



FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DO ESTADO DE SANTA CATARINA - FAUESC

CATEGORIA TURISMO CLÁSSICO CATARINENSE – TCC **2018**

REGULAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO DO MODELO:

- | | |
|---------------------|----------------------|
| 1 – OPALA | (4 cilindros) |
| 2 – MAVERICK | (4 cilindros) |

Regulamentação aprovada para veículos GM e FORD dos modelos acima relacionados, produzidos no Brasil em série e grande escala até o ano de 1992, com capacidade mínima para 4 passageiros, homologados com motor a Etanol (álcool hidratado) para participação nas provas da **“Categoria Turismo Clássico Catarinense (TCC) – Divisão “GT””**.

Esta categoria visa resgatar o “glamour” dos campeonatos de Marcas e Pilotos das décadas de 1970 e 1980. É indicada aos pilotos iniciantes, amadores, que participam por hobby, aos apaixonados pelo “antigomobilismo” e aos pilotos que apreciam reviver os bons momentos do passado.

Devido aos veículos terem 25 anos de existência ou mais, o piloto que participar desta categoria aceita incondicionalmente a respeitar o seu colega de pista, comprometendo-se a evitar ao máximo qualquer tipo de contato físico entre os veículos com a finalidade de preservar a integridade destes e de seus condutores.

Os veículos participantes deverão ser apresentados com uma aparência externa impecável e condizente com o evento. As pinturas, números e adesivos estéticos ou dos patrocinadores deverão ser elaborados de maneira harmoniosa e profissional. As linhas e as formas características da carroceria, suas dimensões originais e outros elementos estéticos característicos, deverão ser respeitadas e mantidas de modo a permitir o imediato reconhecimento dos modelos originais.

Art. 1º - INTRODUÇÃO

Os veículos da marca **GM** e **FORD** descritos acima que disputam a temporada 2014 da **“Categoria Turismo Clássico Catarinense (TCC) – Divisão “GT””**, somente poderão utilizar o Motor 4 cilindros dos seus respectivos modelos.

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

3.1 - Peso Mínimo: O peso mínimo dos veículos acima descritos deverá ser de **900** (novecentos) **kg**, com o piloto e sua indumentária completa de competição (macacão, luvas, sapatilha, capacete, balaclava, pescoceira ou HANS).

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, equipamentos e acessórios que eventualmente tenham sido perdidos 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 SEGURANÇA - HABITÁCULO

4.1 - São proibidas construções perigosas tais como as que apresentem arestas, "cantos vivos", partes que possam se desprender, deformar ou serem projetadas em direção ao piloto em caso de colisão grave.

4.2 - Os veículos devem ser construídos e mantidos em condições rigorosas de segurança. Os veículos que não se apresentarem assim e oferecendo riscos ao piloto ou a terceiros, serão impedidos de participar das competições.

4.3 - Extintor de Incêndio: 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. 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.

4.4 - Chave-Geral: É obrigatória a instalação de **2** (duas) **chaves-gerais** do sistema elétrico, sendo uma ao alcance do piloto sentado em seu banco e com o cinto de segurança afivelado 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, conforme o **Anexo "J" da FIA**. Além de todo o sistema elétrico, a chave-geral deve cortar a ignição do motor e desligá-lo quando o mesmo estiver ligado.

Externamente a chave geral e a alça do extintor poderão ser instaladas do lado do piloto ou do carona, com sinalização adequada.

4.5 - 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 do 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 **6** (seis) **pontos** de apoio sobre o monobloco. Desenho livre.

O material empregado deverá ser tubo de aço ao carbono, com dimensões mínimas de **38,0 mm X 2,5 mm.** ou **40,0 mm X 2,0 mm.**

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 solda ou parafusos no mínimo de **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. A barra transversal abaixo do painel de instrumentos, as barras laterais e os reforços, se houverem, deverão seguir a dimensão mínima de **2,0** (dois) **mm.** de parede dos tubos. 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 especificada.

4.6 - 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.

4.7 - Banco: Conforme o expresso em **5.6** deste Regulamento.

4.8 - Os itens acima mencionados do **Art. 4º**, 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 deverão apresentar todas as características e formas originais, internas e externas, **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 **Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA –**, da **Federação de Automobilismo do Estado de Santa Catarina – FAUESC –** e dos patrocinadores oficiais do evento em locais de boa visualização. As linhas e formas características da carroceria, dimensões originais e outros elementos estéticos característicos devem ser respeitados e mantidos de forma a permitir o imediato reconhecimento dos modelos originais.

É permitida a substituição dos capôs (dianteiro e traseiro) e para-lamas (somente dianteiro) por similares fabricados em fibra, mantendo-se as mesmas características e dimensões do original. Proibida qualquer abertura no capô com a finalidade de direcionamento de ar para qualquer ponto do motor.

