

**CAMPEONATO BAIANO DE FÓRMULA TURISMO 1600 DE
VNT 2019**

CATEGORIAS: MARCAS e TURISMO

REGULAMENTO TÉCNICO – 2019.

ESPECÍFICO DOS MODELOS:

1- PASSAT 321 1.6 Litros

2- VOYAGE 307 1.6 Litros

3- GOL B.61305 1.6 Litros

4- GOL (Mod. 377) 1.6 Litros

5- GOL (Mod. 373) 1.6 Litros

Regulamentação Aprovada para Veículos Volkswagen dos Modelos acima relacionados, com Motor a Álcool, para participação nas provas do **CAMPEONATO BAIANO DE FÓRMULA TURISMO 1600 DE VNT 2019** – “Categoria Marcas e Turismo”.

Art. 1º - INTRODUÇÃO

“Os Veículos da Marca Volkswagen descritos acima que disputam a temporada 2019 **CAMPEONATO BAIANO DE FÓRMULA TURISMO 1600 DE VNT 2019** – “ Categoria Marcas e Turismo”, somente poderá utilizar o Motor código AP-600 e AP-1600.

Art. 2º - MODIFICAÇÕES 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 Primeiro – 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 – O Peso Mínimo dos Veículos: Passat, Voyage e Gol Modelo 305 mais Piloto é de 810 (oitocentos e dez) Kg. Gol Modelo 377 mais piloto de 830 (oitocentos e trinta) Kg. A verificação do peso e 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 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 placa, através de parafusos **M8**, classe **8.8**.

Art.4º - NORMAS DE SEGURANÇA - 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: 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 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. Esse sistema deverá ser sinalizado pela letra “E” em cor contrastante com a do Veículo e estar localizada próximo à base lateral direita do Para-brisa dianteiro.

4.5 – Chave-Geral: É Obrigatória a instalação de **02** (duas) Chaves-Gerais do Sistema Elétrico, sendo uma ao alcance do Piloto sentado em seu banco 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 e Desligá-lo** quando o mesmo estiver ligado.

4.6 – 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. 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 chapa 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 parafuso no mínimo de **8 mm.** de diâmetro (M8 8.8, qualidade **8.8** conforme norma **ISO**), em numero mínimo de **3 (três)** por **placa** de apoio. Devera 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 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.

4.7 – Cinto de Segurança: é Obrigatório o uso de Cinto de Segurança Homologado e Especifico 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.**

4.8 – Banco: Conforme o exposto no item **5.6** deste Regulamento.

4.9 – 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 e**01** (uma) **UP** (Unidade Penalizadora) por item fora das especificações.

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

4.11 – Gancho de Reboque: É obrigatória a instalação de 1 (um) Gancho dianteiro e 1 (um) traseiro, de material flexível (cabo de aço) conforme **item 5.12.**

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 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.

5.2 – Para-choques: É Obrigatório o uso de Para-choques envolventes que equipam Originalmente os Veículos, sendo Obrigatória também a Retirada da sua 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 **Art. 11.8.9.** 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.

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- Técnico, 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 Anti-Ferrugem (todas as partes); Habitáculo do Pneu Estepe; Revestimentos e Forros Absorventes; Banco Dianteiro; Lado Direito; Assentos e Encostos Traseiros; Painéis

de Acabamento no 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 Dianteiro; Roda e Pneu Reserva; Macaco e Chave de Roda; Triângulo de Segurança; Suporte e Extintor de Incêndios 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, bem como as folhas interna 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: Serão Admitidos os Monoblocos Originais dos Modelos, Monoblocos em mau estados, deteriorados, trincados, oxidados ou que apresentem qualquer fator que comprometa a Segurança, serão impedidos de participar das Competições.

5.6 – 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 o uso do Banco de Kart. O banco deve ser solidamente fixado a estrutura do veículo, Não permitido o uso do suporte original do banco.

