FIA) Nacionais ou Importados que obedeçam a regulamentos técnicos específicos de cada marca.

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 Etapas 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 até 30 (trinta) minutos antes da 1ª atividade de pista.

4.2- As inscrições, não sendo cumprido o prazo previsto, só poderão ser feitas mediante autorização por escrito dos Comissários Desportivos.

4.3- 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.

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

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

4.6- 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 bateria para cada.

4.6.1- Se o veículo participar de apenas uma bateria, os dois pilotos receberão os pontos.



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

Art. 5º - Participantes

5.1- No Campeonato Gaúcho de Marcas Super 1.6, participarão em categoria única pilotos possuidores das cédulas desportivas PGCA e PGCB válidas para 2017.

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. É recomendado o uso de Hans Device ou similar (protetor de pescoço).

Art. 6º- Numeração dos Veículos

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

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

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

6.3- A ciência dos números 01 e 02 deverão ser feito por escrito a FGA pelos pilotos cedentes.

6.4- Os veículos deverão apresentar 3 (três) números de identificação que deverão estar localizados nas laterais traseiras e no para-brisa. 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.

6.5- 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.

6.6- Todos os participantes deverão ter seus nomes e os tipos sanguíneos escritos no macacão, no capacete e junto às portas do veículo, sendo proibido nos acrílicos

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

6.8- As siglas da CBA, FGA e do Clube ao qual o piloto for associado são obrigatórias no carro.

6.9- 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 Baterias

A etapa será de duas baterias conforme especificado abaixo.

Autódromo de Guaporé 17 VOLTAS OU MÁXIMO DE 30 MIN.

Autódromo de Tarumã 19 VOLTAS OU MÁXIMO DE 30 MIN.

Autódromo do Velo Park 21 VOLTAS OU MÁXIMO DE 30 MIN.

Autódromo de Santa Cruz 14 VOLTAS OU MÁXIMO DE 30 MIN.

Autódromo de Rivera 14 VOLTAS OU MÁXIMO DE 30 MIN.

7.1- 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



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

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 bateria e o embandeiramento do concorrente. Somente a cronometragem poderá indicar o vencedor da bateria, 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	4º	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	24	26	12	11	10	9
6ª Etapa	30	25	22	20	26	28	14	13	12	11

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 local da instalação de lastro quando necessário deverá compreender os limites do assoalho traseiro do lado direito até a linha imaginária do painel original de instrumentos do veículo no assoalho dianteiro.

8.4- 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.

8.5- 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).

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

8.7- Não marcarão pontos nas duas últimas etapas do Campeonato os pilotos que não tenham participado em pelo menos duas etapas (04 baterias) entre a primeira e a sexta etapa. Os pilotos que participarem apenas das duas últimas etapas do Campeonato obrigatoriamente deverão usar lastro de 80 kg.

8.8- Serão reconhecidos como Campeão e Vice-campeão 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 (baterias) obtidos durante o ano (N-2).

8.8.1- Em caso de empate: critérios 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.



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

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 perda da tomada de tempo, 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 bateria e entre a 1ª e 2ª baterias, 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 baterias.

9.6- No pit lane as operações concernentes à linha de combustível e ao abastecimento são terminantemente proibidas.

9.6.1- No caso de necessidade extrema (vazamento) o Comissário Técnico deve ser contatado e acompanhar o reparo.

9.7- 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.

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

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

9.10- 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 ser aceso no PSDP e demais postos de sinalização a 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

Á critério dos Comissários Desportivos serão realizadas vistorias administrativas, em que toda a tripulação do veículo inscrito deverá comparecer ao local determinado, munida da cédula desportiva nacional. Poderão, a critério das autoridades, serem efetuadas vistorias técnicas em qualquer grau de profundidade, em veículos de sua exclusiva escolha, no momento que julgarem ser 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.



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

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 do treino classificatório e baterias 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, 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- No procedimento da largada das baterias, os veículos que foram 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 e resultado da bateria anterior, e se necessário será feita nova vistoria técnica com tanque de combustível drenado, sendo reabastecido integralmente em sua litragem total.

12.8- Após a autorização de saída dos veículos do “Parque Fechado” para classificação, 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

Parágrafo Único - Em todos os carros participantes de todas as categorias, é obrigatória a instalação de, no mínimo, uma câmera “on board” para coleta de imagens, durante os treinos classificatórios e Baterias. A câmera deverá ser instalada no Santo Antonio a direita do Piloto mostrando as mãos sobre a direção e mais as imagens dianteiras. As imagens gravadas em cartão de memória específico poderão ser solicitadas pelos Comissários a qualquer momento, não havendo imagens registradas, o piloto será passível de punição na Etapa. O funcionamento da câmera será de inteira responsabilidade do Piloto.

14.1- As câmaras 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 prova, a selagem de quaisquer câmaras 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- Indicado 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.

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 por este regulamento está proibido.

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



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

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

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

Porto Alegre 22 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 MARCAS SUPER 1.6

REGULAMENTO TÉCNICO

ART. 1º - INTRODUÇÃO: O presente Regulamento Técnico abrange todos os veículos participantes Campeonato Gaúcho de Marcas Super 1.6 e obedece às normas do Código Desportivo do Automobilismo CDA/CBA.

1.1 – As alterações ao presente regulamento serão feitas em forma de adendo e entrarão em vigor 30 (trinta) dias após a sua divulgação.

1.2 – Todas as modificações que não são expressamente permitidas pelo presente Regulamento são proibidas.

1.2.1 – Os únicos serviços que podem ser realizados nos veículos além dos permitidos neste Regulamento, são os de manutenção ou de substituição de componentes danificados, desde que por idênticos aos originais ou previstos neste regulamento.

1.2.2 – Os limites de modificações e reparações permitidas estão especificados nos respectivos artigos.

1.2.3 – Toda porca, parafusos e outros elementos de fixação de componentes podem ser substituídos por similares, desde que suas características sejam iguais ou superiores às originais.

1.2.4 – O uso de titânio é proibido para qualquer componente do veículo.