É permitida a utilização de *scoop* ou aberturas para o sistema de arrefecimento e freios

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 **FAUESC**. 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. O aerofólio pode ter altura máxima de **200** (duzentos) **mm.** e o layout do aerofólio deverá ser estilo Stock Car década 1980.

5.2 - Para-Choques: Obrigatória a retirada dos para-choques e dos sistemas de fixação (alma de aço). Permitido o uso de para-choques dianteiro confeccionado em fibra de vidro (estilo Stock Car década 1980).

Parágrafo Primeiro - 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 à prova.

5.3 - Alívio de Peso: Facultativa a retirada das seguintes peças complementares: chapa protetora do motor; defletor do eixo traseiro; proteção antiferrugem (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 originais 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; borrachas 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.

5.4 - Não é permitida a retirada de outros materiais que não os citados no **Parágrafo 5.3**, 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 extra a não ser os relacionados acima e os constantes nos adendos de cada modelo.

5.5 - Monobloco: São admitidos os monoblocos do Opala 2 (duas) e 4 (quatro) portas e do Maverick 2 (duas) e 4 (quatro) portas. 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. É opcional o recuo da parede corta-fogo e inclusão dos reforços necessários para a mesma.

5.6 - Banco: Obrigatório a instalação de um banco especial de competição para o piloto, sem trilho, homologado pela **CBA/FIA**, 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**, preferencialmente dentro da validade estipulada pelo fabricante, sendo que o banco do piloto deverá ser solidamente fixado no assoalho do veículo.

É obrigatório o uso de encosto de cabeça no banco. Proibido uso do banco de Kart.

O banco deve ser solidamente fixado a estrutura do veículo. Não é permitido o uso do suporte original (trilho) do banco.

5.7 - Janelas - Vidros: É obrigatória a retirada dos vidros das portas e vigias laterais e traseiro; bem como o sistema de acionamento. Obrigatória a instalação de placas de plástico, acrílico e ou policarbonato transparente com espessura de **3** (três) **mm** nas vigias laterais e traseira.

Os vidros laterais traseiros podem ser substituídos por chapas de alumínio.

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. Na janela do lado do piloto é opcional o uso de policarbonato, porém obrigatório 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.

5.7.1 - Para-brisas: Recomendado o uso de para-brisas original de **vidro laminado**, ou vidro temperado com película (*insulfilm* com transparência igual ou superior a **75%** (setenta e cinco por cento – uso obrigatório neste caso) na parte interna. Permitidas fixações suplementares para melhorar a segurança. Permitida a colocação de uma faixa na parte superior do para-brisa com uma altura máxima de **150** (cento e cinquenta) **mm** e no vidro traseiro com uma altura máxima de **80** (oitenta) **mm**.

5.7.2 – Permitido o uso de película (tipo *insulfilm*) no vidro traseiro, dianteiro e nas laterais, com transparência igual ou superior a **75%** (setenta e cinco por cento). Permitido o uso de uma faixa adesiva de até **15** (quinze) **cm** na parte inferior do vidro traseiro.

5.8 - Chapa Corta-Fogo: É obrigatória a instalação de uma chapa de aço de **1,5** (um, cinco) **mm**. ou de alumínio de **3,0** (três, zero) **mm**. de espessura, rígida e estanque ao fogo e líquidos, separando o habitáculo do reservatório de combustível.

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. Essas chapas que substituem os faróis poderão ser vazadas para melhor refrigeração do motor. 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, desde que seu material seja de plástico, fibra ou tela de malha de aço.

5.12 - Espelhos Retrovisores: Obrigatória a permanência dos espelhos retrovisores, interno e externo esquerdo e direito, sendo liberado o uso de qualquer marca ou modelo.

5.13 - Alças de Reboque: É obrigatória a instalação de **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.

5.14 - Travas de Segurança: São obrigatórias pelo menos **2** (duas) **travas** de segurança acionável do exterior do carro para cada capô (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 uso do sistema original e completo, sendo que pelo menos a palheta do lado do piloto deverá funcionar. O uso de limpador e o braço e palheta do para-brisa do lado direito é facultativo.

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

5.17 - Pedal e Cabo de Aceleração: Livres, sendo o acionamento por cabo de aço.

5.18 - Barras de Reforço: São permitidas barras de reforço e antisseparação/aproximação que devem estar compreendidas entre os eixos dianteiro e traseiro do veículo. Material, dimensões e fixações livres.

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

5.20 - Os itens acima citados do **Art. 5º**, 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.

5.21 - Caixa de Estepe: Fica permitido a sua retirada.