5.7 – Janelas – Vidros: É Obrigatória a retirada dos Vidros das Portas e Vigias Laterais e Traseira, bem como os sistemas de acionamento. Obrigatória de placas de Plástico, Acrílico e ou **Policarbonato** transparente com espessura de 3 (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 Cintode Segurança atado. É obrigatório o uso do pára-brisa dianteiro Original de **Vidro Laminado**, sendo permitidas fixações suplementares para melhorar a segurança. **É Proibido o uso de película (tipo insulfime) no vidro traseiro e nas laterais dianteiro, sendo permitido apenas uma faixa adesiva de 15 (quinze) cm. na parte inferior do vidro traseiro.**

5.8 – Chapa Corta-Fogo: É Obrigatório 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 – Bordas dos Para-lamas: As Bordas dos Para-lamas podem ser dobradas para trás se estiverem projetadas para dentro do alojamento das rodas.

5.10 – Grade Dianteira: Livre.

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

5.12 – 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, Vermelho ou Laranja.

5.13 – Travas de Segurança: São Obrigatórias pelo menos **2** (duas) Travas de Segurança acionável do extintor 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.

5.14 – 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 do Limpador do Vigia Traseiro é Facultativo, bem como o braço e palheta do Para-brisa do lado direito.

5.15 – Painel: Será Permitida a retirada do painel de instrumentos.

5.16 – Pedal e Cabo de Aceleração: São Livres, permanecendo o sistema e fixação Originais dos Veículos Homologados.

5.17 – Barras de Reforço: São Permitidas Barras de Reforço e anti-separação /aproximação que devem estar compreendidas entre os eixos dianteiro e traseiro do veículo. Material, dimensões e fixações livres.

5.18 – Fixação Portas: - Obrigatório o uso dos parafusos guias que seguram a portado lado da carroceria.

5.19 – Os itens acima citados do **Art. 5º**, caso sejam Protestados e/ou Constatados pelos Comissários Técnicos e/ou Desportivos, após o competidor retomar 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: **1600 cc**, correspondente ao emprego de Pistões com diâmetro **STD** de **81** (oitenta e um) **mm** e Curso Original de **77,4** (setenta e sete, quatro) **mm**. É Permitido o uso de Pistões sobre medida de até **0,50** (zero, cinquenta) **mm**. De livre marca, desde que não sejam, forjados, e comercializados no mercado nacional.

6.2 – Bloco: Será utilizado o Bloco Original dos **Modelos 1.6 e 1.8**, sendo Permitida a Usinagem e/ou Encamisamento dos Cilindros, Proibido o suo de camisa de INOX. É também Permitido o aplainamento da face superior somente para acerto da Taxa de Compreensão,

6.3 – Pistões: Deverão ser de marca livre, desde que comercializados no mercado nacional na rede de concessionárias e distribuidores de peças, Permitido pistão forjado da marca AFP modelo Ultra Ligth Pro nas medidas 81.41 ou 81.48. É permitido rebaixar a face superior (cabeça do pistão) e sua face. É Permitido equalizar o peso dos Pistões, desde que tirado apenas na face superior e que não poderá ter nenhum Retrabalho além do Rebaixo da Cabeça.

6.4 – 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: Deverão ser Originais do Motor. É Permitida a equiparação de peso dos conjuntos, respeitando-se o peso da Biela mais leve, com Retrabalho LIVRE. Permitidas Bielas com furo de lubrificação na haste. Permitido lixar o alojamento da biela para limpeza e acerto de folga até 22 (vinte e dois) mm com tolerância de 0,5 mm, para mais ou para menos. Permitido o uso de parafuso de biela forjado. Peso mínimo da biela de 600gramas cada uma sem a bronzina.

6.6 – Bronzinas: Originais ou Similares do Motor, sem Retrabalho, obedecendo a montagem original.

6.7 – Virabrequim: Originais do Motor ou Similar da marca “Susin”, sendo o desta marca com peso mínimo de **11.300** (onze mil e trezentos) **gr.** sem Retrabalho, sendo Permitido Balanceamento do Conjunto Virabrequim/Volante/Embreagem/Polia. É Permitido retificar desde que não altere o curso Original.

6.8 – Polia do Virabrequim: É Permitida a substituição por outra Polia de material e dimensões livres.

