

CAMPEONATO PARANAENSE DE VELOCIDADE NA TERRA

2016

REGULAMENTO TÉCNICO

CATEGORIA TURISMO - 5.000 "A" e "B"

Regulamentação Aprovada para Veículos **Chevrolet** dos Modelos acima relacionados, Homologados com Motor a Etanol, (álcool), para participação nas Provas do “**Campeonato Paranaense de Velocidade na Terra**” – Categorias Turismo 5.000 “A” e “B”.

Art. 1º - INTRODUÇÃO

Na Categoria Turismo 5.000 “A” e “B”, serão admitidos Automóveis **Chevrolet Omega 6 cilindros** com o motor do **Opala** até 1992; e **Chevrolet Opala 6 cilindros**, que estejam em perfeita conformidade com o presente Regulamento Técnico. O deslocamento volumétrico do Motor é Livre.

Art. 2º - MODIFICAÇÃO DOS COMPONENTES ORIGINAIS

Quando o presente Regulamento não expressar claramente que uma Peça, Conjunto ou Sistema possa ser Trabalhado, Modificado, Transferido ou Substituído por outro, os mesmos devem permanecer **Originais**.

Parágrafo Único - É Permitido o uso de peças **Originais** fabricadas nos Países do Mercosul, desde que idênticas às de fabricação Nacional, com procedência comprovada.

Art. 3º - PESO MÍNIMO

3.1 - Peso Mínimo: O Peso Mínimo dos Veículos, **Marcas Opala (+)** mais Piloto, com sua indumentária completa, é de **1.050** (um mil e cinquenta) **kg.** e o **Marcas Ômega (+)** mais Piloto, com sua indumentária completa, de **1.140** (um mil cento e quarenta) **kg.** A Verificação do Peso do Veículo e todos os itens que exijam Medição e/ou Pesagem serão efetuados em **ordem de marcha**, isto é, na condição em que o carro parou, sem adicionar Combustível, Líquidos, Fluido de Freio, Lubrificantes e sem repor Peças que eventualmente tenham sido perdidas durante a Prova ou Treino Cronometrado e sem sofrer qualquer tipo de manutenção.

3.2 - Lastro: É Permitido ajustar o peso com Lastros, que devem ser blocos sólidos, fixados eficientemente por meio de parafusos, localizados no assoalho do habitáculo do piloto no lugar do banco dianteiro direito, e que permitam a lacração e fácil vistoria a qualquer momento pelos Comissários. Os Lastros devem ser fixados no monobloco/carroceria com contra placas, através de parafusos **M8**, classe **8.8** no mínimo, de acordo com desenho **253-52 do anexo J**. A área de contato mínima entre monobloco/carroceria e contra placas é de **40** (quarenta) **cm²** para cada ponto de fixação.

Art. 4º - NORMAS DE SEGURANCA – HABITÁCULO

4.1 - O Habitáculo é a Célula de Sobrevivência do Piloto. Deve ser projetado e construído de forma a proteger o Piloto em caso de acidente. Portanto, deve estar rigorosamente em boas condições e de acordo com este Regulamento. Os Veículos devem ser construídos e mantidos em condições rigorosas de Segurança. São Proibidas construções perigosas tais como as que apresentem arestas, cantos vivos, partes que possam desprender-se, deformar ou serem projetadas em direção ao Piloto em caso de colisão grave.

4.2 - No interior do Habitáculo é Permitida somente a instalação de Extintor de Incêndio, Garrafa de Líquido para Beber, Rádio e Bateria, firmemente fixados. É Proibida a presença de objetos soltos.

4.3 - O Veículo que não atender a esses requisitos será Impedido de competir.

4.4 - Extintor de Incêndio Veículo: Os Veículos deverão estar equipados com *Extintor de Incêndio de Produto Químico* Não líquido, completos e dentro do prazo de validade, com capacidade mínima de **4** (quatro) *kg*. Ou de **2** (dois) *kg*. de *Gás Halon*, rigidamente fixados à estrutura do Habitáculo e acionáveis pelo Piloto sentado em seu banco com o Cinto de Segurança Atado, e por uma alça externa. O *Extintor de Incêndio* deverá possuir **2** (dois) canos de cobre na saída, sendo um dirigido ao Motor e outro ao Tanque de Combustível. A fixação do extintor de incêndio deve ser rígida e resistente, e deve permitir fácil visualização do Manômetro de Carga pelo Comissário Técnico. O acionamento externo deverá ser feito por meio de um sistema de cabos de comprovada eficiência, provido de uma Argola ou Puxador de Bitola de **50** (cinquenta) *mm*. Do lado externo do Veículo. Este sistema deverá ser sinalizado pela letra “**E**” em cor contrastante com a do Veículo e estar localizado próximo à base lateral direita do Para-Brisa dianteiro.

4.5 - Extintor de Incêndio Box: É *Obrigatório* e de *Responsabilidade* das *Equipes* que os **Box** ocupados pelas mesmas estejam equipados com *Extintor de Incêndio de Produto Químico*, Não líquido, completos e dentro do prazo de validade, com capacidade mínima de **4** (quatro) *kg*. Independentemente do Extintor do Carro.

4.6 - Chave-Geral Opala: É Obrigatória a instalação de **02** (duas) Chaves-Gerais do Sistema Elétrico, sendo uma ao alcance do Piloto sentado em seu banco e com o Cinto de Segurança atado e a outra, do lado externo do Veículo, próximo à base lateral direita do para-brisa dianteiro, indicada por um Triângulo Azul com um Raio Vermelho. Além de todo o Sistema Elétrico, a Chave-Geral deve *Cortar a Ignição do Motor*.

4.7 - Chave-Geral Ômega: É Obrigatória a instalação de **02** (duas) Chaves-Gerais do Sistema Elétrico; sendo uma ao alcance do Piloto sentado em seu banco e com o Cinto de Segurança atado e a outra, do lado externo do Veículo atrás da coluna central do lado direito, no canto e acima da porta traseira, próximo à placa de policarbonato, indicada por um Triângulo Azul com um Raio Vermelho. Além de todo o Sistema Elétrico, a Chave-Geral deve *Cortar a Ignição do Motor*.

4.8 - Chapa Corta-Fogo: É Obrigatória a instalação de Chapa de Aço ou de Alumínio, rígida, estanque ao fogo e aos líquidos, separando o Habitáculo do Piloto do compartimento do Tanque de Combustível. O acabamento poderá ser de fibra.

