



CAMPEONATO INTERESTADUAL DE GOLD TURISMO 1.4

REGULAMENTO TÉCNICO - 2025

ARTIGO 1: INTRODUÇÃO

ARTIGO 2: VEÍCULOS ADMITIDOS

ARTIGO 3: CARROCERIA

ARTIGO 4: INTERIOR DOS VEÍCULOS

ARTIGO 5: MOTOR

ARTIGO 6: SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO DO MOTOR

ARTIGO 7: SISTEMA ELÉTRICO DO MOTOR

ARTIGO 8: SISTEMA DE ARREFECIMENTO DO MOTOR

ARTIGO 9: SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO DO MOTOR

ARTIGO 10: SISTEMA DE ESCAPAMENTO DO MOTOR

ARTIGO 11: SISTEMA ELÉTRICO DO VEÍCULO

ARTIGO 12: SISTEMA DE TRANSMISSÃO E CÂMBIO

ARTIGO 13: SUSPENSÃO

ARTIGO 14: SISTEMA DE DIREÇÃO

ARTIGO 15: RODAS

ARTIGO 16: PNEUS

ARTIGO 17: SISTEMA DE FREIOS

ARTIGO 18: COMBUSTÍVEL, TANQUE E COMPONENTES

ARTIGO 19: PESO

ARTIGO 20: SISTEMA DE SEGURANÇA DO VEÍCULO

ARTIGO 21: INDUMENTÁRIA EXIGIDA

ARTIGO 22: DO SISTEMA PARA RESGATE DOS VEÍCULOS

ARTIGO 23: TELEMETRIA, AQUISIÇÃO DE DADOS E CÂMERAS DE VÍDEO

ARTIGO 24: OUTRAS INFORMAÇÕES



1 – INTRODUÇÃO

1 – O presente Regulamento Técnico abrange todos os veículos participantes da Gold Turismo 1.4 e obedece às normas do Código Desportivo do Automobilismo (CDA/CBA).

1.1 - As categorias serão regulamentadas por:

1.1.1- Código Desportivo Internacional – CDI/FIA.

1.1.2- Códigos Desportivos do Automobilismo – CDA/CBA.

1.1.3- Regulamento Desportivo e Técnico da categoria.

1.1.4- Regulamento Particular das Provas e seus Adendos.

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

1.3- As alterações serão efetuadas através de Adendos que entrarão em vigor 30 (trinta) dias após sua publicação, salvo se tratar de questão de segurança, caso que entrarão em vigor na data da publicação.

1.4 – Todas as modificações que não são expressamente permitidas pelo presente Regulamento são proibidas, devendo assim, as peças, os sistemas, os componentes ou itens permanecerem original do veículo utilizado.

1.5 – 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.

1.6 – Os limites de modificações e reparações permitidas estão especificados nos respectivos artigos, itens e subitens. Porém, sempre que neste Regulamento for citada a palavra “Livre” sem ressalvas complementares, fica englobado e assim permitido o retrabalho, trabalho, adição ou remoção de material, modificação e substituição por outro componente, desde que cumpra sua função elementar no sistema. Conforme “CDA 2025, Anexo I, Termos Técnicos”.

1.7 – Toda porca, parafuso e outros elementos de fixação de componentes podem ser substituídos por similar obedecendo suas características e princípio de funcionamento iguais as originais.

1.8 – Sempre que o presente Regulamento permitir o uso de uma peça, componente, sistema ou item do “mercado paralelo ou nacional”, entende-se que a peça, componente, sistema ou item devem ser fabricados no MERCOSUL ou por importação do mercado formal de autopeças para a marca/modelo que se aplica, sendo que a aplicação e princípio de funcionamento deverão ser idênticas às originais ou originais do grupo fabricante conglomerado (ex.: Peugeot/Citroën; Nissan/Renault; Hyundai/Kia e etc.).

1.9 – Sempre que o presente Regulamento se referir a “motor” entende-se como: motor de até 1.400 cc (mil e quatrocentos centímetros cúbicos), independentemente do bloco utilizado, uma vez que o uso do mesmo seja permitido por este Regulamento.