6.9 – Volante do Motor: Para os Injetados e Carburados somente Original, sendo Permitido o seu Balanceamento. Peso Mínimo de **7.600** (sete mil e seiscentos) **gr.**

6.10 – Cabeçote do Motor: Deverão ser Usados Cabeçotes Originais dos **Modelos 1.6** e **1.8** litros a Álcool ou Gasolina, permitido apenas Cabeçote com tucho hidráulico, sem Retrabalho nos dutos e na câmara de combustão. Permitido aplainar a face inferior (rebaixar) com a finalidade única de acerto da taxa de compressão, sendo Permitido o rasqueamento na câmara de combustão somente para retirada de rebarbas provenientes da usinagem. Permitido substituir, e colocar um anel de trava nas guias de válvulas. O tamanho total da guia de válvula deverá ser 36,5 mm, com tolerância de 0,5 mm para mais ou para menos. 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. Permitido a substituição dos parafusos por prisioneiros. É obrigatório a existência de dois furos de no mínimo 4 (quatro) mm de diâmetro, em posição diagonal na tampa de válvula com a face superior do cabeçote, para fins de colocar o lacre no motor.

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°** (hum) **grau**. A medida da altura máxima da sede, medida a partir

da Câmara de Combustão é de **10** (dez) **mm**. O diâmetro interno e Retrabalho das sedes são Livres. Diâmetro externo Admissão até **42** (quarenta e dois) **mm**.e Escape até **37** (trinta e sete) **mm**.

6.12 – Válvulas: Originais do Motor, Permitido o uso de Válvulas das Marcas **TRW;KS; MAHLE; METAL LEVE**. 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 +/- **1°** (hum) **grau**; e Retificar as pontas para facilitar a regulagem. Diâmetros máximos: Admissão até **38,1 mm**.e Escape até **33,2 mm**.

6.13 – Molas das Válvulas: Originais do Motor permitido o uso de até **2**(duas) molas por válvula. É permitido calçar as Molas.

6.14 – Pratos das Molas, de Válvulas, Chavetas: Deverão permanecer Originais, da Marca e Modelo, sem nenhum Retrabalho.

6.15 – Tuchos de Válvulas: - Original da marca ou similar. Permitido travar os tuchos.

6.16 – Comando de Válvulas e sua Engrenagem: O comando de Válvulas deverá ser Original da marca ou similar da marca SUZIN, vendido nas concessionárias ou distribuidoras de autopeças, sem Retrabalho nº **027.109,010-7** ou nº **026.109.101 BE**. É permitida a utilização de Polia com Reguladores pra o enquadramento do Comando de Válvulas, ou a utilização de polia esportiva, devendo manter o mesmo número de dentes da coroa original.

6.17 – Taxa de Compressão: Livre.

6.18 – Juntas do Motor: - Livre.

6.19 – Velas: - Livre.

6.20 – Respiro do motor – Livre

6.21 – Polia do alternador LIVRE respeitando as dimensões originais

6.22 – Polia da bomba d'água LIVRE , respeitando as dimensões originais

Art. 7° - TREM DE FORÇA – TRANSMISSÃO

7.1 – Embreagem (disco, platô e rolamento): de livre marca desde que esta seja de amianto.

7.2 – Cabo de Acionamento da Embreagem: Livre, mantendo o Sistema Original.

7.3 – Caixa de Cambio e Diferencial: A Caixa de Câmbio e o Diferencial deverão ser Originais do Veículo com **4**(quatro) ou **5** (cinco) **marchas**, sem nenhum retrabalho, com as seguintes relações.

TRANSMISSÃO NÚMERO DE DENTES

(secundário/primário)

RELAÇÃO

Primeira marcha 38/11 3,4545

Segunda marcha 35/18 1,9444

Terceira marcha 36/28 1,2857

Quarta marcha 31/32 ou 30/33 0,9688 ou 0,9091

Quinta marcha 27/37 ou 28/35 0,7297 ou 0,8000

Diferencial 37/9 4,1111

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

Os Veículos **Modelo 377** somente poderão utilizar Caixa de Câmbio de **5(cinco)marchas**. Quando utilizada a Caixa de Câmbio de **5(cinco) marchas**, as Engrenagens da **5° (quinta) marcha** e todos os seus componentes deverão estar montados dentro da Caixa conforme padrão e funcionamento Originais.