4.9 - Arco de Segurança (Santo Antônio): É Obrigatória a instalação de Arco de Segurança, construído e instalado de maneira sólida e segura, e que Permita fácil acesso e saída do Piloto no interior do Veículo. O Arco de Segurança deve seguir as normas do *Art. 253 do Anexo J do CDI/FIA*, e possuir um mínimo de **06** (seis) pontos de apoio sobre o monobloco. O material empregado deverá ser **Tubo de Aço**, (ou conforme *Art. 253, item 8.3 do Anexo J do CDI/FIA*), com dimensões mínimas de **38,0 mm. X 2,5 mm.; 40,0 mm. X 2,0 mm, ou 38,0 X 2,0** (para este além dos itens abaixo, acrescentar **2** (dois) *pontos de fixação nos canos da coluna “B” e 1* (um) **X no teto da coluna A x C**. Deverá ser instalada uma placa de fixação integrada à base de cada montante, com espessura mínima igual a da parede do referido tubo. Deverão ser instalados

reforços nos pontos de apoio do Arco de Segurança, fabricados de Chapas de Aço de no mínimo **2,0** (dois) **mm.** de espessura e **35,0** (trinta e cinco) **cm²** de área, solidamente fixados à carroceria por parafusos no mínimo **8 mm. de diâmetro** (M8 8.8, qualidade 8.8 conforme norma ISO), em número mínimo de **3** (três) por placa de apoio. Deverá haver uma Barra Transversal abaixo do painel de instrumentos e é Obrigatória a presença de Barras Laterais nas Portas. Todas as Barras do Arco de Segurança deverão ter um furo não passante, com diâmetro de **6,0** (seis) **mm.** para verificação de espessura mínima especificadas.

4.10 - Cinto de Segurança: É Obrigatório o uso de Cinto de Segurança **Homologado e Específico para Competição**, de no mínimo **4** (quatro) **pontos**. O Cinto deve estar em boas condições e de acordo com o **Art. 253 do Anexo J do CDI/FIA** e possuir largura mínima de **75** (setenta e cinco) **mm.** A fixação poderá ser feita no Arco de Segurança (Santo Antônio) ou no Assoalho, por parafusos no mínimo **M12 8.8** (12 mm. de diâmetro, qualidade 8.8 conforme norma ISO) e arruelas ou chapas de no mínimo **40** (quarenta) **mm.** de diâmetro por dentro e por fora do assoalho. É Proibida a fixação no Assento.

4.11 - Banco: Os Bancos Originais deverão ser Obrigatoriamente removidos e o Banco do Piloto deverá ser Substituído por um Modelo Especial e Específico para Competição, com Apoios Laterais, Encosto para Cabeça Integrado, furação específica e passagem dos Cintos de Segurança. O Banco deverá ser solidamente fixado à estrutura do Veículo, sendo Permitido manter o funcionamento do trilho para regulagem de distância. É Obrigatório o uso de **Banco de Competição Homologado** e dentro das especificações de fixação segundo o **Art. 253 do Anexo J do CDI/FIA**.

4.12 - Travas de Segurança: **2** (duas) Travas de Segurança devem ser adicionadas ao capô do motor e **2** (duas) à tampa do porta-malas.

4.13 - Ganchos de Reboque: É Obrigatória **2** (duas) Alças de Reboque **Flexíveis**, com espessura entre **3** (três) e **5** (cinco) **mm.** montadas, uma na parte Dianteira e outra na parte Traseira do Carro, Não podendo ultrapassar o perímetro do Veículo em mais de **5** (cinco) **cm.** Deverão ser facilmente visíveis e pintadas de Amarelo, Vermelho ou Laranja, ou ainda o original do veículo, desde que esteja em local visível e de fácil acesso.

4.14 - Painel de Instrumentos: Livre. Permitido inclusive o uso de **Pirômetro** ou **Sonda Lambda**.

4.15 - Os itens acima mencionados no “**Art. 4**”, caso sejam Protestados e/ou Constatados pelos Comissários Técnicos e/ou Desportivos, após o competidor retornar da pista, o mesmo Não será Desclassificado da Prova, porém será Multado em **01** (uma) **UP** (Unidade Penalizadora) por Item fora das especificações.

Art. 5º - CARROCERIA

5.1 - Aparência Externa: Os Veículos participantes devem apresentar-se com boa aparência externa condizente com o evento. As pinturas, números e adesivos dos patrocinadores devem ser executados de maneira estética e profissional. É Obrigatório o uso de adesivos da **CBA - Confederação Brasileira de Automobilismo**, da **FPRA - Federação Paranaense de Automobilismo** e dos Patrocinadores Oficiais do evento em locais de boa visualização. As linhas e formas características da Carroceria, Dimensões Originais, Grade Frontal, a Forma Original dos Faróis e outros Elementos Estéticos Característicos, devem ser respeitados e mantidos, de modo a permitir o imediato reconhecimento dos Modelos Originais.

5.2 - Carenagem: É Permitida a instalação de Spoilers, Saias, Abas e Tomadas de Ar de Conceitos e Procedência Livres, fabricados de materiais não Metálicos. Tais dispositivos visam primeiramente a melhoria estética dos Veículos, portanto deverão ser Aprovados pela Comissão Técnica e Desportiva da **FPRA**. No caso de alguma Carenagem ser considerado de gosto duvidoso, por esta Comissão, o Veículo não poderá utilizá-la durante o evento. As Carenagens não podem exceder os limites máximos da lataria em **150** (cento e cinquenta) **mm.** nas partes frontal e traseira e em **100** (cem) **mm.** nas laterais. Os Aerofólios tem altura máxima de **200** (duzentos) **mm.**

O Layout do Aerofólio e sua lateral (onde é feita a regulagem da altura) são Livres.

5.3 - Para-Choques: São Proibidos Para-Choques Metálicos ou com Alma de Aço na Dianteira e Obrigatória o uso da alma de aço original na Traseira. É permitido o uso do suporte do Para-Choque, sendo Permitida a complementação da fixação da capa envolvente (plástica) por meio de parafusos, arruelas e porcas. São permitidos furos para refrigeração dos Freios, respeitando o Regulamento. Neste caso, os furos deverão ser fechados com Tela Metálica de Malha Fina pintada na cor do Para-Choque. Quanto aos demais aspectos superficiais dos Para-Choques e Capas Envolventes, deverão permanecer Originais. Devem ser facilmente desmontáveis para permitir Inspeção. Permitted uso de Para-Choque Modelo “*Turismo 5.000 A e B*”. Para o **Opala** é facultativo o uso do pára-choque dianteiro. Se optar em usar para-choque deverá ser o de fibra do modelo “*Celta Fibras*”.

