

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
FEDERAÇÃO PERNAMBUCANA DE AUTOMOBILISMO (FPA)

CAMPEONATO REGIONAL DE ARRANCADA (CARUARU-PE)

REGULAMENTO TÉCNICO 2012

#1 - CATEGORIA STANDARD – ST

#1.1 - DEFINIÇÃO:

Participam desta categoria veículos de turismo de grande produção em série, coupê, sedan ou pick-up, de 2, 3, 4 ou 5 portas, de tração dianteira ou traseira equipados com motores naturalmente aspirados.

#1.2 – HOMOLOGAÇÃO:

Veículos de fabricação nacional, com produção mínima de 1000 (mil) exemplares idênticos, em 12 (doze) meses consecutivos, equipados originalmente com motores de no máximo 5 (cinco) cilindros. Permitido o uso de veículos de no mínimo 02 (dois) lugares. A denominação desta categoria será Standard.

O veículo competidor deve ser identificado com números, em cor contrastante ao fundo em que for aplicado, em ambas as laterais e nos vidros dianteiro e traseiro. O número deverá ser formado por algarismos com dimensões de no mínimo 10 cm (dez centímetros) de altura e 2 cm (dois centímetros) de traço cada um.

Também será obrigatório o uso de letras que identificam a categoria (ST), com dimensões de no mínimo 7 cm (sete centímetros) de altura e 2 cm (dois centímetros) de traço cada uma.

Será obrigatória também a inscrição do nome e do tipo sanguíneo do piloto nas portas dianteiras.

Fica proibida a identificação do veículo com polidores de sapato tipo “nugget” e fitas adesivas tipo crepe, isolante ou similares.

#1.3– MOTOR:

O motor deverá manter suas características originais de fábrica com relação ao ângulo e posição de montagem do conjunto: motor, caixa de câmbio e diferencial.

O material de construção dos coxins do motor é livre, porém o diâmetro do furo para fixação dos mesmos deve ter a medida do original de fábrica, devendo ainda o mesmo ser central e utilizado como único modo de fixação do motor.

A furação no agregado (quadro de suspensão) para fixação do coxim do motor deverá ser mantida original de fábrica, ou seja, também com o diâmetro do furo original, sem qualquer trabalho.

A ordem de montagem de fábrica do conjunto motor, caixa de cambio e diferencial não pode ser alterada.

Liberado o trabalho do bloco original da marca do veículo, permitindo-se o aumento do volume do mesmo.

Liberado o uso dos blocos de veículos em produção, fora de linha ou comercializados diretamente pelo fabricante do veículo.

Proibido o uso de blocos de modelos de veículos provenientes de importação independente.

#1.4– SISTEMA DE IGNIÇÃO:

Marca e tipo de velas, limitador de giro e cabos de alta tensão são livres.

O número de velas não poderá ser alterado.

O número de bobinas é livre, bem como seu tipo e marca.

A caixa de ignição (módulo) é livre no seu tipo e marca (MSD,etc).

#1.5 – SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

Termostato, sistema de controle de temperatura, acionamento e o ventilador são livres.

Proibida a retirada do radiador, bomba d'água ou das mangueiras que os ligam.

Proibida a mudança do local de fixação dos itens mencionados acima.

#1.6 – CABEÇOTE:

O cabeçote deve ser obrigatoriamente original fornecido pelo fabricante do veículo, sendo permitido o seu trabalho.

Permitida a substituição do comando de válvulas original.

O uso de cabeçotes de 16 (dezesesseis) e 20 (vinte) válvulas é permitido de acordo com o item 1.3.

Liberado o uso de cabeçotes com fluxo cruzado.

#1.7 – ALIMENTAÇÃO:

O coletor de admissão deve ser mantido original, fornecido pelo fabricante do veículo, sendo livre seu retrabalho, porém mantendo as características originais do fabricante.

O aumento do número original de carburadores não é permitido.

O uso de injeção eletrônica nacional é permitido com no máximo 1 (um) bico por cilindro.

Permitido o uso de 1 (um) carburador ou corpo de borboleta nacional de qualquer tipo ou marca, sendo permitido ainda, modificar os elementos dos mesmos ou dispositivos de injeção que regulam a quantidade de ar/combustível.

Fica proibido qualquer tipo de dispositivo de superalimentação (óxido nítrico, turbo, compressor, blower, superchargers e outros mais que possam surgir).

#1.8 – ESCAPAMENTO:

Livre.

#1.9 – SUSPENSÃO:

Os veículos deverão ter um espaço livre mínimo de 3" (três polegadas) de altura, a contar do ponto mais extremo da dianteira até 12" (doze polegadas) após o centro do eixo dianteiro. A distância entre os eixos de rolagem deve permanecer inalterada (medidas conforme indica o fabricante), ficando vetadas quaisquer alterações que avancem ou recuem ambos os eixos ou para frente ou para trás. A tolerância máxima permitida será de 2,5 cm (dois vírgula cinco centímetros) da distância entre eixos indicada pelo fabricante. Essa tolerância será admitida somente com relação ao eixo dianteiro, ficando proibida qualquer alteração para movimentação do eixo traseiro.

Permitido alterar a altura dos amortecedores e a colocação de calços.

Permitido o uso de suspensão regulável (rosca).

Fica liberado o material das buchas, desde que não se altere o ponto de sua fixação.

Todos os componentes da suspensão devem estar presentes nos seus lugares originais.

O comprimento de molas é livre, assim como o número de espiras e diâmetro do fio.

Permitido o uso de barras de travamento fixadas entre as torres da suspensão dianteira e junto ao agredado dianteiro.

Os amortecedores são livres, contanto que seu número, tipo (telescópico, braço, etc.) e pontos de fixação sejam conservados.

Fica liberado o trabalho dos batentes superiores dos amortecedores dianteiros e/ou traseiros, podendo os mesmos ser substituídos por alumínio ou aço.

Ficam proibidos recortes, retirada ou acréscimo de material ou quaisquer soldas, que não as originais, nas torres e pontos de fixação superior ou inferior da suspensão.
Proibido o uso de “camber plate”, caster plate e similares.
As formas de assentamento de molas para suspensão “McPherson” são livres.
Demais alterações não são permitidas.

#1.10 – TRANSMISSÃO:

A caixa de câmbio (carcaça) deverá ser do mesmo fabricante do veículo.
A caixa de câmbio e o diferencial devem ser nacionais, podendo ser trabalhados, porém de acionamento manual, ficando proibido o uso de caixa automática.
A existência de conversor de torque no câmbio utilizado, caracterizará que o mesmo é automático.
Obrigatório o uso das engrenagens de marcha à ré e esta deve estar funcionando normalmente, devendo ainda ser acionada através da alavanca de engate das marchas.
Permitido o uso de diferencial autoblocante ou similares.
Obrigatório o uso do trambulador original, bem como o tipo de engate (alavanca).
Proibido o uso de trambulador de engate rápido (“in line”, “v gate” ou similares)
Proibido o uso de gear controler

#1.11 – EMBREAGEM:

Livre.

#1.12 – RODAS E PNEUS:

As rodas são livres, respeitando o diâmetro mínimo de 13 “e máximo 17”.
Os pneus deverão obrigatoriamente possuir classificação DOT com medidas de largura máxima em 225 mm e mínima 185 mm.
O tamanho dos aros utilizados no eixo dianteiro deve ser o mesmo utilizado no eixo traseiro.
Os pneus não podem exceder o limite externo dos pára-lamas.
Os pneus podem ser nacionais ou nacionalizados com INMETRO, estar em bom estado de conservação com no mínimo 2 mm (dois milímetros) de sulco na superfície de contato com o solo, medidos sobre o TWI.
Os pneus deverão ser radiais, ficando proibidos o uso de especificações do tipo MT, MH, ET-DRAG, HOSSIER, HANKOOK, ADVAN e outros mais tidos como pneus especiais.
Os pneus utilizados devem estar dimensionados para o peso do veículo e para a velocidade alcançada.
Proibido o uso de pneus “slick” de qualquer tipo, bem como pneus recapados, remoldados ou similares.
Permitido o uso, nas rodas traseiras, de pneus do tipo “Front Runners”, com especificação para uso em competições, na medida de aro máxima de 15”.
Proibido o uso de pneus de motocicleta.

#1.13 – SISTEMA DE FREIO:

O sistema de freio pode ser nacional ou importado, devendo todos os componentes estar presentes no veículo em seu local original.
Liberada a utilização de freio a disco na traseira dos veículos que não o possuem originalmente, porém não será permitida a utilização de freios de motonetas e bicicletas.e motocicletas

#1.14 – CARROCERIA E CHASSI:

É proibida qualquer alteração na carroceria ou chassi/monobloco do veículo.
São autorizados apenas acessórios que não alterem ou favoreçam de qualquer forma o rendimento mecânico ou aerodinâmico do veículo.
Permitido o levantamento do capô dianteiro, na sua parte traseira, em no máximo 10 cm (dez centímetros), medidos das extremidades em relação aos pára-lamas.

Todos os componentes que equipam o modelo básico da linha devem estar presentes, os itens tidos como opcionais podem ser substituídos pelos itens básicos.

Permitido o trabalho da borda do pára-lama dianteiro, até a altura do vinco central, mantendo as características originais, sem acréscimo ou retirada de material.

Fica obrigatório o uso de uma bandeja de contenção, instalada sob o motor e caixa de câmbio do veículo, com o objetivo de recolher o óleo que por ventura possa ser derramado em caso de quebra ou vazamento. Esta bandeja deve ter tamanho suficiente para “cobrir” a área do cárter do motor e da caixa de câmbio. A bandeja deve possuir uma borda de 3 cm (três centímetros) de altura em toda a sua extensão e estar solidamente fixada. Este item sofrerá vistoria rigorosa dos comissários técnicos.

#1.15 – HABITÁCULO:

Proibida a retirada de qualquer parte interna original do veículo com exceção dos itens permitidos.

Permitido remover a prateleira traseira de veículos dois volumes

Permitida a retirada da grade divisória do habitáculo e da tampa de madeira do assoalho do gol furgão. Todos os componentes que equipam o modelo básico da linha devem estar presentes, os itens tidos como opcionais podem ser substituídos pelos itens básicos.

Fica permitida a retirada do sistema de ar quente e frio.

Liberada a retirada dos seguintes itens originais do veículo: cintos de segurança, tapete, sanfona da alavanca do câmbio e console e bancos traseiros

Proibido o uso de volante de madeira.

#1.16 – SISTEMA ELÉTRICO:

A tensão, capacidade e marca da bateria são livres, bem como seus cabos, devendo estar solidamente fixada em seu local original.

A localização do sistema deve ser original, podendo apenas ser substituído o alternador por um de maior potência.

#1.17 – SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

O sistema de lubrificação é livre.

Todos os respiros de óleo devem finalizar em um ou mais reservatórios com capacidade mínima total de 3 (três) litros.

Fica proibido o uso de bomba de lubrificação externa.

#1.18 – CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

O percurso da linha de combustível é proibido pelo interior do veículo.

Permitido o uso de somente 1 (um) dosador.

Permitido o uso de 1 (uma) bomba de combustível.

É permitido alterar a pressão de sobre-alimentação, independente do sistema ser mecânico ou elétrico.

Bomba e filtros de combustível devem estar devidamente protegidos e não podem estar localizados no interior do habitáculo.