ART. 2º - VEÍCULOS ADMITIDOS: Serão admitidos os seguintes veículos:

2.1- Podem participar do Campeonato Gaúcho de Marcas Super 1.6 veículos de turismo com as seguintes características:

- a)** Com duas ou quatro portas;
- b)** Com capacidade mínima de quatro passageiros;
- c)** Com capacidade volumétrica do motor de 1.500 e 1.600 cm³.
- d)** Com motor instalado na parte dianteira;



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

- e) Com apenas duas rodas motrizes;
 - f) Terem sido fabricados a partir de 1995;
 - g) Serem comercializados normalmente e com pelo menos 1.000 (mil) unidades produzidas em 12 (doze) meses consecutivos.
 - h) Nacionais ou importados.
- 2.2** - Para a linha GM será permitida utilização dos motores 16V Ecotec nos modelos que originalmente usam este motor.
- 2.3**- Para a linha Ford será permitida a utilização do motor Sigma nos modelos que originalmente usam este motor.
- 2.4** - Os modelos Pálio e Novo Uno da Fiat poderão usar os motores Fiat Sevel 8V, 16V ou E.torQ. O modelo Uno antigo somente poderá utilizar motores Sevel 8V ou 16V.
- 2.5**- Para outras marcas: motores originais

ART. 3º - ELEMENTOS DA CARROCERIA:

- 3.1 - Pedaleiras:** Os pedais de embreagem, freio e acelerador deverão permanecer originais em seu sistema e fixação, sendo permitida, entretanto, a adição de sobre pedais, visando o aumento da superfície de aplicação do esforço.
- 3.2 - Painel de instrumentos:** Permitido retirar, modificar, e ou substituir e ou acrescentar, de livre procedência, tipo e sistema, (digital ou analógico, elétrico ou mecânico).
- 3.3 - Volante de direção:** Original da linha ou de competição.
- 3.4 - Manopla da alavanca:** Original da linha ou similar.
- 3.5 - Trava de direção:** É obrigatória sua retirada.
- 3.6 – Para-lamas:** Permitido reforçar a fixação das molduras dos para-lamas através de parafusos, rebites e fita adesiva. Permitido rebater o contorno dos para-lamas traseiros e dianteiros. Permitida a retirada ou trabalho, sem acréscimo de material, das caixas plásticas internas dos pára-lamas dianteiros.
- 3.7 - Refrigeração de freio:** É permitido instalar uma tomada de ar para o freio de cada roda dianteira, com direcionamento do ar através de mangueira plástica, de borracha ou de tubos de PVC de até 100,0 mm de diâmetro externo. É autorizada a abertura, no para-choque sem ultrapassar os limites deste, na área destinada aos faróis de neblina, de um furo com diâmetro de até 100,0 mm.
- 3.8 - Dispositivos aerodinâmicos:** Permitido o uso de defletores dianteiros e traseiros. Obrigatório o uso dos para-choques originais sem a alma de aço. Permitido o uso da asa traseira original do modelo. Permitido a instalação de saias laterais originais dos modelos da linha.
- 3.9- Alívio de peso:**
- 3.9.1-** 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;



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

Borrachas e guarnições aplicadas aos veículos em geral;

Conjuntos desembragadores e sistema de aquecimento interno;

Tambor de chaves (fechaduras das portas);

3.9.2- Obrigatório retirar:

Placa de licença e suporte;

Banco dianteiro, lado direito;

Assento e encostos traseiros;

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 cujo adendo de cada modelo prevê 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 de cada modelo.

Art. 4º- MOTOR:

O motor dos veículos deve ser original da marca com 8 (oito) ou 16 (dezesseis) válvulas, e capacidade volumétrica de 1.500 ou 1.600 cm³ (mil e seiscentos centímetros cúbicos), salvo o definido nos Artigos 4.2.8 e 4.3.5.

4.1 – Não é permitido mudar a posição ou altura do motor (fixação do motor).

4.1.1– Os coxins do motor são livres, quanto a seu material.

4.2– BLOCO DO MOTOR: O material do bloco do motor (ferro fundido ou alumínio) deverá permanecer ORIGINAL, não será permitido o uso de blocos de alumínio em veículos que não foram equipados originalmente com este material.

4.2.1 – É permitido o uso do bloco dos motores VW AP 1.8 e do VW Golf 1.8.

4.2.2 – É permitida a utilização dos blocos GM 1.4 e 1.8, para montagem do motor GM 1.6.

4.2.3 – É permitida a usinagem e/ou encamisamento dos cilindros do bloco do motor.

4.2.4 – É permitido o aplainamento da face superior do bloco do motor, exclusivamente para acerto da taxa de compressão.

4.2.5 – É permitido tampar as aberturas que não são usadas no bloco e na tampa de cilindros.

4.2.6 – Para os motores Renault Clio, o sistema de respiro poderá permanecer original do veículo, nesse caso não sendo obrigatória a utilização do sistema de recuperação de óleo.

4.2.7 – É permitido o retrabalho na tampa de tucho original do motor GM Corsa16V somente para aumento da vazão do respiro.

4.2.8 – A retífica máxima permitida será conforme item 4.3.5 com folga pistão/cilindros livre.

4.2.9 – A troca do bloco do motor durante um evento, somente será permitida mediante o cumprimento dos seguintes itens:

a) O Comissário Técnico deverá ser informado da intenção da troca do bloco do motor;

b) A direção de prova deve autorizar a troca;



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

- c) O bloco do motor substituído deve ficar à disposição do comissário técnico até o final da prova;
- d) A troca do bloco do motor poderá ser feita durante os treinos livres, entre treino e classificação e entre classificação e corrida.
- e) A troca do bloco do motor entre a classificação e baterias ou entre as baterias acarretará a perda da posição no Grid de Largada, devendo o veículo alinhar no fim do mesmo, respeitados os critérios estabelecidos no CDA.

4.3-PISTÕES

4.3.1 – Os pistões são originais de fábrica ou fabricados no mercado paralelo.

4.3.2 – É permitida a equiparação de peso do conjunto dos pistões, porém um pistão deverá permanecer sem retrabalho, exceto na face superior desde que seja para acerto da taxa de compressão.