Parágrafo Único - No decorrer da prova, o Para-Choque do veículo que se romper ou se desprender, o veículo deve entrar no Box para repor, refazer ou retirar a peça danificada, a critério dos **Comissários Desportivo-Técnicos**, podendo após o reparo voltar para a prova.

5.4 - Alívio de Peso: Facultativa a Retirada das seguintes peças complementares: Chapa Protetora do Motor; Defletor do Eixo Traseiro; Proteção Anti-Ferrugem (todas as partes); Habitáculo do Pneu Estepe; Revestimentos e Forros Absorventes; Banco Dianteiro, Lado Direito; Assentos e Encosto Traseiros; Painéis de Acabamento do Interior do Veículo; substituição do Volante de Direção que pode ser Livre quanto à Marca e Procedência, sendo Obrigatório retirar a Trava de Direção; Painel de Acabamento da Porta Pacotes; Tapetes; Cinto de Segurança Original e seus Sistemas de Fixação; Forro do Teto; Molas e Borrachas da Tampa do Porta-Malas; Vidros das Portas; Vigias Laterais; Vigia Traseira e seus componentes de acionamento; Placa de Licença e Suporte; Trilhos e Assentos Dianteiros; Roda e Pneu Reserva; Macaco e Chave de Roda; Triângulo de Segurança; Suporte e Extintor de Incêndio Originais; Acendedor de Cigarros; Lâmpadas de Iluminação Internas; Buzina; Barra Estabilizadora; Calotas das Rodas; Borracha e Frisos do Para-Brisa; Vigias Laterais e Traseira; Borrachas e Guarnições aplicadas ao Veículo; Conjunto Desembaçador e Sistema de Aquecimento Interno; Auxiliar a Vácuo do Freio; Tambor de Fechaduras das Portas; Painéis de Instrumentos. É **Obrigatória** a Troca dos Vidros por Plásticos, Acrílicos e/ou Policarbonato com espessura mínima de **3 (três) mm**. à Exceção do Para-Brisas, que deverá ser de Vidro Laminado. É Permitido o alívio de peso do Capô Dianteiro, Traseiro e Portas Laterais, sendo opcional o uso de fibra.

5.5 - Não é permitida a retirada de outros materiais que não os citados no Parágrafo **5.8**, com Exceção daqueles cujo Adendo de cada Modelo preveja uma liberdade de Troca, Modificação ou Retirada. O Peso Mínimo Permitido será o constante no Regulamento específico do Veículo, sendo que não poderá ser usado para alívio de peso extra a não ser os relacionados acima e os constantes nos Adendos de cada Modelo.

5.6 - Monobloco: São Admitidos os Monoblocos do **Opala 2** (duas) e **4** (quatro) **portas** e do **Ômega**. Monoblocos em mau estado, deteriorados, trincados, oxidados ou que apresentem qualquer fator que comprometa a Segurança, serão **Impedidos** de participar das competições. Nos monoblocos de **4** (quatro) **portas**, as Portas Traseiras terão fixação Livres.

5.7 - Banco: É Obrigatória a substituição do Banco Original por um Banco Especial de **Competição Homologado** de qualquer tipo, formato e procedência e deve estar de acordo com as especificações de fixação segundo o **Art. 253 do Anexo J do CDI/FIA**. É Obrigatório o uso de Encosto de Cabeça no Banco. Proibido uso do Banco de Kart. O banco deve ser solidamente fixado à estrutura do veículo. Não permitido o uso de suporte original do banco.

5.8 - Janelas - Vidros: É **Obrigatória** a retirada dos **Vidros** das Portas e Vigias Laterais e Traseiras, bem como o Sistema de Acionamento. **Obrigatória** a instalação de placas de **Plástico, Acrílico** e/ou **Policarbonato** transparente com espessura de **3,0 (três) mm**. nas vigias laterais e traseiras. Na Janela Direita e do lado do Piloto, fica Opcional o uso de Policarbonato e/ou o uso de

tela de proteção tipo “*NASCAR*”. É Permitida a instalação de aberturas nas placas para ventilação, sendo Obrigatório que haja uma abertura na Janela do Piloto suficiente para a passagem do braço do Piloto sentado e com o Cinto de Segurança Atado. É obrigatório o uso do Para-Brisa dianteiro Original de **Vidro Laminado**, sendo permitidas fixações suplementares para melhorar a segurança. **É Proibido o uso de película (tipo insufilme) no vidro traseiro, dianteiro e nas portas, sendo permitida apenas uma faixa adesiva de 15 (quinze) cm. na parte inferior do vidro traseiro.**

5.9 - Faróis e Lanternas: Os Faróis Dianteiros deverão ser retirados e seus espaços fechados com chapa de qualquer material, porém nas mesmas Formas e Dimensões Originais. As lanternas Traseiras e Luzes de Freio são Obrigatórias e suas Formas e Marcas são Livres. É Obrigatória a instalação de Luzes de Freio atrás do Vidro Traseiro.

5.10 - Bordas dos Para-Lamas: As bordas dos Para-Lamas podem ser dobradas para trás se estiverem projetadas para dentro do alojamento das rodas.

5.11 - Grade Dianteira: Livre

5.12 - Espelhos Retrovisores: É Obrigatória a utilização de Espelhos Retrovisores, interno e externos do lado direito e esquerdo, de Livre Marca e Procedência.

5.13 - Alças de Reboque: É **Obrigatória 2** (duas) Alças de Reboque **Flexíveis**, com espessura entre **3** (três) e **5** (cinco) **mm**. montadas, uma na parte Dianteira e outra na parte Traseira do carro, Não podendo ultrapassar o perímetro do Veículo em mais de **5** (cinco) **cm**. Deverão ser facilmente visíveis e pintadas de **Amarelo, Laranja ou Vermelho**, ou ainda o original do veículo desde que esteja em local visível e de fácil acesso.

5.14 - Travas de Segurança do Capô: São Obrigatórias pelo menos **02** (duas) Travas de Segurança, acionáveis do Exterior do Veículo para o Capô do Motor e Porta-Malas. As Travas Originais poderão ser mantidas, desde que acionáveis por fora do Veículo e próximas ao Capô.

5.15 - Limpador de Para-Brisa: É Obrigatório o Sistema Original e Completo, sendo que pelo menos a Palheta correspondente ao lado do Piloto deverá funcionar.

5.16 - Painel: Será Permitida a retirada do painel de instrumentos.