1.10 – É proibido o uso de titânio (ou liga onde a maioria percentual seja do mesmo) em qualquer peça, sistema ou item do veículo, ainda que estes possam ser trabalhados e/ou retrabalhados livremente.

1.11 - A qualquer momento da competição, qualquer componente, peça ou conjunto de qualquer veículo poderá ser lacrado pelo Comissário Técnico. A não apresentação de lacre em algum item lacrado anteriormente implicará em penalizações aos infratores, impostas pelos Comissários Desportivos.

2 – VEÍCULOS ADMITIDOS

2 – Somente podem participar do Campeonato veículos de passeio com as seguintes características:

2.1 – Chevrolet Celta e Chevrolet Prisma com motor 1400cc cc (mil e quatrocentos centímetros cúbicos).

3 – CARROCERIA

3 – Os chassis (monoblocos) e carrocerias devem ser mantidos originais, salvo as alterações definidas e permitidas no presente Regulamento.

3.1 – Não poderá ser feita nenhuma modificação aerodinâmica, a exceção das definidas no catálogo de peças do fabricante do veículo, bem como as previstas neste Regulamento.

3.2 – Efetuada a vistoria inicial, fica proibida a troca de monobloco sem prévia autorização por parte da CBA e/ou Organizadores, ficando o infrator sujeito à pena de desclassificação da etapa.

3.2.1 – Em havendo necessidade da troca do monobloco por acidente ou qualquer outro motivo, esta deverá ser comunicada através de solicitação formal por escrito à CBA e/ou Organizadores, os quais farão a avaliação e posterior homologação, caso o pleito seja deferido.

3.3 – É obrigatório o uso do para-brisa dianteiro original em vidro laminado.

3.4 – É obrigatória a retirada do vidro da porta do piloto e sua substituição por policarbonato com espessura mínima de 1,5mm (um virgula cinco), com obrigatoriedade de um orifício que permita a passagem do braço do piloto para eventual sinalização.

3.4.1 – As chapas de acrílico ou policarbonato das portas dianteiras podem ser substituídas por uma rede de proteção do tipo “Nascar”.

3.5 – É obrigatória a substituição dos demais vidros por placas de acrílico ou policarbonato, nas espessuras previstas no Item 3.4, observado o formato original e fixados de forma segura em sua posição original.

3.5.1 – A janela traseira (vigia) poderá receber furos para a saída de ar.

3.6 – É obrigatória a retirada de todos os sistemas de levantamento dos vidros.



3.7 – Os para-choques (inclusive as grades e outros elementos que o compõem) devem permanecer originais, sendo permitida a abertura de tomadas de ar para os freios e radiador.

3.7.1 – É indicada a retirada da “alma de aço” dos para-choques. Porém, por questão de segurança, todo o veículo que a “alma de aço do para-choques” for uma única peça com a parte frontal (transversal) da longarina, poderá manter uma chapa ou tubo, preferencialmente curvo, em forma de arco, levemente projetado para a frente ligando as duas pontas da mesma, assim não deixando nem uma das pontas das longarinas projetadas e sem apoio transversal. O Comissário Técnico poderá avaliar a eficiência e indicar melhorias para este item.

3.7.2 – É permitida a fixação dos para-choques por meio de parafusos, arruelas e porcas.

3.8 – É permitido instalar 4 (quatro) suportes adicionais nos para-brisas dianteiro e traseiro, desde que não provoquem efeito aerodinâmico.

3.9 – É permitido rebater as bordas internas dos para-lamas, desde que isso não altere a aparência externa originais dos mesmos.

3.10 – Por motivo de segurança é permitido o retrabalho das caixas de roda a fim de evitar o contato dos pneus com as mesmas.

3.11 - É permitida a retirada ou retrabalho, sem acréscimo de material, das caixas plásticas internas dos para-lamas dianteiros ou sua substituição por chapa de alumínio fixada por rebites com função exclusiva de proteção do habitáculo do motor.

3.12 – É obrigatório remover o revestimento antirruído.

3.13 – É permitido para todos os veículos que as portas traseiras, portas dianteiras, capô dianteiro e tampa traseira seja original dos modelos GM Celta/ Onix e Prisma sem retrabalho.

