



REGULAMENTO DESPORTIVO DE 2020 DAS PROVAS:

“34ª CASCAVEL DE OURO”

“1ª CASCAVEL DE PRATA”

1º ADENDO

MODIFICAÇÕES DO REGULAMENTO DESPORTIVO

Ao Regulamento Desportivo já publicado, serão modificados ou acrescentados os seguintes itens:

(...)

3. INSCRIÇÕES

(...)

3.4. A participação é permitida com a inscrição de **1(um)**, 2 (dois) ou de 3 (três) pilotos por carro, a seu inteiro critério. Os nomes de todos os participantes e as informações requeridas para a ficha de inscrição devem ser indicados no ato de inscrição do carro.

(...)

9. TOMADA DE TEMPOS

(...)

9.2. A tomada de tempos será obtida pela média dos tempos **das duas tomadas a serem realizadas.**

9.2.1. No caso de carros com três pilotos inscritos, a equipe deverá indicar na secretaria da prova, respeitando o prazo indicado no Regulamento Particular da Prova, os dois pilotos que irão participar da tomada de tempos, **para obtenção da média.**

9.2.2. No caso de carros com dois pilotos inscritos, ambos os pilotos deverão participar da tomada de tempo, com a média das duas tomadas.

9.2.1. No caso de carro com apenas um piloto inscrito, ele deverá participar das duas tomadas de tempo, para considerar a média das duas tomadas.

(...)

11. PROVA “CASCAVEL DE PRATA”

11.1. A **“1ª CASCAVEL DE PRATA”** está programada para o dia **31 de outubro** e terá a duração total de 2 (duas) horas e mais 1 (uma) volta, sendo que o horário de largada será divulgado no Regulamento Particular da Prova.

(...)

13. PARADA OBRIGATÓRIA E TEMPO OBRIGATÓRIO DE PILOTAGEM DE CADA UM DOS PILOTOS INSCRITOS



13.1 “34ª CASCAVEL DE OURO”

13.1.1. É obrigatório o mínimo de 4 (quatro) paradas para reabastecimento do carro e troca de piloto, **cuja troca de piloto não será necessária para o carro estiver inscrito com apenas um piloto.** Cada parada obrigatória deverá acontecer dentro de uma volta com duração mínima de 4 (quatro) minutos, tempo que compreenderá a volta propriamente dita e mais a permanência do carro na área de boxes. A volta em questão será aberta na passagem do carro pela linha de largada e chegada, na pista, e fechada na linha de saída de boxes, após o pit stop.

(...)

13.1.9. Cada piloto inscrito deverá completar o mínimo de 30 (trinta) minutos de pilotagem no decorrer da prova para que o carro tenha classificação na corrida, **com exceção do carro que tenha inscrito apenas um piloto.** O não cumprimento deste tempo mínimo implicará a exclusão do carro.

(...)

13.2 “1ª CASCAVEL DE PRATA”

(...)

13.2.1. É obrigatório o mínimo de 3 (três) paradas para reabastecimento do carro e troca de piloto, **cuja troca de piloto não será necessária para o carro estiver inscrito com apenas um piloto.** Cada parada deverá ter o tempo mínimo da volta na parada de 4 (quatro) minutos, tempo que compreenderá a volta mais a permanência do carro na área de boxes. A volta em questão será aberta na passagem do carro pela linha de largada e chegada, na pista, e fechada na linha de saída de boxes, após o pit stop.

(...)

13.2.9. Cada piloto inscrito deverá completar o mínimo de 30 (trinta) minutos de pilotagem no decorrer da prova para que o carro tenha classificação na corrida, **com exceção do carro que tenha inscrito apenas um piloto.** O não cumprimento deste tempo mínimo implicará a exclusão do carro.

(...)

Permanecem inalteradas as demais cláusulas do Regulamento Desportivo, adotando, também as modificações do Anexo II, Regulamento Técnico da 34ª Cascavel de Ouro”, conforme anexo.