5.17 - Pedal e Cabo de Aceleração: São Livres, permanecendo o sistema e fixações Originais dos Veículos Homologados.

5.18 - Barras de Reforço: São Permitidas Barras de Reforço e anti-separação/aproximação que devem estar compreendidas entre os Eixos Dianteiro e Traseiro dos Veículos. Material, Dimensões e Fixações Livres. Tais Barras devem estar de acordo com o **Art. 253 do “Anexo J” CDA/FIA**.

5.19 - Fixação Portas: Obrigatório o uso de parafusos guias que seguram a porta do lado da carroceria.

5.20 - Caixa de Estepe: Fica permitida a sua retirada.

5.21 - Reforço das Portas: É proibida a retirada de reforços metálicos das portas e capôs dianteiros.

5.22 - Teto Solar: Nos Modelos de Carrocerias com Teto-Solar, o mesmo deverá ser fechado com Chapa de Aço ou Alumínio soldada.

5.23 - Os itens acima citados do Art. 5, caso sejam Protestados e/ou Constatados pelos Comissários Técnicos e/ou Desportivos, após o competidor retornar da pista, o mesmo Não será Desclassificado da Prova, porém será Multado em 01 (uma) UP (Unidade Penalizadora) por item fora das especificações.

Art. 6º - MOTOR

6.1 - Motor: Permitido somente o motor **6 (seis) cilindros do Opala**.

6.2 - Bloco do Motor: Permitido o uso do bloco do motor de **Opala, Silverado e C20**, permitido aplinar o plano superior. Permitido o retrabalho para encaixe de **O-ring** em substituição ou com a junta convencional. É Permitida adição de material vedador ou solda somente para conserto de trincas ou defeitos, que comprovadamente não afetem formas, sistemas, medidas ou funcionamento

Originais. Permitida a Usinagem e/ou encamisamento dos cilindros, unicamente com material Ferro Fundido. Proibido uso de materiais especiais, como *Nicasil*.

6.3 - Pistões: Pistões nacionais Livres ou os pistões importados das marcas *JE* de número *3914-F* até *0,060"*, *Venolia* até *0,060"*, *Lasa* até *0,060"* e *Iapel* até *0,060"*. A identificação dos pistões deverá estar visível. É Permitido o retrabalho, inclusive nas Cabeças dos Pistões.

É Proibido retrabalhar as canaletas dos anéis e a adição de material no Pistão. O Peso dos Pistões é Livre. Permitido o retrabalho nos Pinos dos Pistões.

6.4 - Anéis: Nacionais ou *R 10 315/65* importados, permitido somente um anel por canaleta, exceto o raspador de óleo. Livre ajuste nas 2 (duas) primeiras canaletas. É Obrigatório o uso de Anéis Raspadores de Óleo bem como dos Expansores destes Anéis.

6.5 - Cabeçote: Original do Motor. É Permitido rebaixar (aplainar) o Cabeçote Original com a finalidade única de obtenção de taxa de compressão adequada. A taxa de compressão será Livre. É Proibida qualquer adição que possa modificar formas, medidas ou o funcionamento Original Homologado.

6.6 - Câmara de Combustão: É Permitida a equalização dos volumes das Câmaras de Combustão.

6.7 - Dutos: É Permitido retrabalhar os Dutos de Admissão e Escape após a medida mínima de **30** (trinta) **mm**. a partir das Portas do Cabeçote. Os **30** (trinta) **mm**. iniciais, bem como as Portas, devem permanecer Originais sem retrabalho.

6.8 - Válvulas: Válvulas Originais ou similares nacionais ou importadas, com fabricação em série, (importadas das marcas "*Manley ou Millodow*", mantendo-se as especificações e medidas Originais das válvulas). É facultativo o uso do defletor de óleo da haste da Válvula, mas se utilizado deverá ser Original sem retrabalho. O ângulo de assento nas Válvulas deverá ser de **45°** (quarenta e cinco) **graus** com tolerância de + ou - **1°** (um) **grau**.

Medidas Máximas das Válvulas: Admissão - Até **43,81 mm**.

Escape - Até **38,23 mm**.

6.9 - Sede de Válvulas: A Sede de Válvulas será Livre, com ângulo de assento das Válvulas de **45°** (quarenta e cinco) **graus** com tolerância de + ou - **1°** (um) **grau**.

6.10 - Molas de Válvulas: Livre quanto à marca, procedência e número de Molas utilizadas. Permitido o uso de calços nas Molas. Permitido retrabalho nos Assentos das Molas e nos guias das molas.

6.11 - Pratos das Molas de Válvulas: Livres.

6.12 - Chavetas dos Pratos das Molas: Originais sem retrabalho.

6.13 - Balancins: Originais, permitido retrabalhar o oblongo, permitido retificar a face de contato, a válvula e/ou *Crower part number CRO-772829-12* endure alumínio. É proibida a alteração da relação de levante nos Balancins.

6.13.1 - Balancins Turismo Ômega: Originais. Permitido retrabalhar o Oblongo; permitido retificar a face de contato.

É Proibida a alteração da relação de levante nos Balancins.

6.14 - Prisioneiro do Balancin: Livre. É Permitido o uso de qualquer tipo de porca na regulagem dos Balancins (folga das válvulas).

6.15 - Guia das Válvulas: Permitido o embuchamento das Guias das Válvulas com material Livre.

6.16 - Taxa de Compressão: Livre.

6.17 - Combustível: Álcool, fornecido no autódromo pelo clube organizador, não podendo acrescentar qualquer tipo de aditivo ao mesmo.

6.18 - Trem de Acionamento das Válvulas:

6.18.1 - Comando de Válvulas: Livre.

6.18.2 - Engrenagens: Livres. É Permitido o uso de qualquer sistema ou de chavetas na Engrenagem do Comando de Válvulas que possibilitem a regulagem do seu enquadramento.

6.18.3 - Tuchos: Permitido o uso de Tuchos Mecânicos Originais, *Crow*, *Crayne* ou *Iskenderianen*. Permitido retrabalho para melhorar a lubrificação.

6.18.4 - Varetas: Livres, porém de Aço. Permitido retrabalho.

6.18.5 - O sistema de transmissão de movimento do Comando de Válvulas para as Válvulas deverá permanecer Original. .

6.18.6 - Demais componentes, conforme o exposto no Regulamento.

6.18.7 - Virabrequim: Original do Motor e/ou *Suzim Franceschuti*. É Permitido retificar e balancear. Proibido alterar o curso. Curso - **89,7** (oitenta nove, sete) **mm**.