4.3.3 – Permitido o uso de conjunto pino/pistão forjado, desde que fabricados no MERCOSUL e tendo como referência o peso mínimo e o formato do conjunto original

4.3.4 – A cabeça dos pistões poderá ser trabalhada e facetada livremente sem acréscimo de material.

4.3.5 – Diâmetro máximo permitido:

4.3.5.1- Motores VW AP: Sobremedida de 1,0 mm.

4.3.5.2- Motores VW EA: Sobremedida de 0,50 mm

4.3.5.3- Motores GM: Sobremedida de 0,50 mm.

4.3.5.4- Demais motores 8 V: 0.50 mm.

4.3.5.5- Motores 16 V: Std.

4.4-PINOS DE PISTÕES: Os pinos de pistão devem ser originais do motor ou de marca e procedência livres com o mesmo diâmetro do original.

4.4.1 – É permitido usar travas de pino de pistão de material livre.

4.5- ANÉIS: Os anéis devem ser originais do motor, de marca e procedência livres, desde que comercializados nas redes de concessionárias e autopeças.

4.5.1 – É permitido “sobre medida” e ajuste das pontas para acerto de folga.

4.5.2 – A montagem deve obedecer ao padrão original.

4.5.3 – São livres as folgas dos pistões e entre pontas dos anéis.

4.5.4 – É proibido o uso de anéis especiais de competição e do tipo “Total Seal”.

4.6- BIELAS – As bielas devem ser originais do motor ou forjadas, sendo permitida equiparação de peso do seu conjunto, mantendo o peso mínimo de acordo com a tabela abaixo:

MARCA/MOTOR	COMPRIMENTO (mm)	DIÂMETRO DO COLO MENOR (mm)	DIÂMETRO DO COLO MAIOR (mm)
GM	129,75	18,00	46,00
GM ECOTEC	129,75	19,00	46,00
VW AP	144,00	20,00	50,60
VW EA 111	138,00	18,00	50,60
FORD ROCAM	128,80	18,00	44,00
FORD SIGMA	138,00	18,00	47,00



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

PEUGEOT	133,50	18,00	48,66
FIAT ETORQ	135,65	18,00	45,30
FIAT SEVEL	125,00	22,00	48,64
RENAULT	128,00	20,00	47,60
CITROEN	133,50	18,00	48,66

4.6.1 – As marcas cujo peso mínimo das bielas não esteja especificado no subitem acima podem ser equalizadas mantendo-se uma delas sem nenhuma modificação. Caso seja usada biela forjada, a mesma deverá ter seu peso mínimo igual a uma original, sem retrabalho.

4.6.2 – É permitido o trabalho no colo do mancal até a medida de 21.5 mm, nas bielas originais do motor VW AP.

4.6.3 – É permitido o uso de buchas, nas bielas dos motores: Ford, GM e Renault.

4.6.4 – É permitido substituir os parafusos e os estojos originais.

4.7- BRONZINAS– As bronzinas devem ser originais ou similares do motor, sem retrabalho, com ordem de montagem original.

4.8- VIRABREQUIM – O virabrequim deve ser original do motor, sendo permitido o balanceamento do conjunto virabrequim/volante, embreagem/polia.

4.8.1 – É permitido retificar o virabrequim (RETIFICA MÁXIMA 0,50 MM) desde que não seja alterada a sua forma original, que não venha a alterar seu curso.

4.8.2 – O peso mínimo dos virabrequins obedecerá ao seguinte:

- a)- Linha GM – 12.000 (doze mil) gramas;
- b)- Linha Fiat – 9.050 (nove mil e cinquenta) gramas;
- c)- Linha Ford – 8.700 (oito mil e setecentas) gramas;
- d)- Linha VW – AP – 10.450 (dez mil quatrocentos e cinquenta) gramas;
- e)- Demais: o peso fornecido pelo fabricante.

4.8.3 – É permitida a substituição da polia do virabrequim por outra de material e dimensões livres.

4.8.4 – Para o veículo FIAT motor E TORQ é permitida a adaptação do encaixe sextavado da bomba de óleo.

4.9 – VOLANTE: O volante do motor deve ser o original da marca/motor utilizado, sendo permitido apenas o seu balanceamento e correspondendo aos seguintes pesos mínimos:

MARCA/MOTOR	PESO (g)
FIAT SEVEL 8V E 16V	6900
FIAT E-TORQ 16V	7850
FORD ROCAM 8V	7900
FORD SIGMA 16V	7500
GM ECOTEC 16V	7100
GM 8V E 16V	7200
PEUGEOT 8V E 16V	5550
RENAULT 8V E 16V	6200
VW EA111	6000
VW AP1600	7400
CITROEN	5550

- Demais : O peso fornecido pelo fabricante.



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

4.9.1 – A cremalheira do motor de partida deve permanecer original, com relação ao número de dentes, largura e altura dos mesmos.

4.10- CABEÇOTE: Somente podem ser usados cabeçotes originais dos modelos de 1500 e 1.600 cm³, com 8 ou 16 válvulas, sem retrabalho, ou seu substituto, de acordo com o catálogo da montadora.

4.10.1 – É permitido aplainar a face inferior do cabeçote (rebaixar) com finalidade única de acerto da taxa de compressão, sendo permitido o rasquetamento da câmara de combustão, somente para retirada de rebarbas provenientes da usinagem.

4.10.2 – É permitido substituir as guias de válvulas, permanecendo as dimensões originais.

4.10.3 – É permitido travar as guias de válvulas.

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

4.10.5 – É livre o retrabalho das sedes de válvulas, sendo permitida a sua troca, desde que seja mantida a altura original, sendo livre o ângulo de seu assentamento.

4.10.6 – Os dutos de admissão e escape e a câmara de combustão deverão permanecer originais.

4.10.7 – É permitido usinar os alojamentos das molas no cabeçote em no máximo 3 mm (três milímetros).

4.10.8 – O furo de óleo dos cabeçotes GM poderá ser usinado.

4.10.9 – É permitida a troca dos parafusos do cabeçote por prisioneiros.

4.10.10 – É permitido banho químico.