Cascavel, 30 de setembro de 2020.

MASSO SPORTS LTDA

Edson Luiz Massaro – Promotor

FEDERAÇÃO PARANAENSE DE AUTOMOBILISMO

Rubens Maurílio Gatti – Presidente

AUTOMÓVEL CLUBE DE CASCAVEL

Orlei Pereira da Silva – Presidente

COMISSÁRIO TÉCNICO RESPONSÁVEL (FPRA)

Paulo Henrique Nazzari (55+45-99974-4102)



ANEXO II

REGULAMENTO TÉCNICO DA 34ª CASCAVEL DE OURO - 2020

1º ADENDO

MODIFICAÇÕES DO REGULAMENTO TÉCNICO

Ao Regulamento Técnico da 34ª Cascavel de Ouro, considerando a adequação ao Regulamento Técnico do Campeonato Brasileiro de Turismo Nacional, serão modificados ou acrescentados os seguintes itens:

(...)

1.4 - Os Comunicados Técnicos emitidos pela Organização deverão ser aplicados imediatamente durante o Evento. Já os considerados Adendos de Segurança entrarão em vigor a partir da data de publicação oficial no site da CBA.

(...)

1.11 – É proibido o uso de titânio.

Seção II DOS VEÍCULOS ADMITIDOS

(...)

2.1 - Produzidos a partir de 2018, com tolerância de **3 (três)** anos a partir do ano de encerramento da produção do modelo do veículo. É permitido o uso de plataforma, independente do ano de fabricação, que ainda possibilite atualização de carroceria para o último modelo das homologações abaixo, também serão admitidos carros com 2 (duas) portas cuja produção foi encerrada, mas que tenha modelo equivalente com 4 (quatro) portas.

(...)

2.1.4 – **FIAT** - Será permitida a participação dos modelos Argo, Cronos, Mobi e Novo Uno, da Fiat, com motorização E-Torq NP, NPM e **EVO**.

Seção III DO CHASSI E CARROCERIA

(...)

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

(...)



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

(...)

3.16 – É permitido retirar suportes que não serão usados.

(...)

3.21 – Os faróis podem ser retirados desde que em seu lugar sejam instaladas placas de fibra ou alumínio com o mesmo formato dos originais. São permitidos furos nos mesmos somente para a abertura de tomada de ar para o radiador e TBI.

(...)

3.25 - O princípio desta categoria é preservar as características das carrocerias dos modelos que estiverem competindo o mais fiel possível com a sua originalidade quanto ao aspecto **e formato**. Portanto os Comissários e Organizador podem a qualquer momento solicitar os ajustes necessários para que isto ocorra.

(...)

3.26 - É permitido a instalação de sistema de elevação (macacos) pneumática do veículo, bem como o seu sistema de operação (válvulas, travas de segurança, canalização, engates e etc).

Seção IV **DO INTERIOR DOS VEÍCULOS**

(...)

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, **exceto conforme “item 4.9”**.

(...)

Seção V

(...)

PISTÕES

(...)

5.2.10 – A retífica máxima permitida é de 0,5 mm (meio milímetro), e ou conforme descrito na tabela deste mesmo subitem, com folga pistão/cilindros livre. Medidas de acordo com a tabela abaixo:

MARCA/MOTOR	DIÂMETRO (mm)
FIAT E-TORQ 16V	77,50
FORD ROCAM 8V	82,57
FORD SIGMA 16V	79,50
GM ECOTEC 16V	79,50
GM 8V “ROLETADO”	79,50
GM 16V (C16XE ou	79,50
GM 8V “ROLETADO”	80,50
PEUGEOT 16V	79,50
RENAULT 16V	80,00
RENAULT 8V	81,00
VW EA111	77,00

VW EA211 MSI	77,00
VW AP	81,50
CITROEN	80,00
HYUNDAI/KIA	77,50
TOYOTA 3ZZFE e 1ZZ-	79,50
HONDA "CIVIC"	75,50

(...)