6.18.8 - Bielas: Originais, com retrabalho livre. Permitido bielas forjadas em aço com dimensões idênticas das originais (**5.7 a 6**) polegadas. Peso mínimo **535** (quinhentos e trinta e cinco) **gr**. Parafusos e Porcas originais.

6.18.9 - Bronzinas: Originais ou similares. Peso e retrabalho Livres.

6.18.10 - Polia do Virabrequim: Livre.

6.18.11 - Volante: Original, com a Coroa. O peso mínimo deverá ser de **9,375** (nove, trezentos e setenta e cinco) **gr**. Permitido retirar material para obter peso mínimo. Permitido o uso de **03** (três) **pinos** guia ou parafusos para melhor fixação. É Permitido o Balanceamento do Conjunto formado pelo Volante, Virabrequim, Polia e Platô.

Art. 7º - TREM DE FORÇA - TRANSMISSÃO

7.1 - Embreagem: Nacional Livre. Permitido o acionamento hidráulico.

7.2 - Caixa de Câmbio: É Obrigatório o uso das Caixas de Câmbio abaixo relacionadas, com cascos Livres, porém com as relações aqui mencionadas, e mantidas as Especificações Técnicas do respectivo fabricante.

7.2.1- O uso do cambio **Pares Relação EATON FSO 2405 J** com relações abaixo descritas, é **Opcional** para veículos *Opala* e **obrigatório** para os veículos *Ômega*.

Marcha	Pares	Relação
1	15x43	3,48
2	22x38	2,09
3	29x33	1,30
4	Direta	1,00
5	36x24	0,81
Par de Entrada	28x34	0,823

Marchas	Maverick	Opala 4 marcha	Opala 5 marcha	C20	Dodge Charger
1^a	2,92 :1	3,07 :1	3,055 :1	3,92 :1	2,67 :1
2^a	2,03 :1	2,02 :1	1,996 :1	2,28 :1	1,86 :1
3^a	1,42 :1	1,39 :1	1,369 :1	1,43 :1	1,30 :1
4^a	1,00 :1	1,00 :1	1,000 :1	1,00 :1	1,00 :1
5^a	-	-	0,802 :1	0,84 :1	-

É Proibido o Uso de Quaisquer Outras Relações Que Não Sejam as Acima Especificadas.

7.3 - Trambulador: Nacional com retrabalho e acionamento Livre, sem ser seqüencial.

7.4 - Eixo Cardã: Livre somente de ferro.

7.5 - Diferencial: Com relação de **3,70** (três, setenta) para *Ômega*, e relação **3,31** (três, três hum) a **3,92** (três, nove dois) para *Opala*, fabricação nacional que equipem ou equiparam os Veículos de série. Nos Veículos *Ôegas* o uso de Autoblocante marca *Bertoloti* somente com rampas de **120** (cento e vinte). Proibido Diferencial tipo *Detroit Locker e Quick Change*. Para *Opala* - "A"-*"B"* Permitido somente Blocante da *F.1000*.

7.6 - Eixo Traseiro: Eixo Traseiro nacional Livre.

Art. 8º - SUSPENSÃO

8.1 - Molas: Livres, porém no mesmo sistema Original. É Permitido o uso de calços. No **Ômega**, os Pratos das Molas são Livres e as Molas Traseiras podem ser montadas junto aos Amortecedores e na posição Original.

Permitido modificar a fixação superior dos Amortecedores Dianteiros e Traseiros, podendo ser utilizado o sistema “*Ômega Turismo 5.000*”, com regulagem de *Caster e Camber*. As Rótulas, Buchas e Borrachas de Amortecedor são Livres.

8.3 - Buchas da Suspensão: Livres. Proibido o uso de *Ball Joints* (terminal rotular).

8.4 - Batentes da Suspensão: Livres.

8.5 - Barras Estabilizadoras: Uso Opcional, na dianteira e na traseira. Se forem utilizadas, as Barras Estabilizadoras devem ser Originais do Modelo sem qualquer retrabalho. Na dianteira do **Opala**, a fixação deverá permanecer Original e na dianteira do **Ômega**. Permitida fixação na bandeja inferior de suspensão, com bieleta livre, permitido o desligamento total ou parcial da bieleta.

8.6 - Pivots: Livres.

8.7 - Alargadores de Roda: Permitido uso de Alargadores, respeitando-se as bitolas máximas. Com o Conjunto Alargador e Roda montada, o Pneu **não** poderá ultrapassar os limites do Carro quando visto de cima. Medida total da bitola **1,80** (um, oitenta) *metros*, já com todo o conjunto montado. (eixo, alargador, rodas e pneus montados).

8.8 - Cubo de Roda: Original ou similar.

8.9 - Suspensão Dianteira: Sistema Original dos Modelos.

8.9.1 - Travessa da Suspensão Dianteira: Original, sem nenhum retrabalho.

8.9.2 - Braços de Controle da Suspensão Dianteira: Originais, sem retrabalho, sistema Original. Os pontos de ancoragem são os Originais. No **Opala**, é Permitido retrabalho no Braço Inferior para instalação de amortecedor com diâmetro maior.

8.9.3 - Mangas de Eixo: Originais sem retrabalho.

8.10 - Suspensão Traseira: No **Ômega** a fixação superior do Amortecedor é Livre, sendo Permitido modificar o suporte de fixação dos mesmos no monobloco.

8.10.1 - Eixo Traseiro: Livre, nacional.

8.10.2 - Braços de Controle da Suspensão Traseira: Inferiores Originais e Superiores Originais e *Nakata n-504*, com retrabalho Livre. Os pontos de ancoragem e as fixações devem ser Originais.

8.10.3 - Barras Panhard: Obrigatório o uso. Permitido somente o uso da barra original.

8.11 - Cambagem: Sistema de Regulagem de Cambagem Dianteira e Traseira, Livres para categoria **Ômega** e somente na dianteira para **Opala**.

Art. 9º - RODAS E PNEUS

9.1 - Rodas: - **OPALA** - Jogo de *Rodas de Ferro Originais*. Furação 5 x 114,3 - Aro 15 x 7 polegadas.

Rodas: - **ÔMEGA:** Jogo de *Rodas de Ferro Originais*. Furação 5 x 120,65 - Aro 15 x 7 polegadas;

Parágrafo Único: As **Rodas**, desde que estejam de acordo com o **Art. 9.1** poderão ser utilizadas em “*pares*”, ou seja, **2** (duas) **Rodas** de cada Marca, de livre escolha, conforme Regulamento específico da Categoria.