3.14 – É permitido tampar furos de saída de água existentes no assoalho.

3.15 – O limpador de para-brisa do lado do motorista é obrigatório e deve estar operante, os demais são de uso e funcionamento facultativos.

3.16 – É obrigatório o uso de espelhos retrovisores externos em ambos os lados do veículo e retrovisor interno, sempre obedecendo a originalidade da “linha” da carroceria para os quais serão usados.

3.17 – É permitida a retirada dos faróis, desde que em seu lugar sejam instaladas placas de fibra de vidro e/ ou alumínio com o mesmo formato dos originais. São permitidos furos nos mesmos somente para a abertura de tomada de ar para o radiador.

3.18 – É obrigatória a retirada de:

- a) placa de licença e suporte;
- b) roda, pneu de reserva, macaco e chave de roda;
- c) triângulo de segurança;
- d) suporte e cilindro originais do extintor de incêndio;



- e) acendedor de cigarros;
- f) lâmpadas internas;
- g) buzina;
- h) conjuntos desembaladores e sistema de aquecimento interno.

3.19 – É permitida a retirada:

- a) dos frisos estéticos;
- b) das borrachas e guarnições em geral, aplicadas aos veículos.

4 – INTERIOR DOS VEÍCULOS

4. – O interior dos veículos deve se adequar ao previsto neste artigo.

4.1 – É obrigatória a retirada:

- a) de todos os revestimentos do veículo;
- b) de todo o sistema original de ventilação;
- c) do conjunto do painel de instrumentos.

4.2 – O volante de direção é livre, mas é proibido o uso de volantes de madeira.

4.3 – É obrigatória a retirada do sistema antifurto da direção.

4.4 – É permitida a instalação de condutores de ar para ventilar o habitáculo.

4.5 – O Painel de instrumentos será único para todos os carros com suporte original para os módulos de injeção FUELCH 450.

4.6 – 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.

4.7 – Alavanca de marchas e sua manopla devem permanecer original dos modelos GM Celta/ Onix e Prisma sem retrabalho.

5 – MOTOR

5 – O Motor admitido para utilização será o 1.4 Flexpower, Econoflex 8 ou SPE4 Ecoflex de 8 válvulas produzido pela Chevrolet no Brasil

5.1 – Não é permitido mudar a posição original do motor (fixação do motor).

5.2 – Os coxins, buchas e suportes de fixação do motor são livres, desde que seus pontos de fixação sejam os originais do veículo.



5.3 – É obrigatório o uso do bloco original do modelo do o 1.4 Flexpower, Econoflex 8 ou SPE4 Ecoflex de 8 válvulas produzido pela Chevrolet no Brasil

5.4 – Proibida qualquer modificação no motor que deve constar com todas as peças e dimensões originais do fabricante.

6 – SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO DO MOTOR

6 – O sistema de alimentação deve ser o modulo FT450 fabricado pela FUELTECH.

6.1 – É permitido o uso da sonda do módulo de injeção.

6.2 – O corpo da borboleta deve ser original do motor.

7 – SISTEMA ELÉTRICO DO MOTOR

7 – O sistema elétrico é o original do motor utilizado pelo veículo, observadas as características previstas neste artigo.

7.1 – As velas e cabos são livres devendo a rosca das velas ter a dimensão original do motor utilizado pelo veículo.

7.2 – A sonda lambda é livre quanto a marca, modelo e quantidade.

7.3 – As bobinas devem ser originais da GM da linha de montagem NACIONAL

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

7.5 – É permitida a correção do mapa de injeção por sonda(s) lambda.

8 – SISTEMA DE ARREFECIMENTO DO MOTOR

8 – Permitido a utilização de 01 (um) radiador de água, original do veículo.

8.1 – É permitido instalar tela protetora do radiador na parte interna da grade ou para choque dianteiro. Esta tela deverá ser pintada nas cores da peça (grade ou para choque) onde foi fixada.

8.2 – O sistema de ventoinhas deve ser original do veículo.

8.3 – A válvula termostática e sua carcaça/cavalete é livre e de uso opcional.

8.4 – A bomba d'água deve ser a original do motor utilizado pelo veículo ou do mercado paralelo de reposição.