5.22 - Aerofólios: Permitido o uso do aerofólio em fibra de vidro (layout estilo Stock Car década 1980) com no máximo **200** (duzentos) **mm** de altura máxima.

Art. 6º - MOTOR

6.1 - Motor: Permitido somente o motor **4 (quatro) cilindros** dos seus respectivos modelos.

6.2 - Bloco: Permitido o uso do bloco do motor de 4 cilindros dos seus respectivos modelos. Permitido aplainar o plano superior. 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. A identificação dos pistões deverá estar visível. É permitido rebaixar a face superior (cabeça do pistão) e sua face deverá ficar plana idêntica à original. É proibido retrabalhar as canaletas dos anéis e a adição de material no pistão. É permitido equalizar o peso dos pistões, respeitando o peso do pistão mais leve e que não poderá ter nenhum retrabalho além do rebaixo da cabeça. Permitido o retrabalho nos pinos dos pistões.

6.4 - Anéis: Nacional ou importado. 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.

Os anéis deverão ser originais do motor, de marca e procedência livres, comercializados nas redes de concessionárias e autopeças. Permitido sobre medida e ajuste das pontas para acerto da folga. A montagem deverá ser conforme o padrão original. São proibidos anéis especiais de competição e tipo **TOTAL SEAL**.

6.5 - Bielas: Originais, com retrabalho livre. Permitido bielas forjadas em aço com dimensões idênticas as originais. Peso mínimo **535** (quinhentos e trinta e cinco) **gr**. Parafusos e porcas originais.

É permitida a equiparação de peso dos conjuntos, respeitando-se o peso da biela mais leve, sem retrabalho e sem retífica. Permitidas bielas com furo de lubrificação na haste. Permitido lixar o alojamento da biela para limpeza e acerto de folga.

6.6 - Bronzinas: Originais ou similares do motor, sem retrabalho, obedecendo a montagem original.

6.7 - Virabrequim: Original do motor ou similar com as mesmas especificações. É permitido retificar e balancear o conjunto. Proibido alterar o curso.

6.8 - Polia do Virabrequim: É permitida a substituição por outra polia de material e dimensões livres.

6.9 - Volante do Motor: Original, com a coroa. O peso mínimo deverá ser de **8,0** (oito) **kg**. Permitido retirar material para obter peso mínimo. Permitido o uso de até **03** (três) **pinos** guia ou parafusos para melhor fixação. É permitido o balanceamento do conjunto formado pelo volante, virabrequim, polia e platô.

6.10 - 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.

Deverão ser usados cabeçotes originais dos modelos 1.6 e 1.8 litros a álcool ou gasolina. Permitido aplainar a face inferior (rebaixar) com a finalidade única de acerto da taxa de compressão, sendo permitido o rasquetamento na câmara de combustão, somente para retirada de rebarbas provenientes da usinagem. Permitido substituir e colocar um anel de trava nas guias de válvulas, permanecendo as dimensões originais, sendo que a medida da guia até o acento do prato da mola devesa manter as medidas originais mínimas. Permitido obstruir a circulação de água quente para o coletor de admissão, sendo permitido adicionar material para esta finalidade. Permitido alterar a furação da fixação do esticador da correia dentada do comando de válvulas. Proibido jatear, lixar, ou qualquer outro tipo de retrabalho.

6.11 - Sede de Válvula: Livre, mantendo-se as medidas externas originais. O ângulo de assento das válvulas nas sedes deve ser de **45°** (quarenta e cinco) **graus**, com tolerância de **+/- 1°** (um) grau. O diâmetro interno e retrabalho das sedes são livres.

6.12 - Válvulas: Originais ou similares nacionais ou importadas, com fabricação em série, (mantendo-se as especificações e medidas originais das válvulas), devendo as mesmas apresentarem gravadas na haste a logomarca e/ou o número original. É facultativo o uso do defletor de óleo da haste da válvula, mas se utilizado deverá ser original sem retrabalho. Permitido retificar a borda da válvula 3,5 (três, cinco) mm, permanecendo o assento, que deverá ter ângulo único **45°** (quarenta e cinco) **graus**, com tolerância de **+ ou - 1°** (um) **grau**, e retificar as pontas para facilitar a regulagem.

6.13 - Molas das 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.

Originais do motor. Permitido o uso de até 2 (duas) molas por válvula, sendo as mesmas originais da marca, com retrabalho livre. Permitido calçar as molas.

6.14 - Pratos das Molas de Válvulas, Chavetas e Tuchos: Livres

Deverão permanecer originais, sem nenhum retrabalho.

6.15 - Comando de Válvulas: Serpa permitido comando com medida até **280** (duzentos e oitenta) **graus**. É permitida somente a utilização de polia original do modelo, sendo permitido adaptação de reguladores para o enquadramento do comando de válvulas, mantendo-se originais a coroa dentada externa da mesma.