4.10.11 – Será ainda permitido:

a) Motor FIAT e VW-G5: acréscimo de material através de solda nos dutos de água;

b) Motor VW-AP: Utilização de cabeçote original dos motores 1.6 e 1.8;

Acréscimo de mancais do comando de válvulas no cabeçote, limitado a 5 (cinco);

Usinagem dos alojamentos dos tuchos para colocação do comando 049G;

Deslocamento do esticador da correia dentada;

Substituição e colocação de um anel de trava nas guias de válvulas, permanecendo as dimensões originais.

c) Motor FORD: retrabalho nas guias de válvulas para colocação e uma trava.

d) Motor GM: permitido uso cabeçote GM roletado.

e) Motor RENAULT: Para o veículo RENAULT 1.6 16v é permitido o retrabalho na parte superior do cabeçote, para acomodar as “régua” com o intuito da melhora da fixação dos balanceiros, sendo permitido o uso do balanceiro do Gol 1000 16v Power em substituição ao original.

4.11- VÁLVULAS, MOLAS E PRATOS: As válvulas devem ser originais da Marca e modelo do veículo ou do mercado paralelo, com livre trabalho.

4.11.1 – As molas de válvulas são as originais do motor, podendo ser calçadas.

4.11.2 – Os pratos das molas de válvulas e chavetas devem permanecer originais, sem nenhum retrabalho.

4.11.3 – O ângulo de assentamento das válvulas é livre.

4.11.4 – A sede de válvula é de livre retrabalho, sendo permitido o uso de cobre e de berílio, mantendo-se as medidas externas originais.

4.12- BALANCINS E TUCHOS: Os Balancins e tuchos devem ser originais e mantidas as medidas de fábrica.



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

4.12.1 - É permitida a modificação dos tuchos de hidráulicos para mecânicos.

4.12.2 – É permitido o uso de pastilhas para ajuste desde que sejam originais.

4.12.3 – O alojamento do tucho não poderá ser usinado.

4.12.4 – É permitido para os motores GM o rasgo no alojamento do tucho, para ser usado tucho regulável.

4.12.5 – É permitido furar o balanceiro na área de contato com o tucho, para a regulagem mecânica do mesmo.

4.13- TAXA DE COMPRESSÃO:

4.13.1- Veículos 16 V: Taxa de 13:1

4.13.2- Veículos 8 V: Livre.

4.13.3 - As juntas do cabeçote e de vedação são livres quanto à marca e procedência, sendo permitido o uso de “O-ring” em substituição ou com a junta do cabeçote.

4.14- COMANDOS DE VÁLVULA:

4.14.1- A torre de comando deverá ser a original do motor, sem retrabalho.

4.14.1.1- Nos motores Fiat de 8 válvulas é permitido seu rebaixamento para efeito de regulagem.

4.14.2 – O comando de válvulas pode ser o original do motor, sem retrabalho, sendo também permitido o uso dos a seguir relacionados:

a) GM 8 válvulas:

Original – peça 93255916

Original – peça 90118241

Sam Cams – 113

Sam Cams – EL Lob Center 118º levante 7 mm, duração 297º Overlap 40º

Samacar – 14 A

GM roletado- Lob Center 108 levante 6,3mm duração 310º com folga zero

b) GM 16 válvulas:

Original – peça 93313387AD;

Original – peça 93282947 ESC ou GSI;

Original – peça 90444332 AD/ESC.

Ecotec ate 290º de duração e 11,5mm levante

c) Peugeot

Original – peça 0801-ZO AD;

Original Peça 0801 – SI ESC;

Sam Cams – 256/levante 8,80 mm.

d) Volkswagen motor AP

Original 027.7 ou cópia Sam-Cams;

Original 026.6 BE;

Original 049G.

Carlini WMP duração 285 com folga 0 mm levante de 11,6 lobcenter 108º, círculo base 34 mm.

e) Volkswagen Motor EA 111

Original

Samacar código G5 com levante de 6,40 mm.



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

f) Renault

Confeccionado sob medida com até 270° (duzentos e setenta graus) de permanência, medindo com folga de 0 mm (zero milímetro) e levante de 6 mm (seis milímetros) - admissão e escape;

Carlini-stradalle Re2 – duração 270°, levante 6 mm, círculo base 36 mm, Lob Center A 110° / E 112°.

g) Ford Rocan

Original;

Carlini 2R: Com admissão de 290° (duzentos e noventa graus) de permanência com folga de 0 mm (zero milímetros) ou 274° (duzentos e setenta e quatro graus) de permanência medida com folga de 0,15 mm (quinze décimos de milímetro) e levante de 6 mm (seis milímetros). DTM com admissão de 290° de permanência medida com folga de 0 mm ou 274° de permanência medida com folga de 0,15 mm e levante máximo de 6mm.

h) Ford Sigma

Até 290° graus 11,2 levante

i) Fiat com 8 ou 16 válvulas

Com até 288° (duzentos e oitenta e oito graus) com levante máximo de 11,7 mm (onze milímetros e sete décimos).

j) Fiat E.torQ 1.6 16V

Levante admissão: 5,8mm (medido no comando); Levante Escape: 6,2mm (medido no comando); Círculo Base: 29,9mm. Lob Center 118

k) Demais motores:

Originais

4.15- POLIAS:

4.15.1- Permitida a adaptação de reguladores na polia do comando para o enquadramento do comando de válvulas.

4.15.2 – Sistemas de polias variáveis são proibidos

4.16- CARENAGENS: A carenagem de proteção das polias é livre.

4.17 – CORREIAS: As correias são de procedência livre.

Art. 5º - SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO DO MOTOR

5.1 – É permitido o retrabalho no “Epron” do sistema original do veículo, e utilização de sistemas de gerenciamento de motor de livre marca nacional.

5.1.1 – O sistema utilizado não poderá permitir qualquer dos tipos de ação:

Controle de tração;

Comando variável;

Controle de turbo;

5.1.2 – É permitida a mudança do local do módulo de gerenciamento do motor, mas deverá ser fixada de maneira eficiente no veículo.