9.2 - Pneus: - **OPALA** - Pneu Radial Nacional Livre, medidas **205 x 60 x 15**.

9.3 - Pneus: - **ÔMEGA** - Pneu Radial Nacional Livre, medidas **205 x 60 x 15**.

Art. 10 - ALTURA LIVRE DO SOLO

Nenhuma parte do veículo, com exceção dos Pneus ou Rodas, pode estar em contato com o solo quando os Pneus situados do mesmo lado do veículo estiverem vazios.

Esta verificação deverá ser realizada em uma superfície plana, com o piloto posicionado em seu lugar, trajando seu equipamento completo.

Art. 11 - S I S T E M A S D O V E I C U L O

Art. 12º - SISTEMA ELÉTRICO

12.1 - Faróis e Lanternas: - Os Faróis originais deverão ser retirados e em seu lugar deverão ser instaladas placas de fibra de vidro ou alumínio, respeitando-se os contornos e formas dos faróis e lanternas Originais. Essas chapas que substituem os faróis poderão ser vazadas para melhor refrigeração do motor. Lanternas traseiras são de uso obrigatório. O Sistema Elétrico do Veículo é Livre.

12.2 - Luz de Freio: Os veículos devem estar equipados com Luzes de Freio eficientes, sendo um mínimo de **02** (duas) Lanternas Traseiras e **02** (duas) atrás do Vidro Traseiro. É Obrigatório que ao sair do Parque Fechado o Veículo possua pelo menos **02** (duas) lâmpadas de freio em perfeito funcionamento. É Permitida a instalação de Luzes de Freio adicionais dentro do Habitáculo, voltadas para a traseira do veículo e com potência igual ou superior às originais. Em caso de ocorrer qualquer problema com as luzes de freio o carro poderá ser vistoriado ao final do treino classificatório e/ou prova. Se for constatado problema inerente à vontade do piloto e equipe fica o mesmo livre de qualquer punição. Constatado qualquer ato ilícito que caracterize má fé, o mesmo será desclassificado do treino classificatório ou prova de acordo a vistoria técnica.

Parágrafo Único: O acionamento da Luz de Freio deverá ser através de “interruptor de pressão de óleo” instalado na tubulação de freio. É proibido o uso de interruptor elétrico de contato no pedal.

12.3 - Instrumentos do Painel: É Permitido Retirar, Modificar, Substituir ou Acrescentar instrumentos de livre procedência, digital ou analógico. Não é permitido o uso de telemetria ou outro equipamento que transfira informações de dados do carro para o box ou vice-versa. Autorizado os usos de radio comunicadores entre piloto e box. Não há restrições quanto ao uso de Conta-Giros – “dedo duro”. **Permitido o uso de Lap Hot, Alfano e GPS.**

12.4 - Componentes Diversos: Chave de Ignição e Partida, Interruptores, Relês, Soquetes, Terminais, Conectores, etc. Livre procedência e tipo.

12.5 - Chicote Elétrico: Livre

12.6 - Bateria: - A Capacidade e tipo de Bateria são livres, sendo permitida somente **1** (uma).

12.7 - Alternador: Uso obrigatório, fixado ao motor.

12.8 - Motor de Partida: Livre

Art. 13º - SISTEMA ELÉTRICO DO MOTOR:

13.1 - Distribuidor: Original, com ajuste interno Livre ou Original com uso de sensor HAL. Distribuidor Eletrônico Original. É permitido o uso de Distribuidor **MSD**. O material da engrenagem do Distribuidor é Livre.

13.2 - Caixa de Ignição: Nacional Livre

13.3 - Velas e Cabos de Vela: Livres.

13.4 - Bobina: Livre nacional. Livre colocação, no Cofre do Motor.

13.5 - Alternador: Obrigatório o uso, Nacional Livre, porém a ação de carga da Bateria é Opcional. A Polia do Alternador é Livre.

13.6 - Bateria: Livre, porém quando mantida no Habitáculo do Piloto, esta deverá ser Selada.

13.7 - Chicote Elétrico: Livre.

13.8 - Fixação do Motor: No **Opala**, Não é permitido mudar a posição Original do motor. No **Ômega**, a posição longitudinal não poderá exceder a **30** (trinta) **mm**. Esta medida será do centro do apoio Original, para motores **3.0** e **4.1** do agregado ao centro do ponto de fixação do Motor. Os Coxins do Motor são Livres.

13.9 - Permitido Limitador de Giros marca **MSD - 6AR.1**

Art. 14º - SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO:

14.1 - Carburador/Coletor: Para o **Ômega: Weber 40 IDF** (espanhol ou italiano com difusor Original). É Permitido Carburador Cópia Chinesa da **Weber 40** (quarenta) com as mesmas medidas de calibragem - **28** (vinte e oito) **mm**., sem retrabalho. **Caneta Weber** com marcação **F11** com diâmetro **Mínimo** de **6,95** (seis, noventa e cinco) **mm**. e **Máxima** de **7,05** (sete, zero cinco) **mm**., na haste da caneta. Para **Opala:** Carburadores **DFV 446**, com retrabalho interno livre. É Permitido o uso de uma base embaixo do Carburador com espessura de até **25** (vinte e cinco) **mm**. (tolerância de **+/- 1 mm**. Com Junta de Vedação), com diâmetro de borboleta e retrabalho interno Livre.

14.2 - Mecanismo de Acionamento das Borboletas: Poderá ser modificado, sendo Permitido o acionamento simultâneo das Borboletas por sistema Mecânico ou a Vácuo.

14.3 - Afogador: É Permitida a retirada da Borboleta do Afogador e seu Mecanismo de Acionamento.

14.4 - Centradores: Permitido o uso de Centradores da linha de Carburadores **40 Weber**, Álcool e Gasolina. Permitido Livre Retrabalho na parte inferior.

14.5 - Giclês (Gicleur): Livre da Marca ou Similar, sendo Permitido refurar Giclês e Calibradores de passagem de Ar e Combustível. É Permitido Retrabalho na Tampa do Carburador para facilitar somente a troca do Giclê do Ar.

14.6 - Canetas: Permitido o uso das Canetas Weber, Sem Retrabalho.

14.7 - Flanges: Originais sem Retrabalho.