6.16 - Taxa de Compressão: Livre.

Art. 7º - TREM DE FORÇA

7.1 - Embreagem (disco, platô e rolamento): Nacional Livre, comercializada na rede de concessionárias e distribuidores de autopeças, de qualquer marca que forneça para a montadora, como *Sachs, Luk e Valeo*. Permitido utilizar as embreagens importadas que foram incorporadas no mercado.

7.2 - Cabo de Acionamento da Embreagem: Livre, mantendo o sistema original.

7.3 - Caixa de Câmbio e Diferencial: A caixa de câmbio e o diferencial deverão ser originais do veículo com 4 (quatro) ou 5 (cinco) marchas, sem nenhum retrabalho.

7.4 - Trambulador: O encaixe esférico do trambulador poderá ser modificado por parafuso ou similar. Na caixa, rótula, alavanca, haste e torre é permitido o retrabalho com acréscimo de material, sem ser sequencial.

7.5 - Eixo Cardã: Livre somente de ferro.

7.6 - Diferencial: Com relação de **3,31** (três, trinta e um) a **3,92** (três, noventa e dois), fabricação nacional que equipem ou equiparam os veículos de série. Permitido somente blocante da *F-1000*.

7.7 - Eixo Traseiro: Eixo traseiro nacional livre.

7.8 - Coifas e/ou Reparos: Livre.

Art. 8º - SUSPENSÃO

8.1 - A suspensão deverá ser original do modelo, sendo proibido modificar as dimensões e o sistema básico homologado, respeitando-se o número de molas, 04 (quatro). É permitido adaptar um sistema de regulagem de altura do prato inferior das molas das suspensões dianteira e traseira.

8.2 - Bitola Dianteira e Traseira: A bitola máxima é de 1,80 (um metro e oitenta centímetros) medidos na parte inferior externa dos pneus. Se por acaso ocorrer de algum competidor terminar a prova com pneu furado, poderá substituir a roda por outra de mesma medida de *off set* e calibrar o pneu com a mesma pressão do pneu do mesmo eixo.

8.3 - Amortecedores: Permitido o uso de somente **01** (um) amortecedor por roda. Obrigatório o uso de amortecedores de fabricação nacional e sem nenhum retrabalho, encontrados nas revendas de autopeças. Ex: **HG, NAKATA, MONROE, COFAP, FÊNIX**, etc.

É permitido consertar, encurtar os cartuchos, alterar cargas e pressurizar. Permitido revalvular e fazer rosca na carcaça para manutenção.

Permitido o uso de amortecedores a gás de fabricação nacional e sem nenhum retrabalho. Permitido fazer rosca na carcaça para manutenção. Permitido ainda calçar os amortecedores curtos com calços livres. Não é permitido alterar a furação na carroceria para fixar os amortecedores.

Não é permitida a fixação invertida dos amortecedores nos pontos de fixação. São proibidos amortecedores com regulagem à distância.

Proibido reservatório de expansão de gás externo.

Fica expressamente proibido o uso de amortecedores reconicionados.

As rótulas, buchas e borrachas de amortecedor são livres.

8.4 - Molas: Livres, porém no mesmo sistema original. É permitido o uso de calços.

É proibido o uso de molas de Fórmula.

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

8.6 - Barra Estabilizadora: Uso opcional, na dianteira e na traseira. Se forem utilizadas, as barras estabilizadoras devem ser originais do modelo sem qualquer retrabalho. A fixação deverá permanecer original. Permitida fixação na bandeja inferior de suspensão, com bieleta livre, permitido o desligamento total ou parcial da bieleta.

8.7 - Batentes da Suspensão: Livres.

8.8 - Buchas do Agregado: Material livre, no mesmo sistema, dimensões e posicionamento originais.

8.9 - Pivôs da Suspensão: Livres.

8.10 - Braços de Controle da Suspensão Traseira: Inferiores originais e superiores originais ou **Nakata n-504**, com retrabalho livre. Os pontos de ancoragem e as fixações devem ser originais. É permitido retrabalho no braço inferior para instalação de amortecedor com diâmetro maior

8.11 - Suspensão Dianteira: Sistema original dos modelos.

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

8.11.2 - Mangas de Eixo: Originais sem retrabalho.

8.12 - Suspensão Traseira: A fixação superior do amortecedor é livre, sendo permitido modificar o suporte de fixação dos mesmos no monobloco.

8.12.1 - Eixo Traseiro: Livre, nacional.

8.12.2 - Barras Panhard - Obrigatório o uso. Permitido uso da barra original ou em duas seções com balanceiro fixado na tampa do diferencial, modelo *Watt*.