7.4 – Suporte da Caixa de Cambio: Material Livre.

7.5 – Trambulador: LIVRE.

7.7 – Coifas e Reparos dos Homocinéticas: Livres.

7.8 – Controle de Tração: É proibido o uso de qualquer tipo de Controle de Tração.

7.9 – Ponta de Eixo: Todas as peças da Suspensão deverão permanecer Originais VW, 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. Ponta de eixo traseira livre, podendo retrabalhar o cubo.

Art. 8° - SUSPENSÃO

8.1 – A Suspensão deverá ser Original do Modelo, sendo Proibido modificar as dimensões e o Sistema Básico Homologado, respeitando-se o numero 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 **1,65** (hum metro e sessenta e cinco centímetros) medidos na parte inferior externas 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: Os Amortecedores poderão ser Nacionais de qualquer Marca, com diâmetro Máximo da haste de **20,0** (vinte,zero) **mm** nos amortecedores traseiros e diâmetro Original nos amortecedores dianteiros. Proibido reservatório de expansão de gás externo. Livre Material de construção do corpo. Deverá manter-se o mesmo número que veio no Veículo Original.

Proibido o uso de amortecedores IMPORTADOS.

8610-1262 SPORT - Dianteiro para os Modelos 305, 307, 321, 373, 377.

862066 SPORT - Dianteiros para os Modelos 305, 307, 321, 373, 377.

802644 - Traseiros para os Modelos 305, 307, 321.

8040-1180 - Traseiros para os Modelos 373, 377.

8040-1222 SPORT - Para todos os Modelos

É Permitido Consertar, Encurtar as Hastes e Cartuchos, Alterar Cargas e Pressurizar, Permitido Valvular e fazer rosca na carcaça para manutenção. Permitido ainda Calçar os Amortecedores Curtos com calços livres. É Permitido o Intercâmbio dos Amortecedores Traseiros dos Modelos **305, 307 e 377**. 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. Permitido Linkar. Sistema Livre.

8.4 – Molas: de marcas livres, desde que nas medidas especificadas abaixo. É Permitido: Aquecer, Inativar, Cortar partes Soldar partes inativas, alterar os pratos.

Respeitando o número **máximo** de espiras. Os únicos diâmetros Permitidos são:

Molas Dianteiras – Mod. 305, 307 e 321. 12,05 mm 6,5 espiras

Molas Dianteiras – Mod. 305, 307 e 321. 12,70 mm 7,5 espiras

Molas Dianteiras – Mod. 377. 12,05 mm 7,1 espiras

Molas Dianteiras – Mod. 377. 12,70 mm 7,1 espiras

Molas Dianteiras – Mod. 377. 12,90 mm 7,1 espiras

Molas Traseiras – Mod. 305 e 307. 10,00 mm 11,5 espiras

Molas Traseiras – Mod. 305 e 307. 10,20 mm 11,5 espiras

Molas Traseiras – Mod. 321. Diâmetro e Espiras Livres

Molas Traseiras – Mod. 377 e 373. 10,40 mm 10,4 espiras

Molas Traseiras – Mod. 377 e 373. 10,60 mm 10,4 espiras

Tolerância de +/- **0,2** (zero, dois) **mm** devido aos processos de Aquecimento, Têmpera e Revestimento. O numero de Espiras acima

especificado é o Original das Molas, sendo Permitido cortar partes das mesmas. É Proibido o uso de Molas Fórmula.

8.5 – Buchas e Borrachas dos Amortecedores Traseiros: Material livre. Proibido o uso de rolamentos e UNIBALL

8.6 – Buchas da Suspensão: Poderá ser alterada, para tecnil, Proibido o uso de “Uniball”.

8.7 – Barra Estabilizadora: Seu uso é Opcional, porém, quando usadas, é de livre marca. Não há restrições quanto a sua fixação.

8.8 – Batentes da Suspensão: É Permitida a sua Retirada ou Substituição por outro da Marca com Retrabalho Livre.