5.3.1 – O conjunto (biela, pistão, pino de pistão, parafuso de biela, trava de pino, anéis e bronzinas de bielas) utilizado por cada marca/motor deve possuir o peso mínimo segundo tabela abaixo:

MARCA	PESO (g)
VW AP	920
VW EA111	760
VW EA211	640
PEUGEOT	720
GM	720
FIAT ETORQ	700
FORD	670
RENAULT 16V	760
RENAULT 8V	690
CITROEN	720
HIUNDAI HB20	660
HONDA "CIVIC"1.6	670
TOYOTA 1ZZFE e 3ZZFE	800

(...)

BIELAS

5.6 – As bielas podem ser "forjadas" ou de marcas e procedência livre, desde que suas dimensões sejam as mesmas do modelo original do motor utilizado pelo veículo e ou de acordo com a tabela (**item 5.6.1**), sempre obedecendo o peso mínimo do conjunto, conforme Subitem 5.3.1.

5.6.1 - Medidas até no máximo de acordo com a tabela abaixo, com tolerância de (+ 0,30 mm):

MARCA/MOTOR	COMPRIMENTO (mm)	DIÂMETRO DO COLO MENOR (mm)	DIÂMETRO DO COLO MAIOR (mm)
GM	137,30	18,00	46,00
GM ECOTEC	137,30	19,00	46,00
VW AP	144,00	20,00	50,60
VW EA 111	138,00	18,00	50,60
VW EA211	140,00	19,00	50,60
FORD ROCAM	128,80	18,00	44,00
FORD SIGMA	137,00	18,00	47,00

PEUGEOT	141,00	18,00	48,66
FIAT ETORQ	135,60	19,00	47,00
RENAULT 16V	130,00	20,00	47,60
RENAULT 8V	136,00	20,00	47,60
CITROEN	141,00	18,00	48,66
HYUNDAI/KIA	132,95	19,00	45,00
HONDA "CIVIC"	130,00	19,00	48,00
TOYOTA 1ZZFE e 3ZZFE	152,00	20,00	47,00

(...)

5.6.4 – É permitido substituir os parafusos por outros de aço com maior resistência mecânica.

(...)

VIRABREQUIM (ÁRVORE DE MANIVELA)

(...)

5.8.3 – O peso mínimo dos virabrequins obedecerá a tabela abaixo:

MARCA	PESO (g)
VW AP	10.400
VW EA111	12.450
VW EA 211	9.000
PEUGEOT	12.100
GM	11.000
FIAT ETORQ	12.200
FORD	8.450
RENAULT	8.950
CITROEN	12.100
**HYUNDAI/KIA	11.200
TOYOTA 1ZZFE e 3ZZFE	11.750
HONDA "CIVIC"	10.650

**Com Roda Fônica

- Os demais: o peso fornecido pelo fabricante com - 150gr de tolerância.

(...)

5.8.6 – Para os veículos Fiat com motor e-TORQ, Ford com motor Sigma e GM Ecotec, fica liberado o retrabalho criando ou ajustando o sextavado na ponta do virabrequim para encaixe da engrenagem da bomba de óleo.

(...)

CABEÇOTE

(...)

5.10.16 –

(...)

H) MOTOR FIAT E-TORQ:



1 - Fica permitida, a utilização do cabeçote geração EVO 1.8 (última geração) com suas devidas medidas máximas originais aplicadas no conjunto de válvulas (conforme adendo substitutivo ao item 5.11) e também contemplando as aplicações de seus apêndices originais intercambiáveis com versões anteriores (NP e NPM).