8.13 - Cambagem: Permitido somente regulagem de cambagem.

8.14 - 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).

Todas as peças da suspensão deverão permanecer originais, salvo aquelas cuja troca, modificação ou retirada seja permitida por este regulamento ou através de adendo. A posição dos pontos de montagem da suspensão nos suportes das pontas de eixo e na carroceria deve permanecer sem modificação. É permitido calçar as pontas de eixo traseiras para alinhamento das rodas.

Art. 9º - RODAS E PNEUS

9.1 - Rodas: De aço, originais da marca ou de liga leve, diâmetro **14** (quatorze) e larguras máximas das talas de **7,0** (sete) sem retrabalho, sendo permitido pintar. As medidas das rodas serão feitas na parte interna do aro no encosto da cinta do pneu.

Todos os veículos deverão apresentar-se com as **4** (quatro) **rodas** iguais no que se refere ao material (aço ou liga leve), podendo ser de modelos diferentes seu design (modelo), porém não é permitida a colocação de **2** (duas) rodas de ferro + **2** (duas) rodas de liga leve, por exemplo.

Caso haja necessidade de substituição durante a prova (somente durante a prova), é permitido usar roda com material diferente (Ex: 1 de ferro e 3 de liga ou vice-versa).

Devem ser intercambiáveis entre si, quanto a furação do flange ao cubo das rodas.

O aro não pode sobressair ao pneumático quando a este estiver montado.

9.2 - Permitido o uso de alargadores de roda, fixados por meio de prisioneiros, desde que a medida final do carro no solo não ultrapasse 180 (cento e oitenta) cm de largura, medidos na “bochecha” dos pneus.

Não é permitido o uso de válvulas reguladoras e de alívio de pressão dos pneumáticos nas rodas.

9.3 - Pneus: Os pneumáticos poderão ser de qualquer nacionalidade, **195/70/14**, radiais, e deverão estar em bom estado (com pelo menos **2** (dois) **mm** de frisos/sulcos, e bem aparentes em toda sua banda de rodagem).

É permitido utilizar pneus com marcas diferentes, desde que formem pares iguais em cada eixo (dianteira e na traseira).

Os **4** (quatro) **pneus** montados no carro deverão obrigatoriamente ter a mesma medida, podendo ser de duas marcas diferentes, desde que no mesmo eixo.

Caso seja necessário efetuar a troca de **1** (um) **pneu** durante a bateria/prova em função de furo ou acidente, é permitido utilizar pneu de marca diferente e roda destoante das demais, obedecendo-se as medidas dos outros pneus e rodas montados no veículo.

Não poderão sobressair ao perímetro dos para-lamas, vistos de cima, sendo para tanto consideradas as medidas e formas dos para-lamas dos veículos e modelos originais de fábrica. É permitida a montagem de prisioneiros nos cubos de rodas para utilizar porcas para fixação em lugar de parafusos, que não poderão ficar salientes para fora da porca em mais de **15** (quinze) **mm**. Proibido o uso de pneus especiais para competição, *remold* ou recapados. Os pneus deverão ser aprovados previamente pela comissão técnica de segurança.

Não é permitido alterar o desenho original do pneu.

9.4 - É Permitida a instalação de prisioneiros nos cubos das rodas para utilizar porcas de fixação em lugar de parafusos. Não poderão ficar salientes para fora da porca em mais de **15** (quinze) **mm**.

Art. 10º - 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. 11º - SISTEMAS DO VEÍCULO

11.1 - SISTEMA ELÉTRICO

11.1.1 - Iluminação: É facultativo o uso de faróis e sinalizadores dianteiros, que poderão ser substituídos por chapas 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.

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.

Essas chapas que substituem os faróis poderão ser vazadas para melhor refrigeração do motor.

11.1.2 - Luz de Freio: Os veículos devem estar equipados com luzes de freio eficientes, sendo o mínimo de **2** (duas) nas lanternas traseiras e **2** (duas) atrás do vidro traseiro. É obrigatório que ao sair do parque fechado o veículo possua pelo menos **2** (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 compondo-se de lâmpadas ou **leds** - tipo **break light** –, e com potência igual ou superior as 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 e/ou prova.

É obrigatório que ao final da prova o veículo possua pelo menos 01 (uma) lâmpada de freio em perfeito funcionamento.

11.1.3 - Instrumentos do Painel: É permitido retirar, modificar, substituir e/ou acrescentar, de livre procedência, tipo e sistema os instrumentos de painel (digital ou analógico, elétrico, mecânico ou digital). Permitido o uso do **Data Logger** de marca livre, **utilizado somente para leitura e armazenamento de informações** do funcionamento do motor através de sonda.