8.9 – Buchas do Agregado: Material Livre, no mesmo Sistema, Dimensões e Posicionamento Originais, sendo de **12** (doze) **mm**. Com tolerância + ou – **1** (um) **mm**.ou espaçamento entre o agregado e o monobloco.

8.10 – Pivôs da Suspensão: livre.

8.11 – Coluna da Suspensão: Original do Modelo. Permitido empenar para acerto de Cambagem. É Permitido Retrabalhar o furo para fixação do Pivô do **Santana 2000**. É Permitido fazer um furo na extremidade central e inferior da coluna com a única finalidade de prender e guiar a peça no torno para fazer a rosca para regulagem do

Prato da Mola, é Permitido alterar a Coluna da Suspensão com a Finalidade única e exclusiva de fixar o Braço da Direção, sendo que deve ser mantida a distancia entre o suporte do canote, sendo esta de **58** (cinquenta e oito) **mm**.com tolerância de + ou –**2** (dois) **mm**. A fixação dos terminais de direção deverá ser de cima para baixo.

8.12 É Permitido calçar as pontas de Eixo traseiras para alinhamento das rodas.

Art. 9º - RODAS E PNEUS

91. – Rodas: “livres marcas e alterações, desde que mantenha as dimensões externas do item 8.2 do Art. 8, diâmetro de 13” x 6” (treze x seis) **polegadas**, medidas máximas, sendo Permitido concertar e Pintar. As Rodas devem ser intercambiáveis entre si, quanto à furação de flange e cubo de Rodas, O Aro Não pode sobressair ao Pneumático quando a este estiver montado.

9.2 – Alargadores de Rodas: Permitido o seu uso somente nas rodas dianteiras, com medida máxima de **10** (dez) **mm** quando utilizados os alargadores das Rodas deverão ser fixas por meio de prisioneiros, que não poderão sobressair às rodas por mais de **15** (quinze) **mm**. **Material Livre**

9.3 – Pneus: Os Pneumáticos da Categoria deverão ser da marca **PIRELLI modelo P1**, nas medidas **175x70x13** e deverão ser substituídos quando atingirem a medida mínima de segurança indicado pelo fabricante através da sigla(marca) **TWI**. A verificação somente poderá ser feita antes dos treinos classificatórios e provas. Proibido o uso de Pneumáticos especiais para competição.

9.4 – Não é Permitido o uso de Válvulas Reguladoras e de Alívio da Pressão dos Pneumáticos.

9.5 – É Permitida a instalação de Prisoneiros 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. 11 – SISTEMA DO VEÍCULO

11.1.1 – 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 de faróis e lanternas Originais. Essas chapas que substituem os faróis poderão ser vazadas para melhor refrigeração do motor. Lanternas traseiras são de uso obrigatório.

11.1.2 – Luz de Freio: Os Veículos devem estar equipados com as Luzes de Freio eficientes, sendo o mínimo de **02** (duas) nas Lanternas Traseiras (externas) e **02**(duas) atrás do Vidro Traseiro (internas). 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 potencia 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 qualquer tipo 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 o sistema de acionamento hidráulico para a luz de freio.

11.1.3 – Instrumentos do Painel: É Permitido Retirar, Modificar, Substituir ou Acrescentar instrumentos de livre procedência, digital ou

analógico, Permitindo o uso do **Data Logger Fueltech** de **6** (seis) **canais** para monitorar parâmetros do motor. Não é permitido o uso de telemetria o outro equipamento que transfira informações de dados do carro para o boxe ou vice-versa. Autorizado os usos de radio comunicadores entre piloto e boxe. Não há restrições quanto ao uso de Conta-Giros- “dedo duro”, **Proibido o uso de Lap Hot e Alfano**. Telemetria LIVRE exceto as que tenha comunicação com os boxes.

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.

11.1.6 – Bateria: A Capacidade e tipo de Bateria são livres, sendo permitida somente **01** (uma).

11.1.7 – Motor de Partida: Livre.

11.2 – SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO

11.2.1 – Carburador: apenas um, livre marca, respeitando o corpo borboleta com **52,0 mm de espessura**.