VÁLVULAS, MOLAS E PRATOS

5.11 – As válvulas podem ser originais do cabeçote utilizado pelo veículo ou do mercado paralelo com livre retrabalho em seu comprimento, forma e material de construção. O seu diâmetro (adm. e esc.) máximo da “cabeça da válvula” e o diâmetro mínimo de sua haste devem obedecer às medidas da tabela abaixo:

MARCA	Diam. V. ADM. (mm)	Diam. V. ESC. (mm)	Diam. Haste (mm)
FIAT E-TORQ 16V(NP)	30,70	23,30	6,00
FIAT E-TORQ (NP, NPM e EVO)	31,50	25,00	6,00
FORD 8V	40,00	34,00	6,00
GM 8V	38,00	31,00	7,00
GM 8V (roletado)	39,00	34,00	6,00
GM ECOTEC	31,20	27,50	5,00
GM 16V (C16XE ou X16XEL)	31,00	27,50	6,00
PEUGEOT 8V	39,30	31,40	7,00
PEUGEOT 16V	32,30	28,50	6,00
CITROEN 16V	32,30	26,50	5,50
RENAULT 8V	39,00	33,55	7,00
RENAULT 16V	32,70	27,90	5,40 ou 6,00
VW EA111	38,00	31,00	6,00 ou 7,00
VW EA211	29,50	27,00	5,00
VW AP1600	40,00	33,20	7,00 ou 8,00
HYUNDAI/KIA	31,50	26,00	5,50
HONDA “CIVIC”	30,00	26,00	5,50
TOYOTA 1ZZFE E 3ZZFE	32,00	27,40	5,50

Obs.: Para efeito de vistoria, será desconsiderada a parte da haste da válvula que tenha interferência na parte interna dos dutos. Portanto podendo ser também retrabalhada.

(...)

5.11.3 – Fica liberada a substituição das “chavetas das hastes de válvulas” e o retrabalho nas “cavas da haste de válvulas” para a acomodação das mesmas.

(...)

TAXA DE COMPRESSÃO E JUNTAS DO MOTOR

(...)

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

COMANDO DE VÁLVULAS

(...)

5.15

(...)

B - Para veículos GM com motor 16 válvulas

* Original – peça 93313387AD;

* Original – peça 93282947 ESC ou GSI;

* Original – peça 90444332 AD/ESC.

* Fabricação livre: e levante máximo de 11,0 mm (+0,20 mm).

GRAUS (°)	ADM. (mm)	ESC. (mm)
100	0,15	0,15
110	0,4	0,4
120	2,11	2,11
130	4,32	4,32
140	6,51	6,51
150	8,36	8,36
160	9,75	9,75
170	10,66	10,66
180	11,11	11,11
190	10,66	10,66
200	9,74	9,74
210	8,35	8,35
220	6,4	6,4
230	4,24	4,24
240	2,00	2,00
250	1,25	1,25
260	0,25	0,25

(...)

O - Para veículo Toyota Etios com motor 3zz-fe ou 1zz-fe (conforme sub item 2.1.11, 5.2.4, 5.2.10, 5.10.10-f).

Fabricação livre Mercosul com as seguintes medidas admitidas:

Levante máximo de 11,50 mm (± 0.20 mm) Adm/Esc.

GRAUS (°)	ADM. (mm)	ESC. (mm)
100	0,15	0,15
110	0,4	0,4
120	2,11	2,11
130	4,32	4,32
140	6,51	6,51
150	8,36	8,36
160	9,75	9,75
170	11,41	11,41



180	11,51	11,51
190	11,41	11,41
200	9,74	9,74
210	8,35	8,35
220	6,4	6,4
230	4,24	4,24
240	2,00	2
250	1,25	1,25
260	0,25	0,25

Da Análise dos Comandos: O resultado da análise/medição é um julgamento do fato em si, portanto torna-se incontestável e inapelável, sendo que esta medição tem como referência os valores das tabelas acima e com até a medida máxima de tolerância da mesma.

(...)

Seção VI

DO SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO DO MOTOR E RESTRITOR DE ENTRADA DE AR

(...)