Somente é permitida a instalação de instrumentos comuns, como leitura de pressão, temperatura, tensão, conta-giros, etc. Não é permitido o uso de telemetria e outro equipamento como **P.I., HOT LAP e ALFANO**.

Somente é autorizado o uso de rádio comunicador entre piloto e box.

Não há restrições ao uso de conta giro tipo “dedo duro”.

11.1.4 - Componentes Diversos: Chave de ignição e partida, interruptores, relês, soquetes, terminais, conectores, etc. Livre procedência e tipo.

11.1.5 - Chicote Elétrico: O chicote elétrico poderá ser modificado, porém deverá ser protegido por conduíte plástico.

11.2 - SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO

11.2.1 - Carburador: **DFV 446, H34** ou **2E** com retrabalho interno livre. Borboleta máxima de 34 (trinta e quatro) mm. 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).

11.2.2 - Mecanismo de acionamento das borboletas: Poderá ser modificado, sendo permitido o acionamento simultâneo das borboletas por sistema mecânico ou a vácuo.

11.2.3 - Afogador: É permitida a retirada da borboleta do afogador e seu mecanismo de acionamento.

11.2.4 - Centradores: Permitido o uso de centradores. Permitido livre retrabalho na parte inferior.

11.2.5 - Giclês (Gicleur): Livre da marca ou similares, 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.

11.2.6 - Canetas: Permitido o uso das Canetas *Weber* B3, B4, B6, B11 e B12 sem retrabalho.

11.2.7 - Flanges: Originais sem retrabalho.

11.2.8 - 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.

11.2.9 - Coletor de Admissão: Original com retrabalho interno livre.

É permitido obstruir a circulação de água quente no coletor, porém sem utilizar qualquer líquido ou artifício para resfriamento do mesmo. Proibido também revestir o coletor com qualquer tipo de material.

11.2.10 - Acelerador: Será permitido apenas acelerador acionado através de cabos mecânicos, não sendo permitido o uso de acelerador eletrônico.

11.2.11 - Filtro de Ar: É facultativa a utilização de filtro ar, porém se for usado, deverá ser original, sendo permitido o retrabalho sem acréscimo de material.

11.2.12 - 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.

11.2.13 - Bomba de Combustível: Mecânica, sistema original de livre marca, desde que contenham especificações idênticas as originais. Proibido o uso de bomba elétrica. É permitido o uso uma ou mais bombas de combustível que deverão ser posicionadas fora do habitáculo do veículo.

11.2.14 - Filtro de Combustível: Livre. O filtro não poderá localizar-se no interior do habitáculo.

11.2.15 - 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.

11.2.16 - Tanque de Combustível: Livre desde que instalado fora habitáculo e com painel chapa antifogo, tubulação com mangueira metálica, dirigida ao exterior do veículo. Recomenda-se a instalação de um "**cash**" com parafuso/bujão para drenagem, na parte mais baixa do tanque.

O bocal de abastecimento poderá ser de até **4"** (quatro) **polegadas** o uso de válvula antivazamento e apenas é permitido. Recomendável o uso de um cinto de proteção sobre o tanque de combustível.

11.2.17 – Combustível: Etanol (álcool hidratado) vendido comercialmente para automóveis de passeio, ficando expressamente proibida qualquer mistura e/ou adição de qualquer componente.

11.2.18 – Condutores e Canalizadores: É permitido aumentar o diâmetro dos condutores e canalizadores de combustível, sendo sua localização livres. Quando os mesmos tiverem passagem no habitáculo, deverão ser revestidos contra fogo em toda sua extensão dentro do habitáculo.

11.3 - SISTEMA DE ESCAPAMENTO

11.3.1 - Coletor de Escape: Livre procedência, conceito e retrabalho. Permitido furar para adaptação de sonda/pirômetro.

Fica proibido o revestimento do mesmo com qualquer material. Ex: manta térmica, amianto, etc.

11.3.2 - Sistema de Escapamento: Livre, com no máximo **2** (duas) **saídas**. Permitido saída para trás ou pela lateral do veículo. Após o coletor de escape, os tubos do escapamento são livres quanto às dimensões e conceito. Permitido saída para trás ou pela lateral. Na saída para trás, a saída do cano de escapamento não poderá exceder em 10 (dez) cm o perímetro do carro e na saída pela lateral, deve estar obrigatoriamente dentro deste perímetro. Nenhuma parte do sistema de escapamento pode tocar o solo quando 2 (dois) pneus do mesmo lado da saída do escapamento estiverem totalmente vazios.

Permitido furar para adaptação de sonda/pirômetro.

É proibido o uso de qualquer tipo de silencioso ou abafador.