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

Art. 6º – CORPO DE BORBOLETA:

O corpo de borboleta deve ser original do fabricante, com os seguintes diâmetros máximos:

FIAT SEVEL 8V E 16V	54
FIAT E-TORQ 16V	46,4
FORD ROCAM 8V	48
FORD SIGMA 16V	50
GM ECOTEC 16V	56
GM 8V E 16V	52
PEUGEOT 8V E 16V	52
RENAULT 8V E 16V	55
VW EA111	54
VW AP1600	54
CITROEN	52
DEMAIS MOTORES	Original

6.1 – Permitido o uso de cabo como mecanismo de acionamento da borboleta nos veículos que originalmente possuem sistema eletrônico de aceleração.

6.2 – Nos motores VW EA 111 deverão ser usados o sistema de acelerador e corpo de borboleta mecânico do VW AP.

6.3 – Não é permitido o direcionamento de ar forçado, de gases ou qualquer tipo de aquecimento à entrada do misturador, exceto quando original do motor, sem retrabalho.

6.3.1 – É permitida a remoção do filtro de ar, adaptadores, suportes e mangueiras e a instalação de tela protetora na entrada de ar do corpo da borboleta.

6.3.2 – O tubo entre o filtro de ar e a admissão é livre.

6.4 – O coletor de admissão deve ser o original do motor com injeção eletrônica, sendo proibido o retrabalho dos dutos.

6.4.1 – É permitido o uso do coletor de admissão do Fiat Uno 1.6 MPFI ou do 1.6 carburado para os veículos da marca Fiat sem retrabalho nos dutos.

6.4.1.1- No caso acima, o corpo de borboletas deverá ser fixado na admissão através de flange de no máximo 20 mm (vinte milímetros) de espessura, colocada rente ao coletor de admissão, sem trabalho.

6.5 - Os bicos injetores são livres.

6.6 - O tubo distribuidor de combustível deve permanecer original sem retrabalho, sendo permitido, apenas o retrabalho na fixação do mesmo.

6.7 - Permitido regulador de pressão de combustível, com trabalho livre.

Art.7º- SISTEMA ELÉTRICO DO MOTOR:

7.1 – Somente é permitida a utilização de ignição eletrônica.

7.2 – Nos motores com distribuidor é permitida a troca por roda fônica. Para esta modificação é permitido usar o próprio acionamento do distribuidor ou adaptar a peça na polia do virabrequim.

7.3 – É livre o chicote elétrico do motor.

7.4 – As velas e cabos são livres, devendo a rosca das velas ter dimensão original do motor.

7.5 – É livre a sonda lambda.

7.6 – A bobina é livre devendo ser mantida a quantidade original do motor, sendo proibido o uso de amplificador de centelha, MSD ou similar.



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

7.7 – As correias são livres quanto ao tipo, marcas e comprimento, desde sejam mantidos os sistemas originais e em operação.

7.8 – Os tensores são livres.

7.9 – É permitida a instalação de uma chave manual pra ligar ou desligar a excitação do campo magnético do alternador.

Art.8º - ARREFECIMENTO DO MOTOR

O radiador de água deve ser o original do veículo ou substituído por outro de fabricação nacional e comercializado em concessionárias ou lojas de autopeças. Proibido radiador de fabricação exclusiva ou artesanal. Obrigatório o mesmo número de radiadores do veículo.

8.1 – A posição do radiador de água deve permanecer equivalente à original, sendo permitido o uso de qualquer tipo de defletor, desde que não haja modificação das características externas do veículo.

8.1.1- O defletor não poderá ser usado para dirigir ar forçado na entrada do corpo de borboleta.

8.1.2- É permitido instalar tela protetora do radiador na parte interna da grade dianteira.

8.2 – O sistema de ventilação original pode ser alterado, desde que seja mantido o número de ventoinhas do veículo, cujo uso é opcional.

8.3 – A válvula termostática é livre, e de uso opcional.

8.4 – A bomba d'água deve ser a original do veículo ou do mercado paralelo de reposição, sem retrabalho.

8.4.1 – É permitido o uso de 1 (um) reservatório de água de no máximo 1 (um) litro, entre o motor e o radiador. Exceto em veículos com reservatórios da maior capacidade original.

8.5 – A polia da bomba d'água deverá permanecer original, sem retrabalho, permitido travar o eixo da polia por solda ou parafuso.

8.6 – As mangueiras são livres.

8.7 – As abraçadeiras e a fixação dos componentes do sistema de arrefecimento são livres.

Art. 9º - SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO DO MOTOR

O sistema de lubrificação é o original da marca/motor utilizado observadas as características previstas neste artigo.

9.1 – Bomba de óleo original do motor: livre quanto à marca e procedência.

9.1.1 – É permitido alterar a pressão do óleo através de retrabalho na mola da bomba de óleo, substituindo, cortando ou calçando a mola reguladora de pressão.

9.1.2 – O pescador da bomba de óleo poderá ser reforçado com a adição de material e livre retrabalho.

9.2 – O cárter é o original do motor com livre retrabalho interno, sendo permitido o uso de defletor, mesmo que para isso haja acréscimo de material.

9.3 – É livre o filtro de óleo.

9.4 – É permitida a instalação de um radiador de óleo de livre marca e procedência, bem como os dispositivos necessários para sua fixação e ligação.

9.5 – A conexão do radiador de óleo somente pode ser feita através de um flange entre o filtro de óleo e o suporte deste.

9.6 – É obrigatório o uso de um reservatório recuperador de óleo com o mínimo de 1 (um) litro, fabricado em material transparente ou translúcido, com um orifício na parte de cima.

9.6.1 – É obrigatória a ligação do respiro do motor, por meio de tubulação de livre escolha e procedência ao reservatório recuperador de óleo.



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

9.6.2 – É permitida a instalação de 1 (um) respiro no câmbio, desde que seja ligado ao recuperador de óleo.

Art.10º – SISTEMA DE ESCAPAMENTO DO MOTOR

10.1 – Proibida a utilização de titânio. Diâmetro livre.

10.2 – Os tubos de escapamento devem obedecer ao seguinte:

10.2.1 – É permitida saída dos tubos de escapamento para a traseira ou para a lateral do veículo.