8.4.1 – É permitido o uso de 1 (um) reservatório do liquido de arrefecimento original montado no local original do veículo.



8.5 – A polia da bomba d’água deverá permanecer original do motor utilizado pelo veículo, sem qualquer tipo de trabalho.

8.6 – As mangueiras são livres quanto a dimensão, conceito e material.

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

8.8 – É permitido recorte(s) e/ou furo(s) no para choque para entrada de ar para o radiador. Este(s) recorte(s) e/ou furo(s) deverão estar posicionados somente na área em frente ao radiador, não podendo ultrapassar os limites do mesmo.

9 – SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO DO MOTOR

9 – O sistema de lubrificação é o original do motor utilizado pelo veículo, observadas as características previstas neste artigo.

9.1 – A bomba de óleo deve ser original da marca do veículo utilizado, sendo livre quanto à marca e procedência.

9.2 – O cárter deverá ser o original do motor utilizado e com livre retrabalho, sendo que o mesmo deverá ser o único reservatório de óleo do motor

9.3 – O filtro de óleo é livre.

9.4 – É obrigatório o uso de um reservatório recuperador de óleo com no mínimo 1 (um) litro de capacidade.

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

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

10 – SISTEMA DE ESCAPAMENTO DO MOTOR

10 – O sistema de escapamento deve observar as características previstas neste artigo.

10.1 – O coletor de escape é o original do motor GM 1.4.

10.2 – Os tubos de escapamento são livres quanto a dimensão, conceito e material.

10.3 – É permitida a saída do(s) tubo(s) de escapamento para a traseira ou para a lateral do veículo (art. 10.3.2), desde que não exceda o perímetro externo do veículo.

10.4 – As juntas de escape são livres.

11 – SISTEMA ELÉTRICO DO VEÍCULO



11 – O sistema elétrico deve ser o original do veículo utilizado, observadas as características deste artigo.

11.1 – A bateria é de marca e tipo livres, com capacidade máxima de 70 Ah (setenta ampères/hora), com seu local de original.

11.2 – O alternador deve ser o original do veículo do mercado nacional de autopeças e instalado com posicionamento original. É proibido qualquer tipo de retrabalho e/ou a retirada de qualquer componente mecânico ou eletroeletrônico.

11.2.1 - Suporte do alternador deve permanecer original.

11.2.2 – Polia do alternador deve permanecer original.

11.3 – O motor de partida deve ser o original do motor utilizado pelo veículo e 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 instalados no veículo.

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

11.5 – Nos faróis, quando permanecerem, e nas lanternas, terá que ser colocado um adesivo transparente tipo “contact” ou similar a fim de evitar o estilhaçamento em caso de colisão.

12 – SISTEMA DE TRANSMISSÃO E CÂMBIO

12 – O câmbio e diferencial devem ser os originais do veículo, com todas as cinco marchas à frente e a marcha a ré em perfeito funcionamento, 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 ou qualquer modificação que permita o seu bloqueio e/ou autobloqueio.

12.4 – Os Garfos devem permanecer originais.

12.5 – A embreagem (platô disco e rolamento) deve permanecer a original do motor utilizado pelo veículo.

12.6 – O sistema do trambulador deve ser original da marca do veículo utilizado.

12.7 - A troca do câmbio poderá ser feita durante os treinos livres, tomada de tempo e prova.

13 – SUSPENSÃO



13 – Todas as peças, sistemas, componentes ou itens da suspensão deverão permanecer originais e fixados de maneira original, entre si e/ou na ancoragem original do monobloco ou agregado, salvo aquelas cuja troca, modificação ou retirada esteja prevista neste artigo.

13.1 – Os eixos e semieixos dianteiros devem ser originais da marca sem retrabalho.

13.1.1 – É proibido aliviar a junta homocinética.

13.1.2 – As coifas e/ou reparos das homocinéticas são livres.

13.2 – As balanças (bandejas) devem ser originais da marca sem retrabalho.

13.3 – As buchas da suspensão devem ser originais da marca sem retrabalho.

13.4 – Os pivôs podem ser originais da marca do veículo utilizado.

13.5 – As torres e mangas de eixo devem ser originais da marca do veículo utilizado sem retrabalho.