14.8 - Tela Protetora do Carburador: É Opcional seu uso sendo que, para sua instalação, o Carburador não poderá sofrer qualquer alteração. Não é permitido que, quando instalada, a Tela Protetora no Carburador venha a exercer qualquer função que não seja de proteção. Nenhum artefato ou suporte poderá sustentar a Tela Protetora do Carburador, que deverá ser fixada com os prisioneiros existentes e que Originalmente fixam o conjunto do Filtro de Ar.

14.9 - Acelerador: Será Permitido apenas Acelerador acionado através de Cabos Mecânicos, Não sendo permitido o uso de acelerador eletrônico.

14.10 - Coletor de Admissão: Original com retrabalho interno Livre. Para uso no **Weber 40**, Obrigatório coletor marca "**Engine**", sem retrabalho. Para uso dos Carburadores **Solex**, **DFV** ou **Wecabras**, é Permitido retrabalho externo e interno do Coletor de Admissão, unicamente com objetivo de fixar o Carburador em posição perpendicular à Original.

14.11 - Suporte e Filtro de Ar: Suporte livre, porém nas entradas do carburador os furos devem ser paralelos. Altura máxima **10** (dez) **mm**. Uso opcional.

14.12 - Direcionamento de Ar: Não é permitido o direcionamento de ar forçado, de gases ou qualquer tipo de aquecimento dirigido à boca do carburador. Não é permitido usar sistema de aquecimento elétrico.

14.13 - Bomba de Combustível: Livre. Permitido o uso de Bomba Elétrica de Combustível.

14.14 - Filtro de Combustível: Livre. O Filtro Não poderá localizar-se no interior do habitáculo.

14.15 - Tubulação de Combustível: Deve ser específica para o uso com Combustíveis. Quando a Tubulação passar pelo interior do Habitáculo, a mesma deverá ser Metálica em toda a sua extensão.

14.16 - É Proibido o uso de qualquer sistema de sobre-alimentação. Proibido o uso de Combustíveis e Comburentes especiais. **Obrigatório** o uso de Etanol (Alcool) fornecido por Empresa Autorizada no Autódromo e o Comburente deve ser o Ar Atmosférico.

14.17 - Regulador de Pressão do Combustível: Livre.

14.18 - Tanque de Combustível: Permitido o uso somente de um Tanque de Combustível (tanto nos treinos oficiais quanto nas provas), localizado no Porta-Malas, de material e construção Livre. Permitido o uso de separadores no seu interior.

Obrigatório Parafuso/Bujão de Drenagem, na parte mais baixa do Tanque. Pescador (bóia) interna e externamente Livre. Autorizada modificação nos Dutos de combustível. Depois de montado todo o Sistema, Não poderá ocorrer qualquer vazamento. A tubulação ou “condutor” quando passar pelo Habitáculo deverá ser Metálico.

14.19 - Após montado, o Sistema de Combustível deve estar perfeitamente vedado e não deve apresentar qualquer vazamento.

14.20 - Toda e qualquer parte do Sistema de Combustível, especialmente as Tubulações, devem situar-se acima do solo com o Veículo com os Pneus vazios e devem estar protegidas contra partes que possam ficar raspando ou atritando e de agentes externos que possam causar avarias e cortes nas mesmas.

Art. 15º - SISTEMA DE ESCAPAMENTO:

15.1 - Coletor de Escape: Livre procedência, conceito e retrabalho.

15.2 - Escapamento: Livre, com no máximo 2 (duas) *saídas*. Permitido saída para trás ou pela lateral do Veículo. A saída do Cano de Escapamento não deverá estar para fora do perímetro da carroceria do Veículo visto de cima, nem estar a mais de **400** (quatrocentos) *mm.* para dentro deste perímetro. Parte da saída lateral, deverá encontrar-se da metade do entre-eixos do Veículo para trás, e a “boca da descarga” estar no mínimo com a metade localizada no meio do entre-eixos. O Escapamento deve ser projetado e construído de forma que o mesmo não toque o solo quando 2 (dois) Pneus do mesmo lado da saída do Escapamento estiverem vazios.

15.3 - Juntas de Escape: Livres.

Art. 16º - SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

16.1 - Cárter: Original, com retrabalho interno Livre. É Permitido aumentar a capacidade usando material similar, que deverá ser soldado. Permitido o uso de separadores internos.

16.2 - Bomba de Óleo: Original ou similar nacional e/ou importada. É Permitido adicionar arruelas na Mola da Válvula limitadora de pressão.

16.3 - Recuperador de Óleo: Obrigatório o uso de recipiente recuperador de Óleo ligado aos respiros do Motor e da Tampa de Válvulas.

16.4 - Permitido o uso de Radiador de Óleo Livre.

Art. 17º - SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

17.1 - Bomba D’água: Original ou similar.

17.2 - Polia da Bomba D’água: Livre.

17.3 - Hélice: Livre. Permitido o uso de Ventoinha Elétrica.

17.4 - Radiador: Livre, posicionado à frente do Motor, Não podendo modificar o formato externo do Veículo.

17.5 - Juntas do Cabeçote e de Vedação: Livres

Art. 18º - SISTEMA DE DIREÇÃO

18.1 - Caixa de Direção: Original, sendo Permitido somente o desligamento da Direção assistida. É Permitido o uso da Bomba Hidráulica com acionamento elétrico, de marca e procedência Livres. Os pontos de fixação da Caixa de Direção devem ser **Originais**, salvo onde este Regulamento permitir modificações.

18.2 - Coluna de Direção: Coluna de Direção com fixação e dimensões Livres.

18.3 - Barramentos: Obrigatório uso das Barras de Direção **Originais** sem retrabalho.

18.4 - Terminais: Livres.

Art. 19º - SISTEMA DE FREIO

19.1 - Freios: Permitido o uso de Freio a Disco nas **04** (quatro) **rodas**.

19.1.1 - Para a Categoria Ômega os Freios Traseiros são livres de Marca Nacional.

19.2 - Pastilhas e Lonas: - Livres.

19.3 - Freios de Estacionamento: Permitida a remoção total do conjunto.

19.4 - Servo-Freio: Uso Facultativo. Quando utilizado deve ser **Original**

19.5 - Ação do Freio: É Obrigatório o uso de Duplo Circuito com ação independente. **02** (duas) **Rodas** devem ser acionadas por um Circuito e as outras **02** (duas) **Rodas** pelo outro Circuito.

19.6 - Pinças: ÔMEGA: Pinça Nacional e ou **AIMAR** de **04** (quatro) **pistões** com as mesmas medidas da marca **Varga**.

OPALA: - Nacionais. Permitido somente **01** (uma) Pinça por Roda.

19.7 - Discos: Nacionais, **Frenar** e /ou **Fremax** .