10.2.2 – No caso da saída para a traseira do veículo, o tubo não poderá exceder em 15 cm (quinze centímetros) do perímetro do veículo.

10.2.3 – No caso de saída pela lateral, o tubo deverá estar obrigatoriamente dentro deste perímetro.

10.2.4 – Em ambos os casos a saída deverá ser situada após o meio do entre - eixos, para trás, do veículo.

10.2.5 – É proibido direcionar o roteiro do escapamento pelo interior do habitáculo do veículo.

10.2.6 – É permitido o trabalho do assoalho e caixa lateral para acomodação do tubo de escape.

10.2.7 – As juntas do escape são livres.

Art. 11º – SISTEMA ELÉTRICO DO VEÍCULO

11.1 – A bateria é de marca e tipo livre, instalada na posição original com capacidade máxima de 65 A (sessenta e cinco ampéres).

11.2 – O alternador deve ser o original do motor utilizado, instalado na posição original.

11.3 – O motor de partida deve ser o original do motor utilizado, instalado na posição original, com uso obrigatório e atuante.

11.3.1 – Deve ser possível, a qualquer momento, acionar o motor unicamente utilizando o motor de arranque e a bateria instalada no veículo.

11.4 – As lanternas traseiras devem ser as originais do veículo e operantes.

11.5 – É obrigatório duas lanternas com luz de sinaleira e de freio instaladas na parte interna do veículo, protegidas pelo pára-brisa traseiro, sendo a capacidade máxima das lâmpadas de 21 watts.

11.6 - Nos faróis, quando permanecerem, e nas lanternas, deverá ser colocado um adesivo transparente tipo contact, a fim de evitar o estilhaçamento em caso de colisões.

11.7 - Chicote elétrico livre.

Art. 12º – SISTEMA DE TRANSMISSÃO E CÂMBIO

O câmbio e diferencial devem ser os originais da marca/conjunto do motor utilizado, observadas as características previstas neste artigo.

12.1 – É proibido o uso de câmbio automático e de embreagem eletrônica.

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

12.3 – É proibido o uso de diferencial auto-blocante.

12.4 – É permitida a troca das engrenagens do câmbio e diferencial, porém devem ser usados exclusivamente componentes originais de linha fornecidos pelo fabricante do veículo.

12.5 – É proibido retrabalhar ou agregar material.



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

12.6 – A embreagem deve ser original do motor, ou do mercado paralelo, mantido o sistema original do veículo.

12.6.1 – É permitido o balanceamento do conjunto.

12.6.2 – É permitido efetuar retrabalho na capa seca do conjunto de embreagem.

12.6.3 – É permitido o uso de radiador de óleo, sem bombeamento, livre de marca e procedência, com tubulações em aeroquip e rosqueadas.

12.7- Permitido reforço e conexões com unibol nos componentes do trambulador.

12.8 - Os eixos e semi-eixos podem ser retrabalhados, desde que, após o retrabalho seja possível identificar a originalidade das peças.

12.8.1 – É permitido o uso de calços nos semi-eixos e a retirada da arruela externa da porca da homocinética. Permitidos espaçadores entre as homocinéticas internas e tulipas.

12.8.2 – É proibido aliviar a junta homocinética.

12.8.3 – As coifas e ou reparos das homocinéticas é livre, desde que contenham especificações idênticas às originais dos respectivos modelos.

Art. 13º – SUSPENSÃO:

13.1- Todos os componentes originais da suspensão podem ser retrabalhados e reforçados desde que mantenham os pontos originais de fixação e princípio de funcionamento permaneçam os mesmos.

13.2 - As buchas da suspensão podem ser trocadas por outras de material livre, desde que sejam mantidas, obrigatoriamente, todas as dimensões originais.

13.2.1 – É proibido o uso de unibol e rótula.

13.3- Permitido a instalação de barra de reforço transversal entre as torres “MacPherson” e instalação de barras de reforço transversais entre as bandejas inferiores.

13.4- Pivôs: É permitido o aumento do furo de fixação do pivô para regulagem de cáster e câmber.

13.4.1 – Não é permitido trabalho nos pivôs.

13.4.2 – É permitido para o Ford KA, a utilização de regulagem de cáster e câmber na parte superior das torres e prolongamento da balança de no máximo 25 (vinte e cinco) mm. Para o VW Gol G5, Ford KA e Fiesta, permitido a substituição das buchas da parte traseira da bandeja com furo vertical por rótula.

13.5- É permitido o trabalho com retirada e adição de material da barra tensora para regulagem de cáster.

13.6- É permitido o trabalho das mangas de eixo com retirada de material para regulagem de cambagem.

13.7– É facultativo o uso de corrente que limita o curso da suspensão traseira.

13.8– É permitido soldar placa no eixo rígido traseiro para acerto do câmber dos modelos Fiat, e a instalação de calço na parte traseira do agregado de no máximo 10 (dez) mm.

13.9– É permitida para os veículos GM a troca dos pontos de assentamento das molas traseiras, sendo que a troca somente será permitida se a mola for concêntrica com amortecedor, que deverá estar fixado nos pontos originais.

13.10 – Para os veículos GM que utilizem o sistema de molas concêntricas na parte traseira, poderão ser utilizados pratos reguláveis nos amortecedores, para a regulagem da altura da carroceria.

13.11– Permitido o retrabalho no alojamento da manga de eixo dianteira do Peugeot, onde é fixado o amortecedor, para obtenção de cambagem e permitido modificar a fixação da manga de eixo traseira com o mesmo objetivo.



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

13.12- Permitida a instalação de uma catraca na ancoragem superior da manga de eixo com o conjunto telescópico.

13.13- Nos veículos Peugeot é permitido o retrabalho no alongamento da manga de eixo dianteira onde é fixado o amortecedor para a obtenção da cambagem e permitido modificar a fixação da manga de eixo traseira com o mesmo objetivo.

13.14- Nos veículos Peugeot e Novo Pálio, são permitidos a modificação da fixação superior dos amortecedores traseiros.