13.6 – É permitido o uso de sistema que limite o curso da suspensão traseira. Sistema livre.

13.7 – É permitido, para todos os veículos, o uso de molas concêntricas ao amortecedor desde que o mesmo permaneça fixado em seus pontos originais.

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

13.9 – O agregado deve ser o original do veículo utilizado sem retrabalho.

13.10 – O eixo traseiro deve ser original do veículo sem retrabalho.

13.10.1 – Permitido usar calço para acerto de divergência/convergência e/ou cambagem.

13.11 – Os amortecedores deverão ser os modelos originais do veículo, de fabricação nacional, observadas as modificações previstas neste item.

13.11.1 – É livre a utilização dos amortecedores modelo cartucho, de fabricação Nacional, para todas as marcas bem como o uso de sistema de roscas no tubo do amortecedor para regulação de altura.

13.11.2 – Os amortecedores dianteiros do tipo cartucho deverão ter o diâmetro do tubo de modo que se encaixem nos locais de fixação originais das torres ou das mangas (montantes). O diâmetro do tubo deve permanecer o mesmo em toda a sua extensão, exceto na parte onde foi feita a rosca permitida para a regulação de altura.

13.11.3 – Os amortecedores traseiros deverão estar fixados em seus pontos de fixação originais. O diâmetro externo máximo do tubo é de 52 mm (cinquenta e dois milímetros) e deve permanecer o mesmo em toda a sua extensão, exceto na parte onde foi feita a rosca permitida para a regulação de altura.

13.11.4 – O comprimento do tubo, haste e diâmetro da haste são livres.

13.11.5 – A carga e trabalho interno do amortecedor são livres.



13.11.6 – É permitida a instalação de válvula para abastecimento de gás nos amortecedores.

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

13.12 – Para os veículos GM (Corsa, Celta, Prisma e Classic) é permitida a instalação de uma catraca na ancoragem superior da manga de eixo com o conjunto telescópico.

13.13 – As molas são livres, desde que correspondam as originais em número e tipo.

13.14 – As barras estabilizadoras podem ser alteradas ou removidas, porém, quando alteradas, seus pontos de encaixe e fixação deverão permanecer originais.

13.15 – Os batentes são livres e de uso opcional.

13.16 – 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.

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

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

14 – SISTEMA DE DIREÇÃO

14 – O sistema de direção deve ser o original da marca do veículo utilizado sem retrabalho.

15 – RODAS

15 – É obrigatório, para todos os veículos, o uso de rodas de aço, originais GM

15.1 – É permitida a montagem de prisioneiros nos cubos das rodas para utilizar porcas em lugar de parafusos. Os prisioneiros, porcas e parafusos não poderão ficar salientes para fora da roda.

15.2 – A largura máxima permitida para cada veículo é de 1650mm.

15.2.1 – A medida da largura do veículo (bitola) será verificada com equipamento oficial da categoria

15.2.2 – A medição da (bitola) será verificada na lateral da banda de rodagem, no local onde a banda de rodagem entra em contato com o pavimento, na dianteira e na traseira do veículo, nas condições em que terminou as provas/tomada de tempos (classificação).

16 – PNEUS

16 – Os pneus serão aro 14, Marca Speedmax radial MH01 175/65R14 86T X fornecidos pela categoria



16.1 – Os pneus deverão apresentar um sulco mínimo de 2 mm (dois milímetros) em toda a sua extensão da banda de rodagem antes de começar qualquer procedimento de pista.

16.2 – É obrigatório o uso de 4 pneus novos lacrados por veículo a cada etapa. Os pneus lacrados deverão ser adquiridos exclusivamente da organização do evento e serão destinados ao eixo de tração do veículo.

16.2.1 – Não será permitido o uso de pneu remold ou recapados.

16.3 – É proibido o uso de qualquer sistema de controle da pressão dos pneus.

16.4 – É proibido tornear e/ou frisar os pneus.

17 – SISTEMA DE FREIOS

17 – O sistema de freios deve ser o original da marca do veículo utilizado, observadas as características previstas neste artigo.

17.1 – É proibido o uso de fibra de carbono.