O tanque de combustível deve ser utilizado como única fonte de alimentação do veículo.

Em caso de substituição do tanque original, o novo tanque deverá ter o mesmo formato e estar instalado na posição e local original.

Permitido o trabalho no pescador do tanque de combustível

Permitido o uso de “catch tank”.

Fica definido como “catch tank”, qualquer reservatório adicional, subdivisão ou sistema de contenção feita no tanque.

#1.19 – SEGURANÇA:

Obrigatório o uso de macacão, sapatilhas, luvas de competição, colar cervical (protetor de pescoço) e capacete homologado e válido.

No macacão deverá estar escrito o nome do piloto e o tipo sanguíneo.

Obrigatória a substituição do banco do motorista por banco de competição, bem como o uso de cinto de segurança de no mínimo 4 (quatro) pontos de fixação.

O banco de competição deverá ser fixo, sem regulagens para frente ou para trás.

Obrigatória a retirada do banco dianteiro direito.

O uso de bancos construídos em alumínio só será permitido com a utilização de suporte adequado no assoalho e com travamento no encosto.

Obrigatória, para veículos que não possuam originalmente, a fixação de um anel/cabo para reboque na parte dianteira do veículo.

As portas dianteiras do veículo deverão abrir facilmente através de seus trincos externos.

É obrigatório uso de extintor de incêndio classe ABC carregado, válido e fixado em seu suporte.

O uso de capacete aberto é proibido.

É obrigatória a instalação de uma “gaiola de segurança” na parte interna do veículo, de modo a evitar uma deformação mais séria do habitáculo em caso de acidente ou capotamento, para os veículos que atingirem velocidade igual ou superior a 195 km/h ou o tempo abaixo dos 11,700 s, ao final dos 402 metros. Para pistas de 201 metros, fica estabelecida a velocidade igual ou superior a 160 km/h ou o tempo abaixo do 8,000 s. Esta gaiola deve ser revestida com espuma anti-chama nos pontos onde é possível o contato com o corpo do piloto. Nesta gaiola de segurança deve haver em cada cano de 38 mm (trinta e oito milímetros) um furo de 5 mm (cinco milímetros) para conferência da espessura mínima de 2 mm (dois milímetros) para aço carbono e 1,2 mm (um vírgula dois milímetros) para cromo molibdênio.

Obrigatório o uso de para quedas nos veículos que atingirem velocidade igual ou superior a 190 km/h em pistas de 402 metros ou 170 km/h em pistas de 201 metros.

#2 - CATEGORIA RACHÃO ASPIRADO / RACHÃO TURBO

#2.1 - DEFINIÇÃO:

Participam desta categoria veículos de turismo de grande produção em série, coupê, sedan ou pick-up, de 2, 3, 4 ou 5 portas, de tração dianteira equipados com motores naturalmente aspirados.

#2.2 – HOMOLOGAÇÃO:

Veículos de fabricação nacional, com produção mínima de 1000 (mil) exemplares idênticos, em 12 (doze) meses Consecutivos.

Permitido o uso de veículos de no mínimo 02 (dois) lugares.

A denominação desta categoria será RACHÃO

O veículo competidor deve ser identificado com números, em cor contrastante ao fundo em que for aplicado, em ambas as laterais e nos vidros dianteiro e traseiro. O número deverá ser formado por algarismos com dimensões de no mínimo 10 cm (dez centímetros) de altura e 2 cm (dois centímetros) de traço cada um.

Também será obrigatório o uso de letras que identificam a categoria (RA) E (RT), com dimensões de no mínimo 7 cm (sete centímetros) de altura e 2 cm (dois centímetros) de traço cada uma.

Será obrigatória também a inscrição do nome e do tipo sanguíneo do piloto nas portas dianteiras.

Fica proibida a identificação do veículo com polidores de sapato tipo “nugget” e fitas adesivas tipo crepe, isolante ou Similares.

É OBRIGATORIO A APRESENTAÇÃO DO DOCUMENTO DO VEICULO COM EMPLACAMENTO EM DIA

#2.3 – MOTOR:

O motor deverá manter suas características originais de fábrica com relação ao ângulo e posição de montagem do conjunto: motor, caixa de câmbio e diferencial.

O material de construção dos coxins do motor é livre, porém o diâmetro do furo para fixação dos mesmos deve ter a medida do original de fábrica, devendo ainda o mesmo ser central e utilizado como único modo de fixação do motor.

A furação no agregado (quadro de suspensão) para fixação do coxim do motor deverá ser mantida original de fábrica, ou seja, também com o diâmetro do furo original, sem qualquer trabalho.

A ordem de montagem de fábrica do conjunto motor, caixa de câmbio e diferencial não pode ser alterada.

Liberado o trabalho do bloco original da marca do veículo, permitindo-se o aumento do volume do mesmo.

Liberado o uso dos blocos de veículos em produção, fora de linha ou comercializados diretamente pelo fabricante do veículo.

Proibido o uso de blocos de modelos de veículos provenientes de importação independente.

#2.4 – SISTEMA DE IGNIÇÃO:

Marca e tipo de velas, limitador de giro e cabos de alta tensão são livres.

O número de velas não poderá ser alterado.

O número de bobinas é livre, bem como seu tipo e marca.

A caixa de ignição (módulo) é livre no seu tipo e marca.

#2.5 – SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

Termostato, sistema de controle de temperatura, acionamento e o ventilador são livres.

Proibida a retirada do radiador, bomba d'água ou das mangueiras que os ligam.

Proibida a mudança do local de fixação dos itens mencionados acima.

#2.6 – CABEÇOTE:

Livre

#2.7 – ALIMENTAÇÃO:

O coletor de admissão é livre, podendo ser trabalhado ou substituído.

O aumento do número original de carburadores é permitido.

O uso de injeção eletrônica é permitido desde que seja mantido o número original de bicos injetores.

Permitido o uso de carburadores de qualquer tipo ou marca, sendo permitido ainda, modificar os elementos do mesmo ou dispositivos de injeção que regulam a quantidade de ar/combustível.

Fica proibido qualquer tipo de dispositivo de superalimentação, EXCETO PARA A CATEGORIA RACHÃO TURBO (óxido nítrico, turbo, compressor, blower, superchargers e outros mais que possam surgir).

#2.8 – ESCAPAMENTO:

Livre.

#2.9 – SUSPENSÃO:

LIVRE SEU RETRABALHO

8

#2.10 – TRANSMISSÃO:

A caixa de câmbio (carcaça) deverá ser do mesmo fabricante do veículo.

#2.11 – EMBREAGEM:

Livre.

#2.12 – RODAS E PNEUS:

As rodas são livres,

Os pneus deverão obrigatoriamente possuir classificação DOT

Permitida a utilização de pneus importados . FICA PROIBIDO O USO DE PNEUS IMPORTADOS , TIPO ADVAN, TOYO, DRAG DOT, OU QUALQUER OUTRO QUE SEJA DESTINADO A USO DE COMPETIÇÃO

O tamanho dos aros utilizados no eixo dianteiro deve ser o mesmo utilizado no eixo traseiro.

Os pneus não podem exceder o limite externo dos pára-lamas.

Os pneus podem ser nacionais ou importados, estar em bom estado de conservação com no mínimo 2 mm (dois milímetros) de sulco na superfície de contato com o solo, medidos sobre o TWI.

Os pneus deverão ser radiais.

Os pneus utilizados devem estar dimensionados para o peso do veículo e para a velocidade alcançada.

Proibido o uso de pneus “slick” de qualquer tipo, bem como pneus recapados, remoldados ou similares

Proibido o uso de pneus de motocicleta.

#2.13 – SISTEMA DE FREIO:

O sistema de freio deve ser original, no entanto as canalizações podem ser substituídas por outras de melhor performance.

O sistema de freio pode ser nacional ou importado, devendo todos os componentes estar presentes no veículo em seu local original.

Liberada a utilização de freio a disco na traseira dos veículos que não o possuem originalmente

Fica autorizada a retirada do dispositivo antiblocagem.

#2.14 – CARROCERIA E CHASSI:

Permitido o levantamento do capô dianteiro, na sua parte traseira, em no máximo 10 cm (dez centímetros), medidos das extremidades em relação aos pára-lamas.

Todos os componentes que equipam o modelo básico da linha devem estar presentes, os itens tidos como opcionais podem ser substituídos pelos itens básicos.

Fica obrigatório o uso de uma bandeja de contenção, instalada sob o motor e caixa de câmbio do veículo, com o objetivo de recolher o óleo que por ventura possa ser derramado em caso de quebra ou vazamento. Esta bandeja deve ter tamanho suficiente para “cobrir” a área do cárter do motor e da caixa de câmbio. A bandeja deve possuir uma borda de 3 cm (três centímetros) de altura em toda a sua extensão e estar solidamente fixada. Este item sofrerá vistoria rigorosa dos comissários técnicos.

#2.15 – HABITÁCULO:

Proibida a retirada de qualquer parte interna original do veículo com exceção dos itens permitidos.

Permitido remover a prateleira traseira de veículos dois volumes

Permitida a retirada da grade divisória do habitáculo e da tampa de madeira do assoalho do gol furgão.

Todos os componentes que equipam o modelo básico da linha devem estar presentes, os itens tidos como opcionais podem ser substituídos pelos itens básicos.

Fica permitida a retirada do sistema de ar quente e frio. Proibido o uso de volante de madeira.

#2.16 – SISTEMA ELÉTRICO:

A tensão, capacidade e marca da bateria são livres, bem como seus cabos, devendo estar solidamente fixada em seu local original.

A localização do sistema deve ser original, podendo apenas ser substituído o alternador por um de maior potência.

#2.17 – SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

O sistema de lubrificação é livre.

Todos os respiros de óleo devem finalizar em um ou mais reservatórios com capacidade mínima total de 2 (dois) litros.

#2.18 – CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

O percurso da linha de combustível é proibido pelo interior do veículo.

Permitido o uso de somente 1 (um) dosador.

Permitido o uso de 1 (uma) bomba de combustível de qualquer marca, modelo ou procedência.

Liberado o número de bombas utilizadas similares à bomba de gol GTI.

É permitido alterar a pressão de sobre-alimentação, independente do sistema ser mecânico ou elétrico.

Bomba e filtros de combustível devem estar devidamente protegidos e não podem estar localizados no interior do habitáculo.

O tanque de combustível deve ser utilizado como única fonte de alimentação do veículo.

Em caso de substituição do tanque original, o novo tanque deverá ter o mesmo formato e estar instalado na posição e local original.

Permitido o uso de “catch tank”.

Fica definido como “catch tank”, qualquer reservatório adicional, subdivisão ou sistema de contenção feita no tanque.

#2.19 – SEGURANÇA:

As portas dianteiras do veículo deverão abrir facilmente através de seus trincos externos.

É obrigatório uso de extintor de incêndio classe ABC carregado, válido e fixado em seu suporte.

#3 - CATEGORIA DIANTEIRA TURBO “C” – DT-C

#3.1 – DEFINIÇÃO:

Participam desta categoria veículos de turismo de grande produção em série, coupê, sedan ou pick-up de 2, 3, 4 ou 5 portas.

Veículos de tração dianteira equipados com motores superalimentados por meio de turbo compressor, blower ou supercharger.