11.2.2 – Mecanismo de Acionamento das Borboletas: livre.

11.2.3 – Afogador: É Permitida a retirada da Borboleta do Afogador e seu Mecanismo de Acionamento.

11.2.4 – Centradores: livre

11.2.5 – Giclês (Gicleur): Livre da Marca ou Similares,

11.2.6 – Canetas: livres

11.2.7 – Flanges: livres.

11.2.8 – Tela Protetora de 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 da marca sem retrabalho.

11.2.10 – Sistema de Injeção eletrônica para as Categorias Marcas: Os Veículos com Alimentação por Injeção deverão usar o Corpo de Injeção (**corpo de borboleta**) Original do **Motor 1.6 MI**, com diâmetro máximo de **52** (cinquenta e dois) **mm** de borboleta, não sendo permitido qualquer tipo de retrabalho no corpo, borboleta e eixo.

Batente de final de curso e regulagem de marcha lenta livre e acionamento livre.

11.2.11 – Sistema de Gerenciamento do Motor (Módulo de Injeção): Liberado o uso do modulo de injeção da marca FuelTech ate o modelo FT350.

11.2.12 – Válvulas Injetoras de Combustível (Bicos): Deverão ser Obrigatoriamente nacionais. Livre retrabalho.

11.2.13 – Tubo Distribuidor (Flauta): Deverá ser Original do Veículo sem retrabalho.

11.2.14 – Regulador de Pressão: Livre.

11.2.15 – Acelerador: Será Permitido apenas Acelerador acionado através de Cabos Mecânicos, Não sendo permitido o uso de acelerador Eletrônico.

11.2.16 – Coletor de Admissão Original da marca sem retrabalho.

11.2.17 – Filtro de Ar: É obrigatório a utilização de filtro ar, deverá ser Original ou do mercado paralelo, mesmo material do original, não sendo Permitido o retrabalho.

11.2.18 – 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.

11.2.19 – Bomba de Combustível: livre marca podense usar apenas uma bomba, e a mesma não poderá esta fixada no habitáculo do veiculo.

11.2.20 – Filtro de Combustível: Livre. O Filtro Não poderá localiza-se no interior do habitáculo.

11.2.21 – Tubulação de Combustível: Deve se especifica para o uso com Combustíveis. Quando a Tubulação passar pelo interior do Habitáculo, a mesma deverá ser Metálica em toda a sua extensão.

11.2.22 – Tanque de Combustível: Original com Livre retrabalho e fixação, devendo permanecer na posição Original. O bocal de abastecimento do Tanque de Combustível deve permanecer Original, podendo-se apenas alterar o respiro, com mangueira metálica, dirigida ao exterior do Veículo.

11.3 – SISTEMA DE ESCAPAMENTO

11.3.1 – Coletor de Escape – Proibido o uso de escape de INOX.

11.3.2 – 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 **15** (quinze) **cm.** o perímetro do Carro e na saída pela lateral, deve esta Obrigatoriamente dentro deste perímetro. A saída, tanto para trás como pela lateral, devem ser situadas pela metade do entre –eixos para trás do Veículo com tolerância de + ou –

50 (cinquenta) mm. Nenhuma parte do Sistema de Escapamento pode tocar o solo quando **2**(dois) **Pneus** do mesmo lado da saída do Escapamento estiverem totalmente vazios.

11.3.3 – Juntas de Escape: Livres.

11.3.4 – É Proibido direcionar o roteiro do Escapamento pelo interior do Habitáculo.

11.4 – SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO

11.4.1 – Bomba de Óleo: Modelo Original, Livre Marca e Procedência. É Permitido alterar a pressão do Óleo através de Retrabalho na Mola da Bomba de Óleo, substituído, cortando ou calçando a Mola Reguladora de Pressão.

11.4.2 – Cárter: Original do Motor com Livre Retrabalho. É Permitido o uso do Defletor, mesmo que para isso haja acréscimos de material.

11.4.3 – Filtro de Óleo: Livre.