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

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

17.4 – É permitida a retirada do servofreio, bem como o bloqueio parcial ou total da sua mangueira.

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

17.6 – Os dutos devem ter no máximo 4 polegadas (quatro polegadas) de diâmetro interno e não podem estar localizados além do perímetro da carroceria do veículo. Quando localizados no para-choque dianteiro, os furos no para-choque devem ter o diâmetro exato para a acomodação desses dutos.

17.7 – As pinças de freios devem ser originais da marca do veículo utilizado ou similares do mercado paralelo de reposição.

17.7.1 - As buchas da guia da pinça poderão ser substituídas por outras de material livre.

17.8 – Os discos de freio devem ser obrigatoriamente de material ferroso e original da marca do veículo ou do mercado paralelo de reposição.

17.9 – Os tambores e patins de freios devem ser obrigatoriamente de material ferroso e original da marca do veículo utilizado ou do mercado paralelo de reposição.

17.10 – As pastilhas e lonas de freios devem ser originais da marca do veículo utilizado ou do mercado paralelo de reposição.

17.11 – As linhas hidráulicas de freios podem ser substituídas por outras, tipo Aeroquip, porém seu posicionamento e montagem devem ser iguais aos do sistema original. Por motivo de segurança é permitido a passagem das mesmas por dentro do habitáculo do veículo.



17.12 – Em todo o sistema de freio é proibido o uso de fibra de carbono.

17.13 – O fluido de freio é livre.

18 – COMBUSTÍVEL, TANQUE E COMPONENTES

18 – Etanol hidratado, fornecido no autódromo pela organização e ou definido previamente pelo organizador e comunicado em RPP (Regulamento Particular da Prova).

18.1 – O tanque de combustível deve ser o original do veículo.

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

18.1.2 - Por motivo de segurança é permitida a instalação de uma chapa com a única finalidade de proteger o tanque e itens próximos ao mesmo do calor proveniente do cano de escape. O material, formato e concepção desta chapa são livres, desde que suas dimensões não ultrapassem os limites externos do tanque de combustível.

18.2 – A instalação da linha de combustível deve ser mantida original do fabricante do veículo.

18.3 – As bombas de combustível e o dosador são livres e de fabricação nacional. É proibida a instalação no habitáculo do veículo, salvo quando a instalação for original de fábrica.

18.4 – A análise de combustível poderá ser realizada de acordo com solicitação dos Comissários Técnicos.

19 – PESO

19 – Peso mínimo do conjunto piloto/veículo: 930 kg (novecentos e trinta quilogramas).

19.1 – Os veículos serão pesados nas condições que chegarem ao parque fechado. É proibida a adição ou substituição de qualquer material, mesmo que tenha se desprendido do veículo durante a prova ou tomada de tempo.

19.1.1 – É obrigatória a pesagem do piloto com sua indumentária completa antes da tomada de tempos (classificação), conforme divulgado no cronograma da prova ou comunicado técnico.

19.1.1.1 – No caso dos pilotos que competem em duplas, e como os pesos do conjunto piloto+carro são individualizados, os mesmos devem informar no momento da pesagem qual piloto fará a classificação, primeira prova e segunda prova. Caso esta informação seja negligenciada ou incorreta, a desclassificação da prova será imediata e sem a necessidade do procedimento de pesagem.

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



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

19.1.4 – O Piloto que não comparecer para a pesagem no horário estipulado pela Programação Oficial do Evento, não poderá acessar a pista. Caso o peso total (Veículo + Piloto) seja inferior ao especificado no Regulamento Técnico, o Carro/Piloto serão excluídos.

19.1.5 – Nenhum sólido, líquido, gás ou outra substância ou matéria de qualquer natureza, poderá ser adicionada, colocada ou retirada do carro após o treino classificatório e/ou prova, estando o carro em regime de parque fechado.

19.2 – Os lastros se necessário, deverão ser blocos sólidos fixados no assoalho do veículo, na parte interna do habitáculo ou na barra transversal da gaiola anti capotagem (Santo Antônio). Os lastros devem ser fixados no monobloco/carroceria com contra placas de +- 50% do lastro, através de parafusos M8 no mínimo, classe 8.8 no mínimo, conforme Anexo J/FIA.