11.3.3 - Juntas de Escape: Livres.

11.3.4 - É proibido direcionar o roteiro do escapamento pelo interior do habitáculo, sendo proibida qualquer modificação do cano de escape que modifique a forma interna do monobloco.

11.4 - SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO

11.4.1 - Bomba de Óleo: Modelo original ou similar nacional e/ou importada, livre marca e procedência. É permitido alterar a pressão do óleo através de retrabalho na mola da bomba de óleo, substituindo, cortando ou calçando a mola reguladora de pressão.

11.4.2 - Cárter: Original do motor com livre retrabalho. É permitido o uso de defletor ou modificação no pescador para pocinho (*cash*), mesmo que para isso haja acréscimo de material. Permitido o uso de separadores internos.

11.4.3 - Filtro de Óleo: Livre.

11.4.4 - Permitido o uso de apenas **1** (um) **radiador** de óleo extra, de livre marca e procedência, com capacidade máxima de até **1** (um) **litro**, bem como os dispositivos necessários para sua fixação e ligação. Sua conexão só poderá ser através de um flange entre o filtro de óleo e o suporte deste.

11.4.5 - Reservatório para Respiro: Obrigatório a colocação de um reservatório translúcido de no mínimo **2** (dois) **litros** para os respiros do motor na parte externa do habitáculo.

11.5 - SISTEMA DE ARREFECIMENTO

11.5.1 - Bomba D'água: É obrigatório o uso de bomba d'água original ou similar, sendo permitido apenas travar o cubo da polia não sendo permitidos outros retrabalhos.

11.5.2 - Polia da Bomba D'água: Livre.

11.5.3 - Radiador: Poderão ser usados radiadores de água, nacionais, de livre marca e modificação. É permitido instalar tela protetora do radiador na parte interna da grade dianteira.

É permitido diminuir a área de refrigeração do radiador acrescentando material livre nas aberturas de entrada de ar, sem modificar as linhas, formas e aparência do veículo.

11.5.4 - Válvula Termostática: Livre marca e tipo, sendo facultativo o seu emprego.

11.5.5 - Kit Proteção de Papelão para Radiador: Facultativo seu uso, livre de marca e procedência.

11.5.6 - Mangueira de Água do Sistema de Arrefecimento: Livre. Permitido retirada da mangueira do retorno do cabeçote (mangueira "S").

11.5.7 - Tubos e Mangueiras de Ligação: Os tubos e mangueiras complementares do sistema de água quente para o coletor de admissão, radiador de ar quente, reservatório de expansão, etc., poderão ser retirados e/ou modificados.

11.5.8 - Abraçadeira e Fixação dos Componentes do Sistema de Arrefecimento: Livre.

11.6 - SISTEMA ELÉTRICO DO MOTOR

11.6.1 - Ignição: Nacional Livre. O ajuste interno do distribuidor é livre.

11.6.2 - Bobina: Livre nacional, sendo proibido o uso de bobina com módulo eletrônico acoplado.

11.6.3 - Distribuidor: Original, com ajuste interno livre ou original com uso de sensor HAL. Distribuidor eletrônico original. O material da engrenagem do distribuidor é Livre.

11.6.4 - Velas e Cabos de Velas: Livres, marca e procedência.

11.6.5 - Alternador: Obrigatório o uso, nacional livre, porém a ação de carga da bateria é opcional. A polia do alternador é livre. É permitida a instalação de uma chave manual para ligar e desligar a excitação do campo magnético.

11.6.6 - Bateria: Fabricada no Brasil, **12** (doze) **Volts** de qualquer marca, com até **55** (cinquenta e cinco) **ampères** de capacidade e do tipo selada. Não é permitido modificar a

posição e o sistema de fixação da Bateria. Deverá ser protegida por uma cinta fixa com **2** (dois) **pontos** de tal forma que não haja vazamento.

11.6.7 - Motor de Partida: Original da marca, sem nenhum retrabalho.

11.6.8 - Chicote Elétrico do Motor: Livre.

11.6.9 - Juntas do Cabeçote e de Vedação: Livres de marca e procedência. É permitido o uso de “**Oring**” em substituição ou com a utilização da junta do cabeçote.

11.6.10 - Correias: Livres de tipo marca e comprimento, desde que mantenham os sistemas originais.

11.6.11 - Árvore Intermediária: Deverá permanecer original; sendo permitido somente o tratamento térmico e nitretação.

11.6.12 - Fixação do Motor: Livre (teflon, aço, etc.), devendo o motor permanecer na altura e posições originais.

11.7 - SISTEMA DE DIREÇÃO

11.7.1 - O Sistema de direção deve ser original do modelo, mantendo peças, componentes e fixações originais.