6.1.1 – O sistema de injeção programável utilizado não poderá ser alterado com o veículo em movimento, sendo este o único meio de inclusão ou modificação de dados manuais do sistema de injeção programável para que inclusive no caso de ser selecionado para ser verificado no dinamômetro oficial da categoria ou a qualquer momento que solicitado pelo Comissário Técnico e Organização esteja com os dados fidedignos. Sendo assim é expressamente proibido o uso de equipamentos e subterfúgios para burlar qualquer item de aquisição de dados da mesma (conforme item 22.8) quanto a eletrônica e sistema de combustível para o teste de verificação no dinamômetro da categoria, nesse caso a Multa será de 50 UP's e o piloto e veículo excluídos da prova.

(...)

6.2 – O corpo da borboleta deve ser original ou do mercado nacional de autopeças, com os seguintes diâmetros máximos e com tolerância máxima de + 0,2 mm (dois décimos de milímetros):

(A especificação da medida de diâmetro sempre será no alojamento da borboleta, sobre a haste de sustentação da mesma e depois a 90 graus)

MARCA/MOTOR	DIÂMETRO (mm)
FIAT E-TORQ 16V "NP e NPM" – Mobi/Uno	48
FIAT E-TORQ 16V "NP e NPM" – Argo/ Crono	52
FORD ROCAM 8V	54
FORD SIGMA 16V	56
GM ECOTEC 16V	52
GM 8V	56

GM 16V (C16XE ou X16XEL)	52
PEUGEOT 8V E 16V	56
RENAULT 8V E 16V	56
VW EA111	56
VW AP1600	52
VW EA211	52
CITROEN	56
HYUNDAI/KIA	56
TOYOTA ETIOS	46,4
TOYOTA YARIS	52

OBSERVAÇÃO: Para os motores dos veículos participantes da prova “**34ª CASCABEL DE OURO**” cujas medidas do “corpo de borboleta” não estiverem descritas na tabela acima, a medida máxima será de 52mm (cinquenta e dois milímetros).

6.2.1 - Os diâmetros e a entrada de ar no corpo de borboleta (TBI) **bem como o “restritor de ar interno”, doravante denominada** placa restritora, quando utilizada, referente a cada modelo, poderão ser alterados a qualquer momento na forma de **Comunicado Técnico (conforme item 1.4)** com a finalidade de equalização da potência entre as marcas de veículos e suas motorizações específicas.

(...)

6.2.3.1 – É proibido qualquer entrada de ar, inclusive suplementar e/ou “em falso”, em todo o conjunto do coletor de admissão e corpo de borboleta (TBI), mesmo que originalmente a peça (conforme item 6.2) tenha esse recurso, o mesmo deverá ser desabilitado (entupido).

(...)

6.4 – O coletor de admissão deve ser o original do motor com injeção eletrônica sendo proibido qualquer tipo de trabalho **ou retrabalho interno, exceto para o caso previsto no item 6.11.**

(...)

6.7 - Para fins equalização de potência/desempenho entre as marcas e/ou modelos de veículos e suas motorizações específicas, caso necessário e a qualquer momento nos eventos oficiais a Organização juntamente com os Comissários Técnicos poderão selecionar alguns veículos para serem verificados no dinamômetro oficial da categoria.

6.7.1 – Os veículos selecionados para avaliação de desempenho durante os procedimentos oficiais de pista, podem, a qualquer momento por decisão dos Comissários Técnicos em conjunto com a Organização da Categoria ter a “Placa Restritora”, com sua devida medida, imediatamente aplicada, podendo ser exclusivamente para o veículo selecionado ou para todos os veículos desse determinado modelo e/ou marca com suas especificações mecânicas homologadas.