#3.2 – HOMOLOGAÇÃO:

Veículos de fabricação nacional, devidamente documentados, sendo obrigatória apresentação do certificado de registro e licenciamento originais do mesmo, no ato da vistoria. O número de chassi constante deste certificado deve ser o mesmo gravado no monobloco/chassi do veículo.

Proibido o uso de veículos baixados ou somente com nota fiscal de aquisição.

Deverão ter sido produzidos ao menos 1000 (mil) exemplares idênticos em 12 (doze) meses consecutivos, equipados originalmente com motores de 4 (quatro) ou 5 (cinco) cilindros.

Permitido o uso de veículos de no mínimo 02 (dois) lugares ou mais.

A denominação desta categoria será Dianteira Turbo “C”.

O veículo competidor deve ser identificado com números, em cor contrastante ao fundo em que for aplicado, em ambas as laterais e nos vidros dianteiro e traseiro. O número deverá

ser formado por algarismos com dimensões de no mínimo 10 cm (dez centímetros) de altura e 2 cm (dois centímetros) de traço cada um.

Também será obrigatório o uso das letras que identificam a categoria (DT- C), com dimensões de no mínimo 7 cm (sete centímetros) de altura e 2 cm (dois centímetros) de traço cada uma.

Será obrigatória também a inscrição do nome e do tipo sanguíneo do piloto nas portas dianteiras.

Fica proibida a identificação do veículo com polidores de sapato tipo “nugget” e fitas adesivas tipo crepe, isolante ou similares.

#3.3 – MOTOR:

O motor deverá manter suas características originais de fábrica com relação ao ângulo e posição de montagem do conjunto: Motor, caixa de câmbio e diferencial.

O material de construção dos coxins do motor é livre, porém o diâmetro do furo para fixação dos mesmos deve ter a medida do original de fábrica, devendo ainda o mesmo ser central e utilizado como único modo de fixação do motor.

A furação no agregado (quadro de suspensão) para fixação do coxim do motor deverá ser mantida original de fábrica, ou seja, também com o diâmetro do furo original, sem qualquer trabalho.

A ordem de montagem de fábrica do conjunto motor, caixa de cambio e diferencial não pode ser alterada.

Fica livre o trabalho do bloco original, permitindo-se o aumento do volume do mesmo.

Liberado o uso dos blocos de veículos em produção, fora de linha ou comercializados diretamente pelo fabricante do veículo e através de seus concessionários.

Proibido o uso de blocos de modelos de veículos provenientes de importação independente.

#3.4 – SISTEMA DE IGNIÇÃO:

Marca e tipos de velas, limitador de giro e cabos de alta tensão são livres.

A caixa de ignição deve ser original do veículo, e utilizada como única fonte de alimentação elétrica para a bobina.

Proibido o uso de caixa de ignição (módulos) do tipo “MSD” ou similar.

Proibido o uso de ignição dupla, quando este sistema não for original do modelo do veículo.

Proibido o uso de controle de ignição do tipo 3E tech e similares.

Proibido o uso de controladores de booster eletrônicos.

#3.5 – SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

Termostato, sistema de controle de temperatura, acionamento e o ventilador são livres.

Proibida a retirada do radiador, bomba d’água ou das mangueiras que os ligam.

Proibida a mudança do local de fixação dos itens mencionados acima.

Proibido o uso de qualquer tipo de “intercooler”, ou de qualquer outro sistema ou substâncias que alterem a temperatura do ar recebido pelo sistema de alimentação do veículo.

Proibido o uso de “icecooler”.

#3.6 – CABEÇOTE:

O cabeçote deve ser obrigatoriamente original, fornecido pelo fabricante do veículo, sendo permitido o seu trabalho.

Permitida a substituição do comando de válvulas original.

Proibido o uso de cabeçotes de 16 (dezesseis) ou mais válvulas.

Permitido o uso de cabeçote de fluxo cruzado, desde que seja original do próprio veículo, ou seja, não é permitida a sua utilização em veículos do mesmo fabricante que não tenham sido produzidos originalmente com este item.

#3.7 – ALIMENTAÇÃO:

O coletor de admissão deve ser mantido original, fornecido pelo fabricante do veículo, podendo ser trabalhado.

Permitido o uso de somente 01 (um) único carburador nacional.

Proibido o uso de carburador no interior de caixa de pressão.

Não é permitido o acréscimo de material ao carburador utilizado.

Permitido o uso de carburadores nacionais que equipavam originalmente carros nacionais, sendo permitido ainda, modificar os elementos do carburador ou dispositivos de injeção que regulam a quantidade de ar/combustível.

Liberado o uso do sistema de catracas no carburador ou qualquer outro sistema de acionamento.

Proibido o uso de bicos suplementares ou auxiliares.

Proibido o uso de injeção eletrônica ou mecânica.

Proibido o uso de óxido nitroso.

Permitido somente o uso de 1 (uma) turbina, de fabricação nacional, seguindo as especificações abaixo:

Tamanho do rotor

Tamanho do eixo

diâmetro menor : 47mm (tamanho máximo)

diâmetro maior : 60mm (tamanho máximo)

diâmetro menor : 49,5 mm (tamanho máximo)

diâmetro maior : 64,0 mm (tamanho máximo)

Proibido o uso de turbina roletada.

#3.8 – ESCAPAMENTO:

Livre o seu dimensionamento, sendo proibida a saída do mesmo através da lataria do veículo.

Ex.: Escapamento saindo pelo pára-lama do veículo.

#3.9 – SUSPENSÃO:

Os veículos deverão ter um espaço livre mínimo de 3” (três polegadas) de altura, a contar do ponto mais extremo da dianteira até 12” (doze polegadas) após o centro do eixo dianteiro.

Devem ser mantidos os pontos de fixação originais do veículo.

A distância ente os eixos de rolagem deve permanecer inalterada (medidas conforme indica o fabricante), ficando vetadas quaisquer alterações que avancem ou recuem ambos os eixos ou para frente ou para trás. A tolerância máxima permitida será de 2,5 cm (dois vírgula cinco centímetros) da distância entre eixos indicada pelo fabricante. Essa tolerância será admitida somente com relação ao eixo dianteiro, ficando proibida qualquer alteração para movimentação do eixo traseiro.

Os amortecedores são livres, contanto que seu número, tipo (telescópico, braço, etc.) e pontos de fixação sejam conservados.

Permitido alterar a altura dos amortecedores e a colocação de calços.

Permitido o uso de suspensão regulável (rosca).

Permitida a alteração do tipo de material de construção dos assentos, batentes e buchas da suspensão, desde que não se altere o ponto de sua fixação.

Todos os componentes da suspensão devem estar presentes nos seus lugares originais.

O comprimento de molas é livre, assim como o número de espiras e diâmetro do fio.

Fica permitido o uso de barras anti-afastamento, porém as mesmas devem ser fixadas nos pontos originais de suspensão.

Permitido o uso de barras de travamento fixadas entre as torres da suspensão dianteira e junto ao agregado dianteiro.

Fica liberado o trabalho dos batentes superiores dos amortecedores dianteiros e/ou traseiros, podendo os mesmos ser substituídos por alumínio ou aço.

Ficam proibidos recortes, retirada ou acréscimo de material ou quaisquer soldas, que não as originais, nas torres e pontos de fixação superior ou inferior da suspensão da suspensão dianteira ou traseira.

As formas de assentamento de molas para suspensão “McPherson” são livres.

Proibido o uso de “camber plate”.

Proibido o uso de rodas (wheelie bars) para apoiar o veículo.

Demais alterações não são permitidas.

#3.10 – TRANSMISSÃO:

A caixa de câmbio (carcaça) deverá ser do mesmo fabricante do veículo.

O trabalho nas engrenagens e relação é livre, mas todas as engrenagens deverão estar presentes na caixa de câmbio e em perfeito funcionamento.

Permitido modificar o material de construção, bem como o local de fixação, dos suportes da caixa.

Permitido o uso de diferencial autoblocante ou qualquer modificação que o transforme em autoblocante.

Proibido o uso de caixa automática.

A existência de conversor de torque no câmbio utilizado, caracterizará que o mesmo é automático.

O trambulador deverá ser original do veículo, estando proibidos quaisquer outros tipos de engate da alavanca do câmbio.

#3.11 – EMBREAGEM:

Livre.

#3.12 – RODAS E PNEUS:

As rodas são livres, respeitando o diâmetro mínimo de 14” e máximo 17”.

Os pneus deverão obrigatoriamente possuir classificação DOT com medidas de largura máxima em 215mm e mínima 185mm.

Os tamanhos dos aros utilizados no eixo dianteiro devem ser os mesmos utilizados no eixo traseiro.

Os pneus devem ser nacionais, estar em bom estado de conservação e ter no mínimo 2mm de sulco na superfície de contato com o solo medido a partir do TWI.

Permitida a utilização de pneus importados quando estes estiverem montados nas rodas fora do eixo de tração.

Os pneus utilizados devem estar dimensionados para o peso do veículo e para a velocidade alcançada.

Permitido o uso, nas rodas traseiras, de pneus do tipo “Front Runners”, com especificação para uso em competições, na medida de aro máxima de 15”.

Proibido o uso de pneus de motocicleta.

Proibido o uso de pneus slick de qualquer tipo, bem como pneus refrisados, recapados, remoldados ou similares.

Os pneus não podem exceder o limite externo dos pára-lamas.

#3.13– SISTEMA DE FREIO:

O sistema de freio pode ser nacional ou importado, devendo todos os componentes estar presentes no veículo em seu local original.

Liberada a utilização de freio a disco na traseira dos veículos que não o possuem originalmente, porém não será permitida a utilização de freios de motonetas e bicicletas.

Liberado o uso de freios de motocicleta, desde que aprovada sua instalação pela vistoria técnica.

Fica autorizada a retirada do dispositivo antiblocagem.

#3.14 – CARROCERIA E CHASSI:

Proibida qualquer alteração na carroceria ou chassi / monobloco do veículo.

Permitido o levantamento do capô dianteiro, na sua parte traseira, em no máximo 10,0 cm (dez centímetros), medidos das extremidades em relação aos pára-lamas.

São autorizados apenas acessórios que não alterem de qualquer forma o rendimento mecânico ou aerodinâmico do veículo.

Todos os componentes que equipam o modelo básico da linha devem estar presentes, porém os itens tidos como opcionais podem ser substituídos pelos itens básicos.

Permitido o trabalho da borda do pára-lama dianteiro, até a altura do vinco central, mantendo as características originais, sem acréscimo ou retirada de material.

Fica obrigatório o uso de uma bandeja de contenção, instalada sob o motor e caixa de câmbio do veículo, com o objetivo de recolher o óleo que por ventura possa ser derramado em caso de quebra ou vazamento do motor ou caixa.

Esta bandeja deve ter tamanho suficiente para “cobrir” a área do carter do motor e da caixa de câmbio. A bandeja deve possuir uma borda de 3,0 (três) centímetros de altura em toda a sua extensão e estar solidamente fixada. Este item sofrerá vistoria rigorosa dos comissários técnicos.

#3.15 – HABITÁCULO:

Proibida a retirada de qualquer parte interna do veículo original com exceção dos itens mencionados permitidos.

São autorizados apenas acessórios que não alterem de qualquer forma o rendimento mecânico do veículo.

Todos os componentes que equipam o modelo básico da linha devem estar presentes, porém os itens tidos como opcionais podem ser substituídos pelos itens básicos.