20 – SISTEMA DE SEGURANÇA DO VEÍCULO

www.rfeda.es/documents/20185/772209/art253.pdf

20 – As normas de segurança são as prescritas no CDA, Anexo J/FIA e especificamente neste artigo. Acompanhar atualizações:

www.fia.com/homologations

www.fia.com/regulations#homologations

20.1 – No mínimo duas travas de segurança devem ser adicionadas ao capô do motor e à tampa do porta-malas do veículo.

20.2 – O mecanismo original de travamento e abertura do capô do motor e da tampa do porta-malas dos veículos deve ser removido.

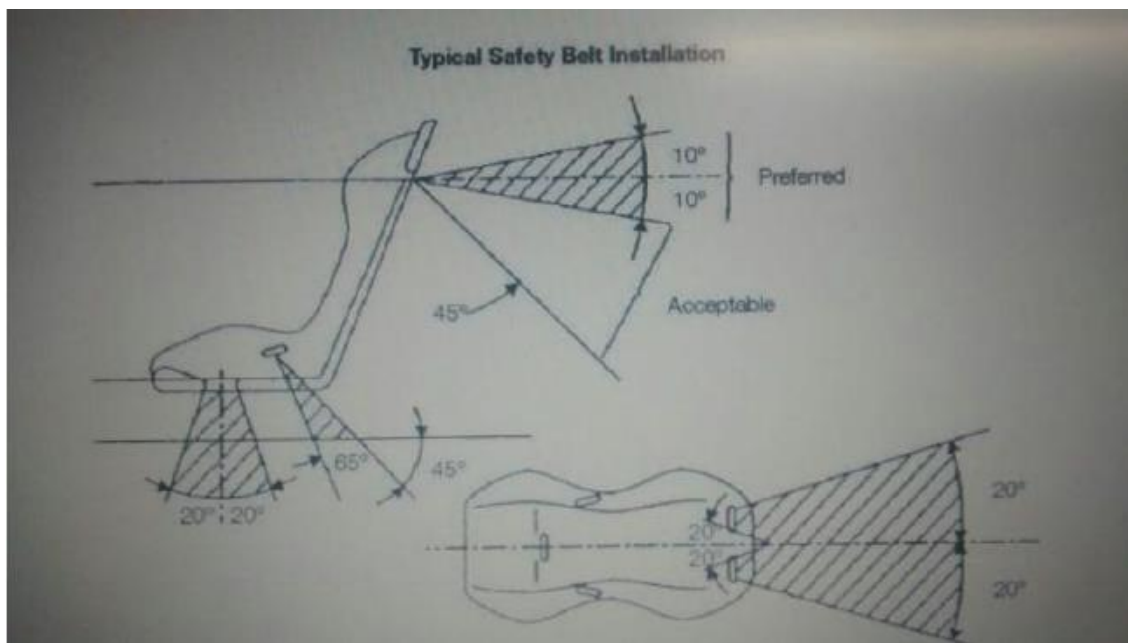
20.3 – O banco original do piloto deve ser removido e substituído por outro de competição devidamente válido e homologado (homologação mínima exigida: FIA 8855-1999 ou equivalente CBA).

20.3.1 – A fixação do banco deve ser feita através de seu suporte lateral e, no mínimo, quatro parafusos de 8 mm (oito milímetros) de diâmetro ou mais.

20.3.2 – Todos os demais bancos devem obrigatoriamente ser removidos.

20.4 – É obrigatório o uso de cinto de segurança válido e homologado (homologação mínima exigida: FIA 8853/98 ou equivalente CBA) com, no mínimo, 5 (cinco) pontos de fixação.

20.4.1 – É proibido fixar os cintos aos bancos ou aos seus suportes. É permitida a fixação, sempre individualizada, nos pontos que o construtor do veículo destina a esse fim, desde que obedeça ao especificado neste artigo. As localizações geométricas recomendadas para os pontos de fixação devem fazer-se como mostra o desenho 253-61 do anexo “J” da FIA:



20.4.2 – Os cintos dorsais devem dirigir-se para trás e para baixo e não devem ser montados com ângulos superiores a 45º em relação à horizontal que passa pelo topo do assento, e é aconselhado não ultrapassar um ângulo de 10º. Os ângulos máximos, em relação ao eixo do banco, devem ser de 20º divergente ou convergente (as cintas dos ombros podem ser montadas de forma a se intersectar, simetricamente, em relação ao eixo do banco da frente).