6.8 – A “Placa Restritora”, quando adotada, deverá ser apresentada aos Comissários Técnicos em conjunto com Organização da Categoria para que possa ser medida, instalada e lacrada. Deverá ter no máximo 2mm (dois milímetros) de espessura e ser instalada entre o corpo de borboleta (TBI) e o coletor de admissão, quando opcionalmente for utilizada a flange adaptadora esta deverá ter o limite máximo de 30mm (trinta milímetros) de espessura. A “Placa Restritora” deverá ser posicionada entre o corpo de borboleta (TBI) e a flange adaptadora, seguindo a seguinte ordem: corpo de borboleta, “Placa Restritora”, flange adaptadora e coletor de admissão. Também nesta ordem deverão ser feitos dois furos em faces opostas e passantes



entre as mesmas de maneira longitudinal e alinhados para que sejam eficientemente lacradas pelos Comissários Técnicos em conjunto com a Organização da Categoria. No caso de aplicação em definitivo ou de substituição da placa/medida para + ou - deverá ser apresentada no momento da vistoria de segurança.

6.9 – A responsabilidade de confeccionar e apresentar a “Placa Restritora” conforme as medidas impostas anteriormente pela Comissão Técnica em conjunto com a Organização da Categoria, será das equipes que deverão ter disponíveis, para cada veículo, a “Placa Restritora” com as seguintes medidas internas para “menos” (negativas) das medidas descritas no item 6.2: -2,0mm, -4,0mm, -6,0mm e -8,00mm e/ou as descritas nas regras impostas no Regulamento Desportivo da Categoria.

6.10 – A aplicação da “Placa Restritora” é uma “decisão de fato” visando a equalização de potência entre as marcas/modelos de veículos e suas motorizações específicas, podendo a qualquer momento, inclusive durante os procedimentos oficiais de pista, por decisão dos Comissários Técnicos em conjunto com a Organização da Categoria, ser aplicada, retirada ou alterada em sua medida.

6.11 – Para os veículos Fiat Argo e Cronos será permitido o uso de coletor de admissão não original do motor, desde que homologado pela Organização, sua aplicabilidade somente será efetivada após testes no dinamômetro oficial da Organização visando a equalização com os demais modelos de veículos e a aplicação da “placa restritora”, se for o caso.

Seção VII

DO SISTEMA ELÉTRICO DO MOTOR

(...)

7.6 – A bobina e o gerador de centelhas são livres, devendo ser mantida a quantidade original da marca do veículo, sendo proibido o uso de amplificador de centelha, MSD ou similar.

(...)

Seção VIII

DO SISTEMA DE ARREFECIMENTO DO MOTOR

(...)

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

(...)

Seção XII

DO SISTEMA DE TRANSMISSÃO E CÂMBIO

Art. 12 – O câmbio e diferencial devem ser os originais da marca ou do mesmo grupo de fabricante (conforme item 1.5), com o máximo de cinco marchas à frente e a marcha a ré em perfeito funcionamento, observadas as características previstas neste artigo.

(...)

12.2.2 – Para os veículos VW será utilizado o Câmbio com “sistema transversal” da Marca (VW ou Autolatina) que originalmente possibilite o acoplamento do motor AP 600,



AP 1600, EA111 e EA211, nos modelos: UP; GOL G5, G6, G7 E G8; VOYAGE G5, G6, G7 e G8; POLO; VITRUS E FOX.

(...)

12.2.5.1 – Para os veículos da marca Hyundai ficam liberadas as seguintes relações de cambio com livre fabricação:

3ª - 1.61

4ª - 1.26

5ª - 1.00

(...)

12.2.8 - Fica permitido o retrabalho para a adaptação de um sistema de livre concepção com a única finalidade de melhorar a fixação das engrenagens da 5ª marcha.

(...)

12.7 – O conjunto alavanca/trambulador é livre, desde que de fabricação nacional e mantendo o sistema original, sendo opcional o uso do sistema a cabo ou a varão.

(...)