Liberada a retirada dos seguintes itens originais do veículo: cintos de segurança, carpet, sanfona da alavanca do câmbio e console.

Permitido remover a prateleira traseira de veículos dois volumes.

Permitida a retirada da grade divisória do habitáculo e da tampa de madeira do assoalho do gol furgão.

O volante de direção e a manopla do câmbio são livres – exceto volante de madeira.

#3.16 – SISTEMA ELÉTRICO:

A capacidade e marca da bateria é livre, bem como seus cabos.

A localização deve ser original.

A bateria deve estar solidamente fixada no seu local original.

Proibida a retirada do alternador e motor de arranque.

#3.17 – SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

Fica proibido o uso de bomba de lubrificação externa e Carter seco.

Proibido o uso de Gear Controller.

Todos os respiros de óleo devem finalizar em um ou mais reservatórios com capacidade mínima total de 2 (dois) litros

.

#3.18 – CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

O percurso da linha de combustível é proibido pelo interior do veículo.

Bomba e filtros de combustível devem estar devidamente protegidos.

É permitido o uso de somente 1 (um) dosador.

Obrigatório o uso de somente 1 (uma) bomba de combustível semelhante ou equivalente a bomba de gol Gti.

Proibido o uso de bombas especiais para competição, nacionais ou importadas.

A bomba de combustível deve estar instalada sob o veículo, em local visível.

A bomba de combustível deverá estar localizada no máximo até o meio do veículo a contar da traseira do mesmo.

As dimensões da tubulação de combustível do tanque até a bomba devem ser de no máximo meia polegada, ou seja, 12,7mm (doze milímetros e sete centésimos) de diâmetro interno.

As dimensões das tubulações de combustível da bomba até o carburador devem ser de no máximo 8,0mm (oito milímetros) de diâmetro interno.

O tanque de combustível deve ser utilizado como única fonte de alimentação do veículo e deverá possuir sua fixação original sendo proibido, ainda, o seu rebaixamento ou inclinação. Em caso de substituição do tanque original, o novo tanque deverá ter o mesmo formato e estar instalado na posição e local original.

Fica liberado o trabalho no pescador do tanque de combustível.

Fica liberado a mudança do local do pescador de combustível.

Proibido o uso de "Catch Tank".

Fica definido como "Catch Tank", qualquer reservatório adicional, subdivisão ou sistema de contenção feito no tanque.

#3.19- SEGURANÇA:

Obrigatório o uso de macacão, sapatilhas ou tênis de amarrar, luvas de competição, colar cervical (protetor de pescoço) e capacete homologado e válido.

No macacão deverá estar escrito o nome do piloto e o tipo sanguíneo.

Obrigatória a substituição do banco do motorista por banco de competição homologado, e o uso de cinto de segurança homologado de no mínimo 4 (quatro) pontos de fixação.

Obrigatória a retirada do banco dianteiro direito.

O uso de bancos construídos em alumínio só será permitido com a utilização de suporte adequado no assoalho e com travamento no encosto.

Obrigatória, para veículos que não o possuam originalmente, a fixação de um anel/cabo para reboque na parte dianteira do veículo.

Obrigatório uso de extintor de incêndio classe ABC carregado, válido e fixado em seu suporte.

Obrigatório o uso de cinta de proteção na capa seca do câmbio, confeccionada em chapa de aço de no mínimo 5mm (cinco milímetros) de espessura por 7 cm (sete centímetros) de largura.

As portas dianteiras do veículo deverão abrir facilmente através de seus trincos externos ou travas.

O uso de capacete aberto é proibido.

É obrigatória a instalação de uma "gaiola de segurança" na parte interna do veículo, de modo a evitar uma deformação mais séria do habitáculo em caso de acidente ou capotamento, para os veículos que atingirem velocidade igual ou superior a 195 km/h ou o tempo abaixo dos 11,700 s, ao final dos 402 metros. Para pistas de 201 metros, fica estabelecida a velocidade igual ou superior a 160 km/h ou o tempo abaixo do 8,000 s. Esta gaiola deve ser revestida com espuma anti-chama nos pontos onde é possível o contato com o corpo do piloto. Nesta gaiola de segurança deve haver em cada cano de 38 mm (trinta e oito milímetros) um furo de 5 mm (cinco milímetros) para conferência da espessura mínima de 2 mm (dois milímetros) para aço carbono e 1,2 mm (um vírgula dois milímetros) para cromo molibdênio.

Obrigatório o uso de paraquedas nos veículos que atingirem velocidade igual ou superior a 190 km/h em pistas de 402 metros ou 170 km/h em pistas de 201 metros.

Esta configuração pode ser complementada de acordo com os modelos existentes no anexo "J" da FIA disponível no site da Confederação Brasileira de Automobilismo - CBA

#4 - CATEGORIA DIANTEIRA TURBO" B"- DT-B

#4.1 – DEFINIÇÃO:

Participam desta categoria veículos de turismo de grande produção em série, coupê, sedan ou pick-up de 2, 3, 4 ou 5 portas.

Veículos de tração dianteira equipados com motores superalimentados por meio de turbo compressor, blower ou supercharger.

#4.2 – HOMOLOGAÇÃO:

Veículos de fabricação nacional, com produção mínima de 1000 (mil) exemplares idênticos em 12 (doze) meses consecutivos, equipados originalmente com motores de 4 (quatro) cilindros.

Permitido o uso de veículos de no mínimo 02 (dois) lugares ou mais.

A denominação desta categoria será Dianteira Turbo "B"

O veículo competidor deve ser identificado com números, em cor contrastante ao fundo em que for aplicado, em ambas as laterais e nos vidros dianteiro e traseiro. O número deverá ser formado por algarismos com dimensões de no mínimo 10 cm (dez centímetros) de altura e 2 cm (dois centímetros) de traço cada um.

Também será obrigatório o uso das letras que identificam a categoria (DT- B), com dimensões de no mínimo 7 cm (sete centímetros) de altura e 2 cm (dois centímetros) de traço cada uma.

Será obrigatória também a inscrição do nome e do tipo sanguíneo do piloto nas portas dianteiras.

Fica proibida a identificação do veículo com polidores de sapato tipo "nugget" e fitas adesivas tipo crepe, isolante ou similares.

#4.3 – MOTOR:

O motor deverá manter suas características originais de fábrica com relação ao ângulo e posição de montagem do conjunto: Motor, caixa de câmbio e diferencial.

O material de construção dos suportes do motor é livre, porém os pontos de fixação devem permanecer originais.

A ordem de montagem de fábrica do conjunto motor, caixa de cambio e diferencial não pode ser alterada.

Liberado o trabalho do bloco original da marca do veículo, permitindo-se o aumento do volume do mesmo.

Liberado o uso dos blocos de veículos em produção, fora de linha ou comercializados diretamente pelo fabricante do veículo.

Proibido o uso de blocos de modelos de veículos provenientes de importação independente

#4.4 – SISTEMA DE IGNIÇÃO:

Marca e tipos de velas, limitador de giro e cabos de alta tensão são livres.

Liberado o uso de caixa de ignição (módulo) do tipo "MSD", FirePro, SparkPro, Fire4S ou similar.

Liberado o uso de ignição dupla.

#4.5 – SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

Termostato, sistema de controle de temperatura, acionamento e o ventilador são livres.

Proibida a retirada do radiador, bomba d'água ou das mangueiras que os ligam.

Proibida a mudança do local de fixação dos itens mencionados acima.

Proibido o uso de "intercooler" na parte externa do veículo. Sendo proibido o recorte de pára-choques, saia dianteira e grade.

O reservatório de líquido do "icecooler" deverá estar localizado no assoalho até o início do banco dianteiro do passageiro ou dentro do cofre do motor.

#4.6– CABEÇOTE:

O cabeçote deve ser obrigatoriamente original fornecido pelo fabricante do veículo, sendo permitido o seu trabalho.

Permitida a substituição do comando de válvulas original.

Proibido o uso de cabeçotes de 16 (dezesseis) ou mais válvulas.

Permitido o uso de cabeçote de fluxo cruzado.

#4.7 – ALIMENTAÇÃO:

O coletor de admissão é livre

Permitido o uso de somente 1 (um) único corpo de borboleta.

O aumento do número original de carburadores não é permitido.

Permitido o uso de carburadores nacionais ou importados, sendo permitido ainda, modificar os elementos desse carburador ou dos dispositivos de injeção que regulam a quantidade de ar/combustível.

Liberado o uso de bicos suplementares ou auxiliares.

O uso de injeção eletrônica é permitido.

Fica proibido o uso de óxido nitroso.

#4.8 – ESCAPAMENTO:

Livre seu dimensionamento, sendo proibida a saída do escapamento através da lataria do veículo.

Ex.: Escapamento saindo pelo pára-lama do veículo.

#4.9– SUSPENSÃO:

Os veículos deverão ter um espaço livre mínimo de 3” (três polegadas) de altura, a contar do ponto mais extremo da dianteira até 12” (doze polegadas) após o centro do eixo dianteiro.

Devem ser mantidos os pontos de fixação originais do veículo.

A distância ente os eixos de rolagem deve permanecer inalterada (medidas conforme indica o fabricante), ficando vetadas quaisquer alterações que avancem ou recuem ambos os eixos ou para frente ou para trás. A tolerância máxima permitida será de 2,5 cm (dois vírgula cinco centímetros) da distância entre eixos indicada pelo fabricante. Essa tolerância será admitida somente com relação ao eixo dianteiro, ficando proibida qualquer alteração para movimentação do eixo traseiro.

Proibido o uso de rodas (wheelie bars) para apoiar o veículo.

Liberado o uso de “camber plate”

Demais alterações são livres.

#4.10. – TRANSMISSÃO:

A caixa de câmbio (carcaça) deverá ser do mesmo fabricante do veículo.

O trabalho nas engrenagens e relação é livre, mas todas as engrenagens deverão estar presentes na caixa de câmbio e em perfeito funcionamento.

Permitido modificar o material de construção, bem como o local de fixação, dos suportes da caixa.

Permitido o uso de diferencial autoblocante ou qualquer modificação que o transforme em autoblocante.

Proibido o uso de caixa automática.

A existência de conversor de torque no câmbio utilizado, caracterizará que o mesmo é automático.

Proibido o uso de trambulador do tipo “v-gate”/ “in line”.

Liberado o uso de trambulador do tipo “h-pattern”.

#4.11 – EMBREAGEM:

Livre.

#4.12 – RODAS E PNEUS

As rodas são livres, respeitando o diâmetro mínimo de 14” e máximo 17”

Os pneus deverão obrigatoriamente possuir classificação DOT com medidas de largura máxima em 215 mm e mínima 185 mm.

Os tamanhos dos aros utilizados no eixo dianteiro devem ser os mesmos utilizados no eixo traseiro.

Os pneus devem ser nacionais, estar em bom estado de conservação e ter no mínimo 2 mm (dois milímetros) de sulco na superfície de contato com o solo medido a partir do TWI.

Permitida a utilização de pneus importados quando estes estiverem montados nas rodas fora do eixo de tração.

Permitido o uso, nas rodas traseiras, de pneus do tipo “Front Runners”, com especificação para uso em competições, na medida de aro máxima de 15”.

Proibido o uso de pneus de motocicleta.

Os pneus utilizados devem estar dimensionados para o peso do veículo e para a velocidade alcançada.

É proibido o uso de pneus “slick” de qualquer tipo, bem como pneus refrisados, recapados, remoldados ou similares.