11.4.4 – É Permitida a instalação de um Radiador de Óleo de livre Marca e Procedência, bem como os dispositivos necessários para sua fixação e ligação. Sua conexão só poderá ser através de um flange entre o Filtro de Óleo e o suporte deste.

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 de polia não sendo permitido outros retrabalhos.

11.5.2 – Radiador: Nacional, de Livre marca e modificação. É Permitido instalar Tela Protetora do Radiador na parte interna da grade dianteira. É Permitido diminuir área de refrigeração do Radiador acrescentando material Livre nas aberturas de entrada de ar, sem modificar as linhas, formas e aparência do Veículo. Nos modelos com Embreagem Eletromagnética ou Ventilador Elétrico, o uso deste sistema é Facultativo, porém, se utilizado, deverá ser Original, sendo Permitido instalar com controle de acionamento manual.

11.5.3 – Válvula Termostática: Livre Marca e Tipo, sendo Facultativo o seu emprego.

11.5.4 – Kit de Proteção de Papelão para Radiador: Livre.

11.5.5 – Mangueira de Água do Sistema de Arrefecimento: Livre.

11.5.6 – 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.

11.6 – SISTEMA ELÉTRICO DO MOTOR

11.6.1 – Ignição: Original da Marca. O ajuste interno do Distribuidor é Livre.

11.6.2 - Devera ser do fabricante Fuel Tech modelo RACEPRO-F! ou FT 200, FT 250, Ft 300 e FT350. Permitido o uso de roda Fônica.

Bobina de ignição:

11.6.3 - Bosch F000ZS0104 original do gol 1.08 (oito) válvulas com módulo de ignição integrado para configuração com distribuidor.

11.6.4 - Bosch F000ZS0210 ou NGK U2003, bobina dupla (quatro torres) com modulo de ignição integrado para configuração com roda fônica.

11.6.5 - PERMITIDO USO SOMENTE DE UMA (01) bobina ligado ao modulo de ignição

11.6.6 - PROIBIDO O USO DO MODULO DE IGNIÇÃO “EXTERNO” DE QUALQUER PROCEDENCIA.

Distribuidor:

11.6.7 - Originais dos motores VW 1.6 ou 1.8 a álcool ou gasolina com trabalho interno livre.

11.6.8 - O sistema de ignição de ser ligado a central Fueltech para mapeamento do avanço.

11.6.9 - No caso de uso de roda fônica, o sistema de ignição deve ser ligado à central Fuelch para mapeamento do avanço.

11.6.10 -É permitido o uso de roda fônica acoplada no eixo virabrequim (dianteiro ou traseiro).

11.7.11 - É permitido o uso de um (01) sensor de rotação (indutivo ou Hall) especificamente para leitura do ponto morto superior (PMS) do primeiro cilindro.

11.6.12 -É proibido o sensor de fase no eixo da árvore intermediaria.

11.6.13 - No caso do uso do distribuidor em conjunto com a roda fônica sua única e exclusiva finalidade deverá ser para o movimento da bomba de óleo do motor, onde o sistema elétrico de alimentação do distribuidor deverá permanecer desligado.

11.6.14 - É proibido uso de configuração roda fônica no modo sequencial.

11.7.2 – Bobina: Original da Marca ou similar ou a **BOSCH F 000 ZSO 104 (Original do VW 1.0-8v).**

11.7.3 – Velas e Cabos de Velas: Livres, Marca e Procedência.

11.7.4 – Alternador: Original da Marca, não sendo permitida nenhuma modificação. É PROIBIDO a instalação de uma Chave Manual para ligar e desligar a excitação do Campo Magnético.

11.7.5 – Bateria: 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.

11.7.6 – Motor de Partida: LIVRE

11.7.7 – Chicote Elétrico do Motor: Livre.

11.7.8 – Juntas do Cabeçote e de Vedação: Livres da Marca e Procedência. É Proibido o uso de “O-ring” em substituição ou com a utilização da junta do cabeçote.

11.7.9 – Correias: Livres de Tipo Marca e Comprimento, desde que mantenham os Sistemas Originais.

11.7.10 – Árvore Intermediária: Deverá permanecer Original, sendo Permitido somente o tratamento Térmico e nitretação.