13.15- As molas são livres desde que correspondam em número e tipo às originais.

13.16- As barras estabilizadoras Seu uso é opcional, porém quando montadas deverão ser originais da marca e a fixação deverá permanecer original.

13.17- Os batentes são livres e de uso opcional

13.18- É permitido instalar "Camber Plate" na torre superior dos amortecedores dianteiros para acerto de geometria, sendo posicionado centralizado e na altura original em relação à torre.

13.19- Liberado o aumento do orifício superior da torre (alojamento do coxim) para permitir o movimento horizontal da coluna de suspensão.

13.20 – Nenhuma parte do veículo (altura livre do solo), com exceção dos pneus, pode estar em contato com o solo quando os pneus situados de um mesmo lado do veículo estiverem vazios.

13.20.1 – Para verificação deste item devem ser retiradas as válvulas dos pneus.

13.20.2 – Este teste deve ser realizado em uma superfície plana, com o piloto a bordo e trajando sua indumentária completa.

Art. 14º – AMORTECEDORES: Livre nacional: com as características originais de cada modelo.

14.1 – É permitido o uso de sistema de roscas no tubo do amortecedor para regulagem de altura, porém o tubo do amortecedor deverá ter o diâmetro do original.

14.2 – A carga do amortecedor e altura da haste são livres, porém devem ser de fabricação nacional.

14.3 – O suporte para o amortecedor superior (mancal superior) é livre. Permitido rótula ou unibol.

14.4 – É proibida a utilização de qualquer reservatório fora do corpo do amortecedor.

Art. 15º – SISTEMA DE DIREÇÃO:

O sistema de direção deve ser o original do veículo, mantendo os pontos de fixação originais, sendo facultativo o uso de sistema hidráulico.

15.1 – É permitido inverter tanto para cima ou para baixo o pivô da barra de direção.

15.2 – É permitido cortar a barra de direção e terminal e fazer rosca na barra.

Art. 16º – RODAS

16.1 – As rodas poderão ser de ferro ou liga leve (exceto magnésio), de fabricação nacional e encontrada no mercado de peças e acessórios.

15.1.1- Aro 14 "(catorze) polegadas

15.1.2- Tala: máximo de 7" (sete) polegadas.

16.2 – É proibido o uso de alargadores.

16.3 – As rodas não poderão ultrapassar a linha do para-lama, quando visto de cima.

16.4 – É permitida a montagem de prisioneiros nos cubos da rodas para utilizar porcas em lugar de parafusos que não poderão ficar salientes para fora da porca em mais de 15 mm.

Art. 17º – PNEUS

17.1 – Obrigatório pneus Slick marca NA Carrera.



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

17.1.1- Chuva: pneu de competição. Proibido radial

17.1.2- Medidas do pneu: 21,5X7X14.

17.2 - É proibido o uso de qualquer sistema de controle da pressão dos pneus.

17.3 - Permitido pneus novos ou usados.

17.4- Controle dos pneus:

17.4.1- Na primeira etapa serão lacrados 5 (cinco) pneus.

17.4.2- Será permitido lacrar mais 2 (dois) pneus por etapa.

17.4.3- Somente veículos inscritos poderão lacrar pneus.

17.4.4- Ao iniciar as atividades oficiais da etapa (treinos oficiais), os veículos somente poderão ingressar na pista com pneus lacrados.

17.4.5- Se no decorrer da primeira etapa em que o veículo participar acontecer a inutilização de 2 (dois) pneus), os comissários poderão analisar o ocorrido e lacrar mais 1 (um) pneu.

17.4.6- Os pneus lacrados em um determinado veículo, não poderão ser utilizados em outro.

Art. 18º – SISTEMA DE FREIOS

O sistema de freios deve ser o original da linha de fabricação do veículo, observadas as características previstas neste artigo.

18.1 – É proibido o uso de fibra de carbono.

18.2 – O sistema de freio de mão original pode ser removido.

18.3 – É proibido o uso de qualquer tipo de sistema antibloqueio de freio (ABS ou similar).

18.4 – É proibida a instalação de sistema de regulagem manual do balanço de freio.

18.5 – É permitida a retirada do servo-freio, bem como permitido o seu entupimento parcial ou total da mangueira.

18.6 – É permitido o uso de dutos de ventilação para o sistema de freios.

17.6.1 – Os dutos devem ter no máximo 100 mm (cem milímetros) de diâmetro interno e não podem estar localizados além do perímetro da carroceria do veículo.

18.7 – As pinças de freios devem ser originais da linha ou do mercado paralelo de reposição.

18.8 – Os discos de freios devem ser obrigatoriamente de material ferroso, originais da linha ou do mercado paralelo de reposição.

18.9 – Os tambores e patins de freios devem ser obrigatoriamente de material ferroso, originais da linha ou do mercado paralelo de reposição.

18.10 – As pastilhas e lonas de freios são livres da linha ou do mercado paralelo de reposição.

18.11 – As linhas hidráulicas de freios podem ser substituídas por outras, tipo Aeroquip, porém seu posicionamento e montagem devem ser iguais aos do sistema original.

18.12 – Em todo o sistema de freios é proibido o uso de fibra de carbono.

18.13 – O fluido de freios é livre.

Art. 19º – COMBUSTÍVEL TANQUE E COMPONENTES.

O combustível é o álcool hidratado, sendo obrigatório o uso do fornecido no Autódromo.

19.1 – O tanque de combustível deve ser o original do veículo podendo ser instalado no mesmo um cash tanque.

19.1.1 – É obrigatória a instalação de um dreno na parte inferior do tanque de combustível, que não poderá sobressair-se internamente ao fundo do tanque.

19.2 – A instalação da linha de combustível deve ser mantida original do fabricante do veículo, sendo permitida a troca da tubulação e proibida a sua passagem pelo habitáculo.



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

19.3 – A bomba de combustível é livre de fabricação nacional e o dosador também é livre, permitido o uso externo, sendo proibida a sua instalação no habitáculo, salvo quando sua instalação for original de fábrica.