Os pneus não podem exceder o limite externo dos pára-lamas.

ADENDO: Fica liberado o uso de pneus, Toyo R888 e Advan, com medidas de mínima de 185 e máxima de 215.

#4.13 – SISTEMA DE FREIO:

O sistema de freio pode ser nacional ou importado, devendo todos os componentes estar presentes no veículo em seu local original.

Liberada a utilização de freio a disco na traseira dos veículos que não o possuem originalmente, porém não será permitida a utilização de freios de motonetas e bicicletas.

Liberado o uso de freios de motocicleta, desde que aprovada sua instalação pela vistoria técnica.

Fica autorizada a retirada do dispositivo antiblocagem.

#4.14 – CARROCERIA E CHASSI:

Proibida qualquer alteração na carroceria ou chassi / monobloco do veículo.

Permitido o levantamento do capô dianteiro, na sua parte traseira, em no máximo 10 cm (dez centímetros), medidos das extremidades em relação aos pára-lamas.

São autorizados apenas acessórios que não alterem de qualquer forma o rendimento mecânico ou aerodinâmico do veículo.

Todos os componentes que equipam o modelo básico da linha devem estar presentes, porém os itens tidos como opcionais podem ser substituídos pelos itens básicos.

Permitido o trabalho da borda do pára-lama dianteiro, até a altura do vinco central, mantendo as características originais, sem acréscimo ou retirada de material.

Fica obrigatório o uso de uma bandeja de contenção, instalada sob o motor e caixa de câmbio do veículo, com o objetivo de recolher o óleo que por ventura possa ser derramado em caso de quebra ou vazamento do motor ou caixa.

Esta bandeja deve ter tamanho suficiente para “cobrir” a área do carter do motor e da caixa de câmbio. A bandeja deve possuir uma borda de 3 (três) centímetros de altura em toda a sua extensão e estar solidamente fixada. Este item sofrerá vistoria rigorosa dos comissários técnicos.

#4.15 – HABITÁCULO:

Proibida a retirada de qualquer parte interna do veículo original com exceção dos itens mencionados permitidos.

Todos os componentes que equipam o modelo básico da linha devem estar presentes, porém os itens tidos como opcionais podem ser substituídos pelos itens básicos.

Liberada a retirada dos seguintes itens originais do veículo: cintos de segurança, carpet, sanfona da alavanca do câmbio e console e bancos traseiros.

Permitido remover a prateleira traseira de veículos dois volumes.

Permitida a retirada da grade divisória do habitáculo e da tampa de madeira do assoalho do gol furgão.

Fica permitida a retirada do sistema de ar quente e frio.

Proibido o uso de volante de madeira.

#4.16 – SISTEMA ELÉTRICO:

A tensão, capacidade e marca da bateria é livre, bem como seus cabos.

A bateria deve estar solidamente fixada no seu local original.

Proibida a retirada do alternador e motor de arranque.

#4.17 – SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

O sistema de lubrificação é livre.

ADENDO: É proibido o uso de bomba de óleo externa e Carter seco.

Todos os respiros de óleo devem finalizar em um ou mais reservatórios com capacidade mínima total de 2 (dois) litros.

#4.18 – CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

O percurso da linha de combustível é proibido pelo interior do veículo. Bomba e filtros de combustível devem estar devidamente protegidos.

Permitido o uso de somente 1 (um) dosador.

Permitido o uso de 1 (uma) bomba de combustível de qualquer marca, modelo ou procedência.

Liberado o número de bombas utilizadas similares à bomba de gol GTI.

A(s) bomba(s) de combustível deverá(ão) estar localizada(s) no máximo no meio do veículo a contar da traseira do mesmo.

As dimensões da tubulação de combustível do tanque até a(s) bomba(s) devem ser de no máximo meia polegada, ou seja, 12,7 mm (doze milímetros e sete centésimos) de diâmetro interno.

O tanque de combustível deve ser utilizado como única fonte de alimentação do veículo.

Em caso de substituição do tanque original, o novo tanque deverá ter o mesmo formato e estar instalado na posição e local original.

Liberado o trabalho no pescador do tanque de combustível.

Liberada a mudança do local do pescador de combustível.

Liberado o uso de "Catch Tank".

Fica definido como "Catch Tank", qualquer reservatório adicional, subdivisão ou sistema de contenção feita no tanque.

#4.19 - SEGURANÇA:

Obrigatório o uso de macacão, sapatilhas, luvas de competição, colar cervical (protetor de pescoço) e capacete homologado e válido.

No macacão deverá estar escrito o nome do piloto e o tipo sanguíneo.

Obrigatória a substituição do banco do motorista por banco de competição homologado, e o uso de cinto de segurança homologado de no mínimo 4 (quatro) pontos de fixação.

Obrigatória a retirada do banco dianteiro direito.

O uso de bancos construídos em alumínio só será permitido com a utilização de suporte adequado no assoalho e com travamento no encosto.

O banco de competição deverá ser fixo, sem regulagens para frente ou para trás.

Obrigatória, para veículos que não o possuam originalmente, a fixação de um anel/cabo para reboque na parte dianteira do veículo.

As portas dianteiras do veículo deverão abrir facilmente através de seus trincos externos ou travas.

Obrigatório uso de extintor de incêndio classe ABC carregado, válido e fixado em seu suporte.

Obrigatório o uso de cinta de proteção na capa seca do câmbio, confeccionada em chapa de aço de no mínimo 5 mm (cinco milímetros) de espessura por 7 cm (sete centímetros) de largura.

É obrigatória a instalação de uma “gaiola de segurança” (santo antônio) na parte interna do veículo, de modo a evitar uma deformação mais séria do habitáculo em caso de acidente ou capotamento, para os veículos que atingirem velocidade igual ou superior a 190 km/h ou o tempo abaixo dos 11,900 s, ao final dos 402 metros. Para pistas de 201 metros, fica estabelecida a velocidade igual ou superior a 155 km/h ou o tempo abaixo do 8,000 s.

Esta gaiola deve ser revestida com espuma anti-chama nos pontos onde é possível o contato com o corpo do piloto.

O santo antônio deve ter a cada cano de 38 mm (trinta e oito milímetros) um furo de 5 mm (cinco milímetros) para conferência da espessura mínima de 2 mm (dois milímetros) para aço carbono e 1,2 mm (um vírgula dois milímetros) para cromo molibdênio.

Fica liberado o uso de policarbonato em substituição ao vidro traseiro das pick-up's para possibilitar a colocação do quinto e sexto pontos de fixação do santo antônio.

Obrigatório o uso de paraquedas nos veículos que atingirem velocidade igual ou superior a 190 km/h em pistas de 402 metros ou 170 km/h em pistas de 201 metros.

O uso de capacete aberto é proibido.

5 - CATEGORIA DIANTEIRA TURBO "A"- DT-A

#5.1 – DEFINIÇÃO:

Participam desta categoria veículos de turismo de grande produção em série, coupê, sedan ou pick-up, de 2, 3, 4 ou 5 portas.

Veículos de tração dianteira equipados com motores superalimentados por meio de turbo compressor, blower ou supercharger.

A denominação desta categoria será Dianteira Turbo “A”

O veículo competidor deve ser identificado com números, em cor contrastante ao fundo em que for aplicado, em ambas as laterais e nos vidros dianteiro e traseiro. O número deverá ser formado por algarismos com dimensões de no mínimo 10 cm (dez centímetros) de altura e 2 cm (dois centímetros) de traço cada um.

Também será obrigatório o uso de letras que identificam a categoria (DT-A), com dimensões de no mínimo 7 cm (sete centímetros) de altura e 2 cm (dois centímetros) de traço cada uma.

Será obrigatória também a inscrição do nome e do tipo sanguíneo do piloto nas portas dianteiras.

Fica proibida a identificação do veículo com polidores de sapato tipo “nugget” e fitas adesivas tipo crepe, isolante ou similares.

#5.2 – HOMOLOGAÇÃO:

Veículos de fabricação nacional, com produção mínima de 1000 (mil) exemplares idênticos em 12 (doze) meses consecutivos, equipados originalmente com motores de 4 (quatro) ou 5 (cinco) cilindros.

Permitido o uso de veículos de no mínimo 02 (dois) lugares.

#5.3 – MOTOR:

O motor deverá manter suas características originais de fábrica com relação ao ângulo e posição de montagem do conjunto: motor, caixa de câmbio e diferencial.

O material de construção dos suportes do motor é livre, porém os pontos de fixação devem permanecer originais.

A ordem de montagem de fábrica do conjunto motor, caixa de cambio e diferencial não pode ser alterada.

Liberado o trabalho do bloco original da marca do veículo, permitindo-se o aumento do volume do mesmo.

Liberado o uso de blocos de veículos em produção, fora de linha ou comercializados diretamente pelo fabricante do veículo.

Proibido o uso de blocos de modelos de veículos provenientes de importação independente.

#5.4 – SISTEMA DE IGNIÇÃO:

Marca e tipos de velas, limitador de giro, cabos de alta tensão e bobinas são livres.

#5.5 – SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

Termostato, sistema de controle de temperatura, acionamento e o ventilador são livres.

Proibida a retirada do radiador, bomba d'água ou das mangueiras que os ligam.

Proibida a mudança do local de fixação dos itens mencionados.

Proibido o uso de "intercooler" na parte externa do veículo. Sendo proibido ainda, em razão disso, o recorte de pára-choques, saia dianteira e grade.

O reservatório de líquido do "icecooler" deverá estar localizado no assoalho até o início do banco dianteiro do passageiro ou dentro do cofre do motor.

#5.6 – CABEÇOTE:

O cabeçote deve ser obrigatoriamente fornecido pelo fabricante do veículo, sendo permitido o seu trabalho.

Permitida a substituição do comando de válvulas original.

O uso de cabeçotes de 16 (dezesseis) e 20 (vinte) válvulas somente é permitido conforme item 6.3.

Também é permitido o uso de cabeçote de fluxo cruzado em veículos equipados com 8 (oito) válvulas. (Modelo Golf 2.0)

#5.7 – ALIMENTAÇÃO:

O coletor de admissão é livre.

O número de carburadores é livre.

Permitido o uso de carburadores / injeção nacionais ou importados, sendo permitido ainda, modificar os elementos do carburador ou dispositivos de injeção que regulam a quantidade de ar/combustível.

Autorizado o uso de bicos suplementares ou auxiliares.

Liberado o uso de bomba de combustível mecânica.

Proibido o uso de óxido nitroso.

Livre, sendo proibida saída através da lataria do veículo.

#5.8 – SUSPENSÃO:

Os veículos deverão ter um espaço livre mínimo de 3" (três polegadas) de altura, a contar do ponto mais extremo da dianteira até 12" (doze polegadas) após o centro do eixo dianteiro.

Devem ser mantidos os pontos de fixação originais do veículo.

A distância ente os eixos de rolagem deve permanecer inalterada (medidas conforme indica o fabricante), ficando vetadas quaisquer alterações que avancem ou recuem ambos os eixos ou para frente ou para trás. A tolerância máxima permitida será de 2,5 cm (dois vírgula cinco centímetros) da distância entre eixos indicada pelo fabricante. Essa tolerância será admitida somente com relação ao eixo dianteiro, ficando proibida qualquer alteração para movimentação do eixo traseiro.