11.7.11 – Fixação do Motor: É permitido mudar a posição ou a altura do Motor. Os coxins do Motor são Livres.

11.8 – SISTEMA DE DIREÇÃO

11.8.1 – O Sistema de Direção deve ser Original do Modelo, mantendo peças, componentes e fixações Originais. Permitido reforçar as barras com material LIVRE

11.8.2 – Caixa de Direção e Amortecedores da Direção: Deve ser Original do Modelo, sendo proibido mudar seus pontos de fixação. É Permitido o uso de Limitadores de Curso.

11.8.3 – Barras, Ponteira e Pinos da Direção: Devem ser Originais do Modelo podendo reforçar a barra de direção, e devem ser montados na forma Original.

11.9 – SISTEMA DE FREIO

11.9.1 – Freios: Originais da Marca, sendo permitida a remoção dos defletores de freio dianteiro.

11.9.2 – Pastilhas de Lonas: Livres.

11.9.3 – Freios de Estacionamento: Permitida a remoção total do conjunto.

11.9.4 – 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.

11.9.5 – Pinças de Freio e Disco: É Permitido usar Pinças e Freio dos Modelos 1.8 discos Originais da Marca e/ou similar Nacional. É Permitido o uso de Discos Ventilados.

11.9.6 – Cilindros de Freio Traseiros: Nacional Livre da **Marca Volkswagen, Bosch, Bendix, Varga.**

11.9.7 – Ação do Freio: A ação do Pedal do Freio deve atuar normalmente sobre as 4(quatro) rodas. Em caso de vazamento em qualquer ponto da canalização ou avaria no sistema, a Ação do Pedal deverá atuar em pelo menos **2(duas) rodas**, sendo **1(uma)** de cada lado do veículo.

11.9.8 – Pedaleira: Livre da Marca sem modificar o sistema. É permitido substituir ou modificar o Eixo de Apoio e a montagem das Pedaleiras, Livre Travas, Anéis de Encosto, Contra-Pino, Rosca. Permitted adicionar Mola de Retrocesso do Pedal permitido adaptar e/ou modificar apoio dos pés nos Pedais, Livre procedência e tipo.

11.9.9 – Tomada de Ar para o Freio: É Permitido instalar uma Tomada de Ar para o Freio de cada roda, com direcionamento do ar através de mangueira Livre. É Autorizada a abertura, no pára-choque ou na carroceria sem ultrapassar os limites deste, de um furo circular com diâmetro de até **10,0 (dez) cm.** ou de qualquer forma com área máxima de **78,6 (setenta e oito, seis) cm².** Os suportes e condutores necessários são Livres.

11.9.10 – Não é permitida a instalação de sistema de regulagem manual de balanço da pressão do Freio.

11.9.11 – Tubulação do Freio e Flexíveis: Livres.

Art. 12° - 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 Operacional.

12.2 – No caso de peça do Motor, qualquer concerto 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. 13° - PORCAS, PARAFUSOS E CAVILHAS

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

Art. 14° - CONDUTORES E CANALIZADORES

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

Art. 15° - 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 como 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 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 e algum item Lacrado anteriormente implicará em Penalizações aos infratores, impostas pelos Comissários Desportivo.

Art. 16° - 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 como 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”.

Art. 17° - MODELO DE VEÍCULO

17.1 – Veículo pertencente a uma serie 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 as rodas.

Art. 18° - CASOS OMISSOS Os casos omissos serão resolvidos de acordo com a tradução do “Anexo J” da Federação Internacional de Automobilismo (FIA), publicado pelo Conselho Técnico Desportivo Nacional da Confederação Brasileira de Automobilismo. Esse

regulamento foi elaborado pelo CLUBE DE PILOTOS DO OESTE, o qual tem como presidente o Sr. RICARDO MARIOTTI; qualquer alteração necessária será feita na forma de adendo.

Clube de Pilotos do Oeste
Presidente: Ricardo Mariotti

Federação de Automobilismo
Baiano.
Presidente:

Presidente CPT
Antonio Juracy Moreno Neto