12.10 – Todo o art.12 poderá ser modificado em forma de Comunicado Técnico (conforme item 1.4) para equalização da categoria.

12.11 - Caso seja constatado o rompimento do lacre sem a autorização dos Comissários serão aplicadas penalidades conforme decisão desportiva.

Seção XIII DA SUSPENSÃO

(...)

13.1 – Os eixos e semi-eixos dianteiros devem ser originais da marca e podem ser retrabalhados. Também através de acréscimo de material correlato ao original poderá ser alongado para que permita a melhoria nos seus encaixes “estriados” das extremidades.

(...)

13.7.3 – Para os veículos VW Gol “bola” e “G4” fica permitido o uso do agregado do gol 1000 com retrabalho livre para adequação aos supracitados (bola e G4). Sendo que as dimensões e medidas devem permanecer igual aos mesmos (Bola e G4).

(...)

Seção XVII DO SISTEMA DE FREIOS

(...)

17.5.1 – É permitido a instalação de uma “bomba de vácuo” que será ligada exclusivamente ao servo-freio quando o mesmo estiver atuante.

(...)

Seção XVIII DO COMBUSTÍVEL, TANQUE E COMPONENTES

(...)

~~**18.2.1 – O comprimento total da linha de combustível não poderá ultrapassar 7 (sete) metros. (exclusão).**~~

(...)

18.4 – É permitido o uso de “catch tank” externo, com capacidade máxima de **8L (oito litros)**, e uma bomba elétrica exclusiva para a sua alimentação.

(...)

Seção XIX DO PESO

Art. 19 – O peso mínimo do conjunto piloto (ou média dos dois ou três pilotos inscritos) + veículo deve obedecer aos valores abaixo, de acordo com o motor do veículo utilizado:

MOTOR	8V (oito válvulas)	16V (dezesesseis válvulas)
FIAT UNO/MOBI	XXXXX	980 kg
HYUNDAI	XXXXX	970 kg
DEMAIS VEICULOS	970 kg	990 kg

OBSERVAÇÃO: O peso do conjunto pode ser alterado a qualquer momento, na forma de Adendo de Segurança, com objetivo de equalizar a categoria.

(...)

19.2 – 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.

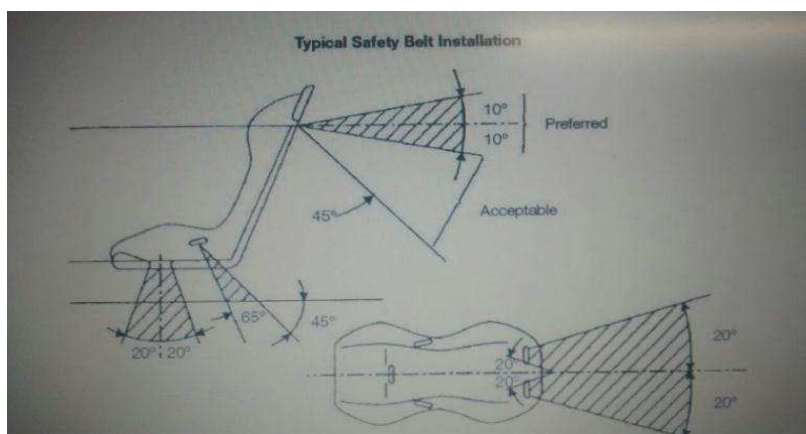
(...)

Seção XX DO SISTEMA DE SEGURANÇA DO VEÍCULO

(...)

20.4 – É obrigatório o uso de cinto de segurança válido e homologado.

20.4.1 – É proibido fixar os cintos aos bancos ou aos seus suportes. É permitido 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:



(...)