Os amortecedores são livres, contanto que seu número, tipo (telescópico, braço, etc.) e pontos de fixação sejam conservados.

Fica liberado o trabalho dos batentes superiores dos amortecedores dianteiros e/ou traseiros, podendo os mesmos ser substituídos por alumínio ou aço.

Proibido o uso de rodas (wheelie bars) para apoiar o veículo.

Liberado o uso de "camber plate"

Demais alterações são livres.

#5.9 – TRANSMISSÃO:

A caixa de câmbio (carcaça) deverá ser do mesmo fabricante do veículo.

O trabalho nas engrenagens de relação é livre, mas todas as engrenagens deverão estar presentes na caixa de câmbio e em perfeito funcionamento.

Permitido modificar o material de construção bem como o local de fixação dos suportes da caixa.

Permitido o uso de diferencial autoblocante ou qualquer modificação que transforme o diferencial em autoblocante.

Proibido o uso de caixa de câmbio automática.

A existência de conversor de torque no câmbio utilizado, caracterizará que o mesmo é automático.

#5.10 – EMBREAGEM:

Livre.

#5.11 – RODAS E PNEUS:

As rodas são livres, respeitando o diâmetro mínimo de 13" e máximo 17"

Os pneus radiais deverão possuir largura máxima em 225 mm e mínima 185 mm.

Liberado o uso de pneus "slick" na medida máxima 24,5" X 8" X R, descrita na lateral do mesmo.

Permitida a utilização de pneus importados de qualquer tipo, respeitadas as medidas máximas acima citadas.

Permitido o uso, nas rodas traseiras, de pneus do tipo "Front Runners", com especificação para uso em competições, na medida de aro máxima de 15".

Proibido o uso de pneus de motocicleta.

Os pneus devem estar em bom estado de conservação e ter no mínimo 2 mm (dois milímetros) de sulco na superfície de contato com o solo, medido a partir do TWI.

Os pneus utilizados devem estar dimensionados para o peso do veículo e para a velocidade alcançada.

Proibido o uso de pneus recapados, remoldados ou similares.

Os pneus não podem exceder o limite externo dos pára-lamas.

Será permitido somente o uso de um jogo de pneus dianteiros, ficando obrigado o piloto ou preparador solicitar que os mesmos sejam marcados no ato da vistoria, pois do contrário serão anulados os tempos obtidos sem a referida marcação.

#5.12 – SISTEMA DE FREIO:

O sistema de freio pode ser nacional ou importado, devendo todos os componentes estar presentes no veículo em seu local original.

Liberada a utilização de freio a disco na traseira dos veículos que não o possuem originalmente, porém não será permitida a utilização de freios de motonetas e bicicletas.

Liberado o uso de freios de motocicleta, desde que aprovada sua instalação pela vistoria técnica.

Fica autorizada a retirada do dispositivo antiblocagem.

#5.13 – CARROCERIA E CHASSI:

Proibida qualquer alteração na carroceria ou chassi/monobloco do veículo.

Permitido o recorte na lataria do cofre do motor para acomodar componentes de performance, porém a lataria retirada deverá estar fixada na parte traseira do veículo.

Permitido o levantamento do capô dianteiro, na sua parte traseira, em no máximo 10 cm (dez centímetros), medidos das extremidades em relação aos pára-lamas.

São autorizados apenas acessórios que não alterem de qualquer forma o rendimento mecânico ou aerodinâmico do veículo.

Todos os componentes que equipam o modelo básico da linha devem estar presentes, os itens tidos como opcionais podem ser substituídos pelos itens básicos.

Liberada a substituição e retirada do sistema de direção hidráulica por mecânico.

Fica liberada a construção de uma bolha no capô dianteiro, com a finalidade de melhor acomodar os componentes do motor.

Permitido o trabalho nas bordas do pára-lamas dianteiros, até a altura do vinco central, com adição de material, a fim de acomodar os pneus nas medidas máximas.

Fica obrigatório o uso de uma bandeja de contenção, instalada sob o motor e caixa de câmbio do veículo, com o objetivo de recolher o óleo que por ventura possa ser derramado em caso de quebra ou vazamento do motor ou caixa.

Esta bandeja deve ter tamanho suficiente para “cobrir” a área do carter do motor e da caixa de câmbio. A bandeja deve possuir uma borda de 3 (três) centímetros de altura em toda a sua extensão e estar solidamente fixada. Este item sofrerá vistoria rigorosa dos comissários técnicos.

#5.14 – HABITÁCULO:

Proibida a retirada de qualquer parte interna do veículo original com exceção dos itens mencionados abaixo.

Liberada a retirada dos seguintes itens originais do veículo: cintos de segurança, carpet, sanfona da alavanca do câmbio e console.

Permitido remover a prateleira traseira de veículos dois volumes.

Permitida a retirada da grade divisória do habitáculo e da tampa de madeira do assoalho do gol furgão.

Todos os componentes que equipam o modelo básico da linha devem estar presentes, os itens tidos como opcionais podem ser substituídos pelos itens básicos.

Fica permitida a retirada do sistema de ar quente e frio.

Proibido o uso de volante de madeira.

#5.15 – SISTEMA ELÉTRICO:

A tensão, capacidade e marca da bateria são livres, bem como seus cabos.

A bateria deve estar solidamente fixada no seu local original.

Proibida a retirada do alternador e motor de arranque.

#5.16 – SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

O sistema de lubrificação é livre.

Todos os respiros de óleo devem finalizar em um ou mais reservatórios com capacidade mínima total de 2 (dois) litros.

#5.17 – CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

O percurso da linha de combustível é livre.

Bomba, dosador e filtros de combustível devem estar devidamente protegidos.

O tanque de combustível deve ser utilizado como única fonte de alimentação do veículo.

Em caso de substituição do tanque original, o novo tanque deverá ter o mesmo formato e estar instalado na posição e local original.

Fica permitido trabalho no tanque original, inclusive o “catch tank”.

Fica definido como “catch tank”, qualquer reservatório adicional, subdivisão ou sistema de contenção feita no tanque.

#5.18 – SEGURANÇA:

Obrigatório o uso de macacão, sapatilhas, luvas de competição, colar cervical (protetor de pescoço) e capacete homologado e válido.

No macacão deverá estar escrito o nome do piloto e o tipo sanguíneo.

Obrigatória a substituição do banco do motorista por banco de competição homologado, e o uso de cinto de segurança homologado de no mínimo 4 (quatro) pontos de fixação.

Obrigatória a retirada do banco dianteiro direito.

O uso de bancos construídos em alumínio só será permitido com a utilização de suporte adequado no assoalho e com travamento no encosto.

O banco de competição deverá ser fixo, sem regulagens para frente ou para trás.

Obrigatória, para veículos que não o possuam originalmente, a fixação de um anel /cabo para reboque na parte dianteira do veículo.

As portas dianteiras do veículo deverão abrir facilmente através de seus trincos externos.

Obrigatório uso de extintor de incêndio classe ABC carregado, válido e fixado em seu suporte.

Obrigatório o uso de cinta de proteção na capa seca do câmbio, confeccionada em chapa de aço de no mínimo 5 mm (cinco milímetros) de espessura por 7 cm (sete centímetros) de largura.

Obrigatória a instalação de santo antônio ou gaiola de segurança, de modo a evitar uma deformação mais séria do habitáculo em caso de acidente ou capotamento. Esta gaiola deve ser revestida com espuma anti-chama nos pontos onde é possível o contato com o corpo do piloto.

O santo antônio deve ter a cada cano de 38 mm (trinta e oito milímetros) um furo de 5 mm (cinco milímetros) para conferência da espessura mínima de 2 mm (dois milímetros) para aço carbono e 1,2 mm (um vírgula dois milímetros) para cromo molibdênio.

Fica liberado o uso de policarbonato em substituição ao vidro traseiro das pick-up's para possibilitar a colocação do quinto e sexto pontos de fixação do santo antonio.

O uso de capacete aberto é proibido.

Obrigatório o uso de para quedas.

#6 – CATEGORIA 'STREET'

#6.1- DEFINIÇÃO:

Participam desta categoria veículos de turismo de grande produção em série, coupê, sedan ou pick-up, de 2, 3, 4 ou 5 portas, de tração dianteira ou traseira equipados com motores naturalmente aspirados.

#6.2 – HOMOLOGAÇÃO:

Veículos de fabricação nacional, com produção mínima de 1000 (mil) exemplares idênticos, em 12 (doze) meses consecutivos, equipados originalmente com motores de no máximo 5 (cinco) cilindros.

Permitido o uso de veículos de no mínimo 02 (dois) lugares.

A denominação desta categoria será STREET O veículo competidor deve ser identificado com números, em cor contrastante ao fundo em que for aplicado, em ambas as laterais e nos vidros dianteiro e traseiro. O número deverá ser formado por algarismos com dimensões de no mínimo 10 cm (dez centímetros) de altura e 2 cm (dois centímetros) de traço cada um.

Também será obrigatório o uso de letras que identificam a categoria (STR) ,com dimensões de no mínimo 7 cm (sete centímetros) de altura e 2 cm (dois centímetros) de traço cada uma.

Será obrigatória também a inscrição do nome e do tipo sanguíneo do piloto nas portas dianteiras.

Fica proibida a identificação do veículo com polidores de sapato tipo “nugget” e fitas adesivas tipo crepe, isolante ou similar

#6.3– MOTOR:

O motor deverá manter suas características originais de fábrica com relação ao ângulo e posição de montagem do conjunto: motor, caixa de câmbio e diferencial.

O material de construção dos coxins do motor é livre, porém o diâmetro do furo para fixação dos mesmos deve ter a medida do original de fábrica, devendo ainda o mesmo ser central e utilizado como único modo de fixação do motor.

A furação no agregado (quadro de suspensão) para fixação do coxim do motor deverá ser mantida original de fábrica, ou seja, também com o diâmetro do furo original, sem qualquer trabalho.

A ordem de montagem de fábrica do conjunto motor, caixa de cambio e diferencial não pode ser alterada.

Liberado o trabalho do bloco original da marca do veículo, permitindo-se o aumento do volume do mesmo.

Liberado o uso dos blocos de veículos em produção, fora de linha ou comercializados diretamente pelo fabricante do veículo.

Proibido o uso de blocos de modelos de veículos provenientes de importação independente.

#6.4 – SISTEMA DE IGNIÇÃO:

Marca e tipos de velas, limitador de giro e cabos de alta tensão são livres.

O número de velas não poderá ser alterado.

O número de bobinas é livre, bem como seu tipo e marca.

A caixa de ignição (módulo) é livre no seu tipo e marca.

#6.5 – SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

Termostato, sistema de controle de temperatura, acionamento e o ventilador são livres.

Proibida a retirada do radiador, bomba d'água ou das mangueiras que os ligam.

Proibida a mudança do local de fixação dos itens mencionados acima.

#6.6 – CABEÇOTE:

O cabeçote deve ser obrigatoriamente fornecido pelo fabricante do veículo,

Sendo livre seu retrabalho

Permitida a substituição do comando de válvulas original.

#6.7 – ALIMENTAÇÃO:

O coletor de admissão é livre, podendo ser trabalhado ou substituído.

O aumento do número original de carburadores é permitido, porém sem acréscimo de bicos injetores.

Permitido o uso de carburadores de qualquer tipo ou marca, sendo permitido ainda, modificar os elementos do carburador ou dispositivos de injeção que regulam a quantidade de ar/combustível.