Cat. Turismo 5.000 Opala: - Dianteiros: - Nacional **Frenar** e/ou **Fremax**.

Para a **Categoria Turismo 5.000 Opala**, nos **Discos Dianteiros** será permitido o retrabalho na furação dos **Discos**, para passagem dos parafusos de rodas, aumentando o seu diâmetro, permanecendo os furos na posição **Original**. Nos **Discos Traseiros** será permitido refurar os **Discos** para realinha-los com os furos dos cubos de rodas, bem como aumentar seu diâmetro.

19.8 - Pastilhas e Lonas: Livres, marca e procedência.

19.9 - Cilindro-Mestre: Livre procedência, fixação e adaptação. É Permitida a instalação de até **02** (dois) Cilindros-Mestres.

19.10 - Pedaleiras: - Para o **Ômega** Livre procedência e fixação. Para o **Opala** as pedaleiras deverão ser montadas na posição original.

19.11 - Válvulas: Livres.

19.12 - Condutores e Canalizações: Livres.

19.13 - Suportes das Pinças: Livres.

19.14 - Resfriamento dos Freios: Opcional.

19.15 - Placas e Pratos de Proteção dos Freios Dianteiros: Podem ser Retirados, Modificados e providos de aberturas de ventilação e/ou instalação dos Sistemas de Resfriamento Forçado dos Freios.

19.16 - Sistema Regulador Balanço: Permitido a utilização de Sistema Regulador de Balanço de Freio, acionado Mecanicamente pelo **Piloto** sentado no cockpit, com o uso somente de Cabo de Aço.

Art. 20º - ACRÉSCIMO DE MATERIAL

20.1 - É Proibido qualquer acréscimo de material ou partes, a menos que seja especificamente permitido pela **Regulamentação Internacional do Grupo N**, através de adendo específico ou acréscimo de material por solda tendo em vista a recuperação de uma peça **Original**, sendo terminantemente **Proibida** qualquer alteração das **Medidas** e do **Sistema Original**.

20.2 - No caso de peça do Motor, qualquer conserto que diga respeito às partes que possam influir no rendimento Não será aceito. De qualquer forma, somente será permitida a utilização desta peça (tanto do motor como da caixa de câmbio) quando seu uso for autorizado especificamente, por Autorização Prévia e por escrito, fornecida com detalhes, pelo Comissário Técnico, com cópia à FPRA.

Art. 21º - PORCAS, PARAFUSOS E CAVILHAS:

Em todo o carro, é Permitida a substituição de qualquer Porca, Parafuso ou Cavilha por outra Porca, Parafuso ou Cavilha.

Art. 22º - CONDUTORES E CANALIZADORES:

É Permitido aumentar o diâmetro dos condutores e canalizadores de combustível, sendo sua localização e disposições livres. Quando os mesmos tiverem passagem pelo Habitáculo, deverão ser Metálicos em toda sua extensão.

Art. 23º - VERIFICAÇÕES E LACRES

23.1 - O fato da Inscrição de um Piloto para concorrer com um Veículo Constitui uma Declaração Implícita de que este Veículo encontra-se em perfeita conformidade com o presente Regulamento.

23.2 - Os Veículos poderão ser verificados pelo Comissário Técnico quanto a sua Elegibilidade, Segurança e Conformidade com este Regulamento Técnico, a qualquer momento da competição a pedido dos Comissários Desportivos.

23.3 - A Não observância e o desrespeito a este Regulamento, a Recusa a submeter-se à Verificação Técnica ou o Não comparecimento ao Parque Fechado após as Provas e Treinos Cronometrados acarretarão em Penalizações impostas pelos Comissários Desportivos.

23.4 - A qualquer momento da Competição, qualquer Componente, Peça ou Conjunto de qualquer Veículo poderá ser lacrado pelos Comissários Técnicos. A Não apresentação de Lacre em algum item lacrado anteriormente implicará em Penalizações aos infratores, impostas pelos Comissários Desportivos.

Art. 24º - GENERALIDADES

24.1 - Toda Modificação é Proibida se não for expressamente autorizada pelo Regulamento específico do Grupo no qual o Veículo está classificado. Os componentes do veículo devem manter sua função Original.

Parágrafo Primeiro - Qualquer item Técnico em Desacordo com o presente Regulamento Desclassificará automaticamente da Prova o Piloto do referido Veículo.

Parágrafo Segundo - Onde não for especificado “tolerância”, os itens referentes a Pesos e/ou Medidas, serão considerados os determinados no Regulamento específico da Categoria – “mínimo e/ou máximo”.

Parágrafo Terceiro - Se um veículo não estiver de acordo com o Regulamento Técnico, a ausência de vantagens de desempenho não será considerado, em qualquer hipótese, como elemento de defesa.

Parágrafo Quarto - Qualquer exame ou vistoria técnica procedida em um veículo não tornará válida qualquer irregularidade existente no mesmo, que venha a ser constatada até o final da prova.

Parágrafo Quinto - Nas provas em que o Regulamento Técnico seja passível de lacração de componentes, tais lacres deverão permanecer em perfeito estado, sendo responsabilidade do piloto e equipe a conservação dos mesmos dentro de suas funções.

Parágrafo Sexto - O rompimento, ausência ou violação dos lacres caracterizará uma irregularidade técnica.

Parágrafo Sétimo - Caso um evento seja realizado em mais de uma prova ou bateria e no momento em que for realizada a vistoria e, constatada alguma irregularidade, a penalização será aplicada desde o primeiro resultado obtido.

Art. 25º - MODELO DE VEÍCULO

25.1 - Veículo pertencente a uma série de fabricação que se distingue por um conceito e uma linha exterior determinados da carroceria e por uma mesma execução mecânica do motor e da transmissão às Rodas.

Art. 26º - CASOS OMISSOS:

Os casos omissos serão julgados de acordo com a interpretação da Comissão Técnica e Desportiva da **FPRA**.

O presente Regulamento foi elaborado pela Comissão Técnica Estadual, Aprovado pelo Conselho Técnico Desportivo Estadual e, Homologado pelo Presidente da Federação Paranaense de Automobilismo - **FPRA** - e suas alterações, se houverem, serão em forma de Adendo e/ou Portaria e entrarão em vigor na data da sua Publicação/Divulgação.

Curitiba/PR, Março de 2016.

Federação Paranaense de Automobilismo
Rubens Maurílio Gatti
Presidente

Comissão Paranaense de Velocidade na Terra
Adalberto Gastão Vosgerau
Presidente