20.5.1 – O material empregado na construção do arco deverá ser tubo de aço-carbono com dimensões mínimas de 38 mm (trinta e oito milímetros) de diâmetro e 2,5 mm (dois vírgula cinco milímetros) **ou conforme atualização do anexo “J” FIA/CBA de espessura (1,25 mm para aço-cromo-molibdênio)**. Os pontos de apoio do arco de proteção com a carroceria/chassis deverão ser feitos através de chapas de aço com um mínimo de 3 mm (três milímetros) de espessura e 120 cm² (cento e vinte centímetros quadrados) de área (ex.: 10 cm x 12 cm). Estas chapas devem estar soldadas à carroceria/chassis e fixadas com 3 (três) parafusos ou mais, de no mínimo, 8 mm (oito milímetros) de diâmetro. Deverá haver um furo não passante em todas as barras, com diâmetro de 6mm (seis milímetros), **para verificação da espessura mínima especificada, ou conforme atualizações do “anexo J FIA/CBA**.

(...)

20.8 – 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 obrigatório a instalação do acionamento externo do mesmo que deverá ser sinalizado por uma letra “E” em contraste com a cor do veículo. **Também poderá ser instalado um extintor complementar, com peso mínimo de 4 Kg (quatro quilos) sem o sistema de canalização.**

(...)

Seção XXII **DA TELEMETRIA E AQUISIÇÃO DE DADOS**

(...)

Art. 22 – Todas as formas de transmissão de dados com o carro em movimento são proibidas, **inclusive no caso de ser selecionado para ser verificado no dinamômetro oficial da categoria.**

(...)

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

(...)

22.8 - É obrigatório e de responsabilidade das equipes garantir que todas as funções do Logger estejam habilitadas e completas para que possam ser captadas e analisadas pelos Comissários.

22.9 - Caso seja necessário os Comissários Técnicos poderão, a qualquer momento, solicitar o encaminhamento do veículo ao local onde estiver instalado o dinamômetro oficial da categoria, visando auxiliar na equalização da potência entre as marcas de veículos e suas motorizações específicas.

Seção XXIII **DAS EXCEÇÕES**

(...)

Art. 24 - Em caráter de emergência, caso algum fato novo for detectado no momento em que os procedimentos oficiais de treinos, classificações e provas, poderá ser aplicado no que se refere doravante como “Documento Técnico” nos Arts 6º, 12º e 19º como itens de equalização do desempenho dos veículos competidores. Sendo esta uma “decisão de fato” que poderá a qualquer momento ser tomada pelo organizador do evento.



(...)

Art. 26 – Em virtude deste Regulamento conter diversas atualizações e/ou modificações relativas à Carroceria, Monobloco, Motor, Câmbio e Componentes, fatos novos aqui não contemplados poderão surgir. Assim sendo, serão aplicados em alguns artigos, itens e subitens na forma de Comunicados Técnicos (Conforme item 1.4), modificações a tempo de resposta para que as demandas sejam atendidas e não tragam prejuízos às equipes e ao andamento da Prova.

Art. 27 - Caso algum fato novo for detectado no momento em que a etapa estiver acontecendo oficialmente, em caráter de emergência, o(s) fato(s) serão relatados pelo Comissário Técnico à apreciação de uma comissão, formada por Comissários Desportivos e Organizador da categoria, que deverão avaliar o fato, podendo ou não dar prosseguimento às tratativas para resolução da referida ocorrência, sendo assim, esta decisão desportiva será inapelável e imediatamente aplicada para o bom andamento da prova.

Permanecem inalterada as demais cláusulas do Regulamento Técnico da “34ª Cascavel de Ouro”.

Cascavel, 30 de setembro de 2020.

MASSO SPORTS LTDA
Edson Luiz Massaro – Promotor

FEDERAÇÃO PARANAENSE DE AUTOMOBILISMO
Rubens Maurílio Gatti – Presidente

AUTOMÓVEL CLUBE DE CASCAVEL
Orlei Pereira da Silva – Presidente

COMISSÁRIO TÉCNICO RESPONSÁVEL (FPRA)
Paulo Henrique Nazzari (55+45-99974-4102)