Liberado o uso de injeção eletrônica, porém deverá ser mantido o número original de bicos injetores, ou seja, 1 (um) bico injetor por cilindro.

Proibido o uso de qualquer tipo de dispositivo de superalimentação (óxido nitroso, turbo compressor, blower, superchargers e outros mais que possam surgir).

#6.8 – ESCAPAMENTO:

Livre.

#6.9 – SUSPENSÃO:

Os veículos deverão ter um espaço livre mínimo de 3” (três polegadas) de altura, a contar do ponto mais extremo da dianteira até 12” (doze polegadas) após o centro do eixo dianteiro.

Permitido alterar a altura dos amortecedores e a colocação de calços.

Fica liberado o material das buchas, desde que não se altere sua fixação.

Todos os componentes da suspensão devem estar presentes nos seus lugares originais.

O comprimento de molas é livre, assim como o número de espiras e diâmetro do fio.

O tipo de suspensão e os pontos de fixação devem permanecer originais.

Os amortecedores são livres, contanto que seu número, tipo (telescópico, braço, etc.) e pontos de fixação sejam conservados.

O uso de barras antiafastamento ou barras de tração é permitido.

Demais alterações não são permitidas.

#6.10 – TRANSMISSÃO:

A caixa de câmbio e o diferencial devem ser nacionais, sendo permitido o trabalho da relação original, porém de acionamento manual, ficando proibido o uso de caixa automática.

Proibido o uso de caixa de câmbio automática mesmo que original do veículo.

A existência de conversor de torque no câmbio utilizado, caracterizará que o mesmo é automático.

Proibido o uso de engrenagens de dente reto.

Obrigatório o uso das engrenagens de marcha à ré e esta deve estar funcionando normalmente, devendo ainda poder ser acionada através da alavanca de engate das marchas.

Proibido o uso de trambulador / alavanca do tipo “in line” / “v-gate”

Permitido o uso de diferencial autoblocante ou similares.

Os veículos dotados de eixo cardã deverão possuir obrigatoriamente uma travessa metálica de segurança com no mínimo 3 mm (três milímetros) de espessura, para que impeça o cardã de tocar o solo em caso de quebra.

#6.11 – EMBREAGEM:

Livre.

#6.12 – RODAS E PNEUS:

As rodas são livres, respeitando o diâmetro mínimo de 13” e máximo 17”

Os pneus deverão obrigatoriamente possuir classificação DOT com medidas de largura máxima em 235 mm e mínima 185 mm.

Permitida a utilização de pneus importados do tipo “DRAG DOT RADIAL”, respeitada a medida máxima acima citada.

O tamanho dos aros utilizados no eixo dianteiro devem ser o mesmo utilizado no eixo traseiro, ficando liberados desta exigência os usuários de pneus “Front Runners”.

Os pneus não podem exceder o limite externo dos pára-lamas.

Os pneus devem estar em bom estado de conservação e ter no mínimo 2 mm (dois milímetros) de sulco na superfície de contato com o solo medido a partir do TWI.

Permitida a utilização de pneus importados desde que radiais e com classificação DOT.

Permitido o uso de pneus do tipo “Front Runners”, com especificação para uso em competições.

Os pneus utilizados devem estar dimensionados para o peso do veículo e para a velocidade alcançada.

Proibido o uso de pneus “slick” de qualquer tipo, bem como pneus recapados, remoldados ou similares.

#6.13 – SISTEMA DE FREIO:

O sistema de freio pode ser nacional ou importado, bem como as canalizações podem ser substituídas por outras de melhor performance.

Fica autorizada a retirada do dispositivo anti-blocagem.

Fica ainda autorizada a utilização de freio a disco na traseira nos veículos que não o possuem originalmente.

Traseiro: O tambor deverá estar presente, sendo permitida a retirada das lonas e seu sistema interno de acionamento. Fica ainda permitida a retirada dos cabos de acionamento do freio de mão. Nos casos dos veículos que utilizem sistema de freio a disco, será permitida a retirada das pastilhas e pinças de freio.

Dianteiro: Obrigatório seu uso, com sistema completo e em perfeito funcionamento.

#6.14 – CARROCERIA E CHASSI:

Proibida qualquer alteração na carroceria ou chassi/monobloco do veículo, ficando liberado o recorte ou trabalho da lateral traseira externa, até o limite máximo do início da caixa de rodas interna.

Permitido o levantamento do capô dianteiro / traseiro, na sua parte traseira, em no máximo 10 cm (dez centímetros), medidos das extremidades em relação aos pára-lamas.

Fica liberada a construção de uma bolha no capô dianteiro / traseiro, com a finalidade de melhor acomodar os componentes do motor.

São autorizados apenas acessórios que não alterem de qualquer forma o rendimento mecânico ou aerodinâmico do veículo.

Todos os componentes que equipam o modelo básico da linha devem estar presentes, os itens tidos como opcionais podem ser substituídos pelos itens básicos.

Proibido uso de entradas ou captações de ar de qualquer outro tipo que não as originais.

Fica obrigatório o uso de uma bandeja de contenção, instalada sob o motor e caixa de câmbio do veículo, com o objetivo de recolher o óleo que por ventura possa ser derramado em caso de quebra ou vazamento do motor ou caixa.

Esta bandeja deve ter tamanho suficiente para “cobrir” a área do carter do motor e da caixa de câmbio. A bandeja deve possuir uma borda de 3 (três) centímetros de altura em toda a sua extensão e estar solidamente fixada. Este item sofrerá vistoria rigorosa dos comissários técnicos.

#6.15 – HABITÁCULO:

Proibida a retirada de qualquer parte interna do veículo original com exceção dos itens mencionados abaixo.

Liberada a retirada dos seguintes itens originais do veículo: cintos de segurança, carpet, sanfona da alavanca do câmbio, console e bancos traseiros.

Fica permitida a retirada do sistema de ar quente e frio dos veículos.

Permitido remover a prateleira traseira de veículos dois volumes.

Todos os componentes que equipam o modelo básico da linha devem estar presentes, os itens tidos como opcionais podem ser substituídos pelos itens básicos.

#6.16 – SISTEMA ELÉTRICO:

A tensão, capacidade e marca da bateria é livre, bem como seus cabos.

Permitido substituir o alternador por um de maior potência.

A bateria deve estar solidamente fixada, podendo ser transferida a sua localização para o porta-malas

#6.17 – SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

O sistema de lubrificação é livre.

Proibido o uso de Gear Controller.

Todos os respiros de óleo devem finalizar em um ou mais reservatórios com capacidade mínima total de 3 (três) litros.

#6.18 – CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

O percurso da linha de combustível é livre.

Permitido alterar a pressão de sobre-alimentação, independente do sistema ser mecânico ou elétrico.

Bomba e filtros de combustível devem estar devidamente protegidos e não podem estar localizadas no interior do habitáculo.

O tanque de combustível deve ser original e utilizado como única fonte de combustível do veículo.

Fica liberado o uso de “catch tank”.

Fica definido como “catch tank”, qualquer reservatório adicional, subdivisão ou sistema de contenção feita no tanque.

#6.19 – SEGURANÇA:

Obrigatório o uso de macacão, sapatilhas, luvas de competição, colar cervical (protetor de pescoço) e capacete homologado e válido.

No macacão deverá estar escrito o nome do piloto e o tipo sanguíneo.

Obrigatória a substituição do banco do motorista por banco de competição homologado, bem como o uso de cinto de segurança de no mínimo 4 (quatro) pontos de fixação e homologado.

O uso de bancos construídos em alumínio só será permitido com a utilização de suporte adequado no assoalho e com travamento no encosto.

O banco de competição deverá ser fixo, sem regulagens para frente ou para trás.

Obrigatória a retirada do banco dianteiro direito.

Obrigatória, para veículos que não possuam originalmente, a fixação de um anel / cabo para reboque na parte dianteira do veículo.

As portas dianteiras do veículo deverão abrir facilmente através de seus trincos externos.

Obrigatório o uso de qualquer tipo de trava de capô, pois caso ocorra a abertura do mesmo durante o percurso, o veículo será desclassificado daquela bateria.

Obrigatório uso de extintor de incêndio classe ABC carregado, válido e fixado em seu suporte.

Obrigatório o uso de cinta de proteção na capa seca do câmbio, confeccionada em chapa de aço de no mínimo 5 mm (cinco milímetros) de espessura por 7 cm (sete centímetros) de largura.

É obrigatória a instalação de uma “gaiola de segurança” na parte interna do veículo, de modo a evitar uma deformação mais séria do habitáculo em caso de acidente ou capotamento, para os veículos que atingirem velocidade igual ou superior a 195 km/h ou o tempo abaixo dos 11,700 s, ao final dos 402 metros. Para pistas de 201 metros, fica estabelecida a velocidade igual ou superior a 160 km/h ou o tempo abaixo do 8,000 s. Esta gaiola deve ser revestida com espuma anti-chama nos pontos onde é possível o contato com o corpo do piloto. Nesta gaiola de segurança deve haver em cada cano de 38 mm (trinta e oito milímetros) um furo de 5 mm (cinco milímetros) para conferência da espessura mínima de 2 mm (dois milímetros) para aço carbono e 1,2 mm (um vírgula dois milímetros) para cromo molibdênio.

Obrigatório o uso de paraquedas nos veículos que atingirem velocidade igual ou superior a 235 km/h em pistas de 402 metros ou 175 km/h em pistas de 201 metros.

O uso de capacete aberto é proibido.

#7 – CATEGORIA EXTREME 10,5” – XTM

#7.1 - DEFINIÇÃO:

Participam destas categorias veículos nacionais e importados, turismo de produção em série ou réplicas destes, coupê, sedan ou pick-up de 2, 3, 4 ou 5 portas. Veículos de tração dianteira, traseira ou integral.

#7.2 – HOMOLOGAÇÃO:

Veículos de turismo ou réplicas destes.

Permitido o uso de veículos de 02 (dois) ou mais lugares, sendo proibido o monoposto.

O piloto deve estar sentado no lado esquerdo ou direito do veículo.

A denominação desta categoria será EXTREME 10,5.

O veículo competidor deve ser identificado com números, em cor contrastante ao fundo em que for aplicado, em ambas as laterais e nos vidros dianteiro e traseiro. O número deverá ser formado por algarismos com dimensões de no mínimo 10 cm (dez centímetros) de altura e 2 cm (dois centímetros) de traço cada um.

Também será obrigatório o uso de letras que identificam a categoria (XTM), com dimensões de no mínimo 7 cm (sete centímetros) de altura e 2 cm (dois centímetros) de traço cada uma.

Será obrigatória também a inscrição do nome e do tipo sanguíneo do piloto nas portas dianteiras.

Fica proibida a identificação do veículo com polidores de sapato tipo “nugget” e fitas adesivas tipo crepe, isolante ou similares.

#7.3 – MOTOR:

Permitida a substituição do motor original por de outro fabricante, podendo ser nacional ou importado.

As capacidades volumétricas devem seguir o exposto no item 13.3 deste regulamento.

Permitido o recuo do motor.

A ordem de montagem de fábrica do conjunto motor / caixa de cambio / diferencial pode ser alterada.

#7.4 – SISTEMA DE IGNIÇÃO:

Marca e tipos livres.

#7.5 – SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

Termostato, sistema de controle de temperatura, acionamento e o ventilador são livres.