20.4.3 – Os cintos dorsais podem ser instalados nos pontos de fixação dos cintos abdominais dos bancos traseiros, previstos pelo construtor. Também poderão ser fixados ou apoiados numa barra transversal traseira, fixada ao arco de segurança (ponto A) ou aos pontos de fixação superiores dos cintos da frente:

20.5 – É obrigatória a instalação de estrutura anti-capotagem/arco de segurança (Santo Antônio), conforme definido no Anexo J da FIA valido para o referido ano.

20.6 – É obrigatório o uso de extintor de incêndio de no mínimo 4 kg (quatro quilogramas) válido e completamente carregado, com acionamento ao alcance do piloto, sentado em seu banco e com o cinto de segurança atado. É obrigatória a instalação do acionamento externo do mesmo que deverá ser sinalizado por uma letra “E” em contraste com a cor do veículo.

20.7 – É obrigatória a instalação de chave geral (corta corrente) com acionamento interno e externo. 20.10.1 – A chave externa deverá ser indicada por uma centelha vermelha, em um triângulo azul com borda branca, de no mínimo 12 cm de base.

21 – INDUMENTÁRIA EXIGIDA

21.1 - Durante toda a prova, os pilotos deverão estar equipados com indumentária apropriada, homologada pela FIA ou CBA, com no mínimo macacão, luvas, sapatilhas, capacete, balaclava e dispositivo de proteção do pescoço (HANS).



21.2 - Os Comissários Técnicos ou Desportivos terão total autonomia para vetar qualquer item da indumentária que julgarem em mau estado.

www.rfeda.es/documents/20185/45671/Guia+uso+HANS

22 – DO SISTEMA PARA RESGATE DOS VEÍCULOS

22 – 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/carroceria 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 com material flexível, sendo fita própria para reboque, corrente ou cabo de aço. Neste último caso, deverá possuir espessura mínima de 06 mm (seis milímetros), desde que seja aprovado pelo Comissário Técnico.

22.4 - O não cumprimento deste e ou o rompimento do gancho de reboque durante um resgate poderá implicar em penalização de até 10 Up's (unidade penalizadora). Podendo ainda o veículo ser colocado fora da área de risco e não ser resgatado.

23 – TELEMETRIA, AQUISIÇÃO DE DADOS E CÂMERAS DE VÍDEO

23 – 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 – Os sensores da Cronometragem Oficial do Evento devem estar instalados no “vidro” lateral traseiro direito do veículo. É de inteira e tão somente responsabilidade do piloto/equipe a instalação dos mesmos neste local.

23.3.1 – O não cumprimento do item anterior poderá acarretar ao piloto/equipe sanções por parte dos Comissários Desportivos.

23.4 – É permitido o uso de aquisição de dados do motor somente quando o veículo estiver parado.

23.5 – É obrigatória a instalação de pelo menos 1 (uma) câmera de vídeo nos veículos participantes do Campeonato, cujo local de instalação e ângulo de filmagem será definido pelos Comissários Desportivos, devendo obrigatoriamente mostrar a atuação do piloto, observando-se os requisitos de segurança e sua instalação deverá ser aprovada pelo Comissário Técnico.



24 – OUTRAS INFORMAÇÕES

24 – Os casos omissos serão julgados pelos comissários desportivos com base no Código Desportivo do Automobilismo (CDA) e do Código Desportivo Internacional (CDI).

Este Regulamento foi analisado e aprovado pelo Presidente da Federação em:

Curitiba/PR, São Paulo/SP e Campo Grande/MS, 20 de dezembro de 2024.

Federação de Automobilismo de São Paulo
Paulo Eneas Scaglione
Presidente

Federação Paranaense de Automobilismo
Rubens Maurilio Gatti
Presidente

Federação de Automobilismo de Mato Grosso do Sul
Wagner Coin
Presidente