Art. 20º – PESO

O peso mínimo do conjunto piloto/veículo será conforme tabela abaixo:

Linha GM 8v roletado	915 Kg
Linha GM 8 V	900 Kg.
Linha Volkswagen G 2, 3,4	900 Kg.
Linha Volkswagen G 5	920 Kg.
Linha Ford	920 Kg.
Linha Citroen C3 8V	920 Kg.
Fiat 8v sevel	890 Kg
Veículos com 16 V	940 Kg.
Outros 8 V	910 Kg.

20.1 – Os veículos serão pesados nas condições que chegarem ao parque fechado com o piloto e sua indumentária completa a bordo, sendo proibida a adição de qualquer material, mesmo que tenha se desprendido do veículo durante a prova ou tomada de tempo.

20.1.1 – O piloto que se apresentar para a pesagem com macacão molhado deverá substituí-lo para a devida pesagem.

20.1.2 – Qualquer material encontrado solto, em qualquer lugar do veículo será retirado antes da aferição do peso.

20.2 – Quando o veículo necessitar de lastro, este deverá ser fixado ao habitáculo do veículo no espaço do banco dianteiro direito.

20.2.1 – A fixação do lastro deverá ser feita com no mínimo dois parafusos de aço de 10 mm (dez milímetros) de diâmetro, de tal forma que permita uma lacração efetiva pelo comissário técnico.

Art. 21º – SISTEMA DE SEGURANÇA DO VEÍCULO

As normas de segurança são as prescritas no CDA além das especificadas neste artigo.

21.1 – Duas travas de segurança devem ser adicionadas ao capô do motor e à tampa do portamalas do veículo.

21.2 – O mecanismo original de travamento e abertura do capô do motor e da tampa do portamalas dos veículos deve ser removido.

21.3 – O banco original do piloto deve ser removido e substituído por outro de competição devidamente homologado.

21.3.1 – A fixação do banco do piloto deve ser feita por, no mínimo, 4 (quatro) parafusos de 8 mm (oito milímetros) ou superior, com contra placas.

21.3.2 – Todos os demais bancos e suas respectivas fixações devem obrigatoriamente ser removidos.

21.4 – Obrigatório o uso de cinto de segurança homologado, com no mínimo 5 (cinco) pontos de fixação.

21.5 - Arco de segurança: No veículo deverá ser instalado um arco de segurança (Santo Antônio), que permita livre acesso do piloto ao interior/exterior do veículo. O Santo Antonio deverá ter um mínimo de seis pontos de apoio, podendo ser estendido até os pontos de montagem da suspensão



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

dianteira e traseira na carroceria, sendo que, sua fixação poderá ser efetuada por meio de cavilhas e/ou soldagem aos pontos de montagem da suspensão ou molas. É permitida a colocação de uma barra transversal acima do motor, unindo o prolongamento do santo Antonio.

O material empregado na confecção do arco deverá ser tubo de aço carbono ou cromo molibdênio, com dimensões mínimas de 38,0mm de diâmetro externo e parede mínima de 2,5mm de espessura, ou, 40,0mm de diâmetro externo por parede mínima de 2,0mm de espessura, ou, 44,80mm de diâmetro externo por 2,35mm de parede mínima de espessura. Deverá ser instalada uma placa de fixação integrada à base de cada montante, com uma espessura mínima igual à parede do tubo referido, sobre a qual estiver fixada. Deverá ser instalada ainda, igual numero de reforços nos pontos de apoio do arco no assoalho, através da instalação de chapa de aço de 2 mm de espessura mínima e 35 (centímetros quadrados) de área, (ex: 7x5cm), solidamente fixados a carroceria, com parafusos de no mínimo 8 mm de diâmetro, em número de três por placa de apoio ou soldadas. É obrigatório um furo, não passante, com diâmetro de 6 mm em todas as barras para verificação da espessura mínima especificada.

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

21.6 - 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.

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

21.7 – É obrigatório o uso de dois espelhos retrovisores externos, fixados um na direita e outro na esquerda, e um interno.

21.8 – É obrigatória a instalação de chave geral (corta corrente) com acionamento interno e externo.

21.8.1 – A chave externa deverá ser indicada por uma centelha vermelha, num triângulo azul, com borda branca de no mínimo 12 cm de base.

Art. 22º – SISTEMA PARA RESGATE DOS VEÍCULOS

É obrigatória a instalação de um gancho dianteiro e um traseiro para reboque do veículo.

22.1 – Os ganchos para reboque devem estar fixados em pontos resistentes do monobloco e em local de fácil acesso.

22.2 – Os ganchos devem ser pintados em cor contrastante com a do veículo.

22.3 – Os ganchos devem ser confeccionados em cabo de aço com espessura mínima de 4 mm (quatro milímetros).



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

Art. 23º– TELEMETRIA E AQUISIÇÃO DE DADOS

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

23.1 – É permitido o uso de rádio de comunicação entre piloto e boxes.

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

23.3 – É permitido o uso de aquisição de dados do motor, quando o veículo estiver parado.

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 e Desportivo Gaúcho e homologado pelo Presidente da Federação Gaúcha de Automobilismo.

Porto Alegre, 22 de Janeiro de 2017.

Mirnei Antonio Piroca
Presidente CTDG

Rodnei Tardivo
Diretor Técnico

Carlos A R De Deus
Presidente FGA

F.G.A.



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 MARCAS SUPER 1.6

2017
REGULAMENTO TÉCNICO

ERRATA

Nova redação dos itens técnicos abaixo:

Art. 4º- MOTOR:

4.3-PISTÕES:

4.3.5 – Diâmetro máximo permitido:

4.3.5.5- Motores 16 V: Sobremedida de 0,50 mm

4.13- TAXA DE COMPRESSÃO:

4.13.1- Veículos 16 V: Livre

Art. 6º – CORPO DE BORBOLETA:

O corpo de borboleta deve ser original do fabricante, com os seguintes diâmetros máximos

<i>FORD ROCAM 8V</i>	50
----------------------	----

Porto Alegre, 25 de março de 2017.

Mirnei Antonio Piroca
Presidente CTDG

Rodnei Tardivo
Diretor Técnico

Carlos A R De Deus
Presidente FGA