11.7.2 - Caixa de Direção e Amortecedor da Direção: Original, sendo permitido somente o desligamento da direção assistida, sendo proibido mudar seus pontos de fixação. É permitido o uso de limitadores de curso.

11.7.3 - Barras, Ponteira e Pinos da Direção: Devem ser originais do modelo sem retrabalho e devem ser montados na forma original.

11.7.4 - Coluna de Direção: Coluna de direção com fixação e dimensões livres.

11.7.5 - Barramentos: Obrigatório uso das barras de direção originais sem retrabalho.

11.7.6 - Bandejas: Originais da linha e do modelo do veículo, não é permitido qualquer retrabalho.

11.7.7 - Agregado: Original do veículo sem retrabalho. Buchas material livre.

11.7.8 - Terminais: Livres.

Parágrafo Único: Todas as peças da suspensão deverão permanecer originais, salvo aquelas cuja troca, modificação ou retirada seja permitida. A posição dos pontos de montagem da suspensão nos suportes das pontas de eixo das rodas e na carroceria deve permanecer sem modificação. A altura é livre.

11.8 - SISTEMA DE FREIO

11.8.1 - Freios: Original da marca, sendo permitida a remoção dos defletores do freio dianteiro. Permitido o uso de freio a disco nas **04** (quatro) **rodas**.

É proibido o uso de componentes de freio utilizado no sistema antiblocante (ABS).

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

11.8.3 - Pastilhas e Lonas: Livres.

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

11.8.5 - Servo-Freio: É facultativo seu uso, podendo ser retirado ou utilizado o conjunto original da marca. Quando retirado o servo-freio, livre a fixação e acionamento do cilindro-mestre.

11.8.6 - Pinças de Freio e Discos: Nacionais, com no máximo 04 (quatro) pistões. Permitido somente **01** (uma) pinça por roda

É permitido o uso de discos ventilados.

É opcional o uso de sistema de ar forçado externo para ventilação dos freios, através de tubos plásticos de livre marca e livre construção e concepção.

11.8.7 - Cilindro-Mestre: Livre procedência, fixação e adaptação. É permitida a instalação de até **02** (dois) cilindros-mestres.

11.8.8 - 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.

11.8.9 - Válvulas: Livres.

11.8.9 - Suportes das Pinças: Livres.

11.8.10 - Pedaleira: Livre procedência e fixação.

11.8.11 - Tomada de Ar Para o Freio: É opcional instalar uma tomada de ar para o freio de cada roda, com direcionamento do ar através de mangueira Livre. É autorizada a abertura, no para-choque ou na carroceria (lateral do veículo), de dimensões livres, sendo que as mangueiras que estejam localizadas dentro do habitáculo do piloto deverão estar firmemente fixadas. Os suportes e condutores necessários são livres.

11.8.12 - 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.

11.8.13 - Não é permitida a instalação de sistema de regulagem manual de balanço da pressão do Freio.

11.8.14 - Tubulação do Freio e Flexíveis: Livres.

Art. 12º - ACRÉSCIMO DE MATERIAL

12.1 - 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.

12.2 - 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 **FAUESC**.

Art. 13º - 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. 14º - CONDUTORES E CANALIZADORES

É permitido aumentar o diâmetro dos condutos 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. 15º - VERIFICAÇÕES E LACRES

15.1 - 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.

15.2 - 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.

15.3 - 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.

15.4 - 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.

15.5 - Para efeito de vistoria, se uma peça não puder ter origem comprovada dentro deste regulamento, a mesma será considerada adulterada ou irregular.

Os componentes do veículo deverão, obrigatoriamente, ser originais de fábrica ou paralelos desde que contenham especificações idênticas aos adquiridos no mercado paralelo de reposição e que contenham as mesmas especificações técnicas originais.

Trabalho, retrabalho e modificações só serão permitidas quando especificamente autorizadas por este regulamento.

Art.16º - GENERALIDADES

16.1 - 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 regulamento específico do Grupo/Categoria no qual o veículo está enquadrado, **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 vantagem de desempenho não será considerada 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. 17º - MODELO DE VEÍCULO

17.1 - 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. 18º - CASOS OMISSOS

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

O presente regulamento foi elaborado pelos pilotos e preparadores da TCC (Turismo Clássico Catarinense), aprovado pelo Conselho Técnico Desportivo Estadual e homologado pelo Presidente da Federação de Automobilismo do Estado de Santa Catarina – FAUESC – e suas alterações, se houverem, serão em forma de Adendo e/ou Portaria, entrarão em vigor na data da sua publicação/ divulgação.

Florianópolis (SC) 26 de Janeiro de 2018



Federação de Automobilismo do Estado de Santa Catarina

João Alfredo de Novaes – *Presidente*