Permitida a retirada do radiador, bomba d'água ou das mangueiras que os ligam

#7.6 – CABEÇOTE:

Livre.

#7.7 - ALIMENTAÇÃO:

O coletor de admissão é livre.

Permitido o uso de carburadores / injeção nacionais ou importados.

O número de carburadores é livre. Sendo permitido ainda, modificar os elementos do carburador ou dispositivos de injeção que regulam a quantidade de ar / combustível.

Nos veículos com injeção eletrônica é livre o número de bicos.

Permitida a super alimentação com óxido nitroso, “blower”, turbo, supercharger e outros que possam surgir conforme o item 13.3.

#7.8 – ESCAPAMENTO:

Livre.

#7.9 – SUSPENSÃO:

Os veículos deverão ter um espaço livre mínimo de 3” (três polegadas) de altura, a contar do ponto mais extremo da dianteira até 12” (doze polegadas) após o centro do eixo dianteiro.

Proibida a suspensão rígida.

Demais alterações livres.

#7.10 – TRANSMISSÃO:

A caixa de câmbio é livre.

Permitido o sistema de engate rápido das marchas.

Obrigatória a existência da marcha a ré, e esta deve estar funcionando normalmente.

Permitido o uso de diferencial autoblocante ou qualquer modificação que transforme o diferencial em autoblocante.

Permitido o uso de caixa de câmbio automática, semi-automática ou seqüencial.

Os veículos dotados de eixo cardam deverão possuir obrigatoriamente uma travessa metálica de no mínimo 3 mm (três) milímetros de espessura, para que impeça o cardam de tocar o solo em caso de quebra.

#7.11 – EMBREAGEM:

Livre.

#7.12 – RODAS E PNEUS:

As rodas são livres.

Permitido o uso de qualquer tipo de pneus, nacional ou importado, “slick” de qualquer tipo ou os pneus específicos para uso em competições.

Proibido o uso de pneus de motocicleta.

Os pneus devem estar em bom estado de conservação.

Os pneus utilizados devem estar dimensionados para o peso do veículo e para a velocidade alcançada.

A medida máxima da largura da área de contato dos pneus deve ser 10,5W. (“Tread Width” máximo de 11,3” conforme tabela do fabricante)

Pneus sugeridos para a categoria:

- MT(Mickey Thompson): 3055W (28x10,5x15W), 3062W (29,5x10,5x15W), 3068W (31x10,5x15W), 3069W (33x10,5x15W), 3169W (33x10,5x16W)

- Hoosier: 18155 (28x10,5x15*), 18175 (29x10,5x15W), 18192 (29,5x10,5x15), 18193 (29,5x10,5x15), 18205 (30x10,5x15), 18221 (31x10,5x15)

- Goodyear: D2791 (28x10,5x15), D2792 (28X11X15), D2009 (30X10,5X15), D2690 (29,5x10,5x15), D1790 (30x10,5x15)

#7.13– SISTEMA DE FREIO:

O sistema de freio é livre, mas deve estar funcionando com eficiência.

#7.14 – CARROCERIA E CHASSI:

São permitidas alterações na carroceria ou chassi / monobloco do veículo, desde que as mesmas não alterem as características visuais básicas e que a mesma possua toda a segurança necessária. A carroceria em aço ou fibra, em caso de chassi tubular, deve ser solidamente fixada ao mesmo, bem como mantida a aparência do modelo do veículo.

Fica obrigatório o uso de uma bandeja de contenção, ou sistema tipo “fraldão”, instalada sob o motor e caixa de câmbio do veículo, com o objetivo de recolher o óleo que por ventura possa ser derramado, e conter as peças expelidas em caso de quebra ou vazamento do motor ou caixa. Este sistema deve ter tamanho suficiente para “cobrir” a área do carter do motor e da caixa de câmbio.

A bandeja deve possuir uma borda de 3 (três) centímetros de altura em toda a sua extensão e estar solidamente fixada. Este item sofrerá vistoria rigorosa dos comissários técnicos.

O fraldão deve ser constituído de material resistente e anti-chama.

#7.15 – HABITÁCULO:

Obrigatório o uso de banco e cinto de competição conforme item 13.20 (segurança).

Obrigatória a instalação de uma “gaiola de segurança” conforme item 13.20 (segurança).

Veículos sem vidro ou “lexan” (policarbonato) na porta do piloto deverão usar, obrigatoriamente, rede de contenção em seu lugar.

#7.16 – SISTEMA ELÉTRICO:

A tensão, capacidade e marca da bateria é livre, bem como seus cabos.

A bateria deve estar solidamente fixada, e recoberta por uma caixa plástica ou metálica, caso a mesma esteja dentro do habitáculo do veículo.

#7.17 – SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

O sistema de lubrificação é livre

Todos os respiros de óleo devem finalizar em um ou mais reservatórios com capacidade mínima total de 2 (dois) litros.

#7.18 – CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

O percurso da linha de combustível é livre.

#7.19 – SEGURANÇA:

Obrigatório o uso de macacão, sapatilhas, luvas de competição, colar cervical (protetor de pescoço) e capacete homologado e válido.

No macacão deverá estar escrito o nome do piloto e o tipo sanguíneo.

Obrigatório uso de cinto de segurança homologado de no mínimo 4 (quatro) pontos de fixação.

O banco de competição deverá ser fixo, sem regulagens para frente ou para trás.

O uso de bancos construídos em alumínio só será permitido com a utilização de suporte adequado no assoalho e com travamento no encosto.

Obrigatória, para veículos que não o possuam originalmente, a fixação de um anel/cabo para reboque na parte dianteira do veículo.

As portas dianteiras do veículo deverão abrir facilmente através de seus trincos externos ou travas rápidas.

Deve ser construído sistema de extinção de incêndio, com acionamento ao alcance do piloto, composto de um extintor de pó químico classe ABC ou halon com capacidade de 4 kg (quatro quilos), solidamente fixado, e canalizações que dirijam o jato do agente extintor para três pontos: motor, habitáculo e tanque de combustível. Este sistema deve ser composto ainda, de um disparador externo marcado com uma letra “E” vermelha em um círculo branco com borda vermelha, com diâmetro mínimo de 10 cm (dez centímetros) na parte interna e externa do veículo.

Obrigatório o uso de duas chaves gerais de corte, uma interna e outra externa, à prova de faísca. Estas chaves devem possibilitar o desligamento de todos os circuitos elétricos (bateria, alternador ou dínamo, luzes, ignição, acessórios elétricos, etc., devendo igualmente desligar o motor). Deverão estas chaves ficar claramente indicadas por um símbolo mostrando um raio vermelho sobre um triângulo azul com bordas brancas de no mínimo 12 cm (doze centímetros) de base.

Obrigatório o uso de cinta de proteção na capa seca do câmbio, confeccionada em chapa de aço de no mínimo 5 mm (cinco milímetros) de espessura por 7 cm (sete centímetros) de largura. Estão liberados desta exigência os câmbios com homologação “SFI” (ex. marca Lenco).

Obrigatório o uso de cinta de contenção nos compressores do modelo “ROOTS”.

Obrigatório o uso de cinta de contenção nos compressores do modelo “PSI”/“SCREW”, bem como da capa de material tipo “cordura” ou balístico.

É obrigatória a instalação de uma “gaiola de segurança” (santo antônio) na parte interna do veículo, de modo a evitar uma deformação mais séria do habitáculo em caso de acidente ou capotamento, para os veículos que atingirem velocidade igual ou superior a 195 km/h ou o tempo abaixo dos 11,700 s, ao final dos 402 metros.

Para pistas de 201 metros, fica estabelecida a velocidade igual ou superior a 160 km/h ou o tempo abaixo do 7,700 s.

Nesta gaiola de segurança deve haver em cada cano de 38 mm (trinta e oito milímetros) um furo de 5 mm (cinco milímetros) para conferência da espessura mínima de 2 mm (dois milímetros) para aço carbono e 1,2 mm (um vírgula dois milímetros) para cromo molibdênio. Obrigatório o uso de para quedas nos veículos que atingirem velocidade igual ou superior a 235 km/h em pistas de 402 metros ou 175 km/h em pistas de 201 metros. O uso de capacete aberto é proibido.

OBS: Este regulamento tem base no regulamento de arrancada da CBA.

Genessy Personal Car

José Genessy Vanderlei

Diretor

ADENDO Nº 01:

Categoria Rachão Aspirado e Turbo: Fica liberado o uso de pneus do tipo ADVAN e TOYO.

ADENDO Nº 02:

Fica incluído neste regulamento a Categoria Aspirado Super (C-AS) com o regulamento abaixo:

8- CATEGORIA ASPIRADO SUPER

#8.1 - DEFINIÇÃO:

Participam desta categoria veículos de turismo de grande produção em série, coupê, sedan ou pick-up, de 2, 3, 4 ou 5 portas.

Veículos de tração dianteira e traseira equipados com motores naturalmente aspirados.

#8.2 – HOMOLOGAÇÃO:

Veículos de fabricação nacional, com produção mínima de 1000 (mil) exemplares idênticos em 12 (doze) meses consecutivos, equipados originalmente com motores de 4 (quatro), 5 (cinco) ou 6 (seis) cilindros.

Permitido o uso de veículos de 02 (dois) ou mais lugares.

A denominação desta categoria será Aspirado Super – C-AS

O veículo competidor deve ser identificado com números, em cor contrastante ao fundo em que for aplicado, em ambas as laterais e nos vidros dianteiro e traseiro. O número deverá ser formado por 25 algarismos com dimensões de no mínimo 10 cm (dez centímetros) de altura e 2 cm (dois centímetros) de traço cada um.

Também será obrigatório o uso de letras que identificam a categoria (C-AS), com dimensões de no mínimo 7 cm (sete centímetros) de altura e 2 cm (dois centímetros) de

traço cada uma.

Será obrigatória também a inscrição do nome e do tipo sangüíneo do piloto nas portas dianteiras.

Proibida a identificação do veículo com polidores de sapato tipo “nugget” e fitas adesivas tipo crepe, isolante ou similares.

#8.3 – MOTOR:

O motor deverá manter suas características originais de fábrica com relação ao ângulo e posição de montagem do conjunto: motor, caixa de câmbio e diferencial.

A ordem de montagem de fábrica do conjunto motor, caixa de cambio e diferencial não pode ser alterada.

Fica livre o trabalho do bloco original da marca do veículo, permitindo-se o aumento do volume do mesmo.

Liberado o uso dos blocos de veículos em produção, fora de linha ou comercializados diretamente pelo fabricante do veículo.

Proibido o uso de blocos de modelos de veículos provenientes de importação independente.

#8.4 – SISTEMA DE IGNIÇÃO:

Marca e tipos de velas, limitador de giro, cabos de alta tensão e bobinas são livres.

O número de velas não poderá ser modificado.

#8.5 – SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

Termostato, sistema de controle de temperatura, acionamento e o ventilador são livres.

Permitida a retirada do radiador, bomba d'água e das mangueiras que os ligam.

#8.6 – CABEÇOTE:

O cabeçote deve ser obrigatoriamente fornecido pelo fabricante do veículo, sendo permitido o seu trabalho.

Permitida a substituição do comando de válvulas original.

O uso de cabeçotes de 16 (dezesesseis) ou mais válvulas é permitido para todos os veículos.

Permitido o uso de cabeçote de fluxo cruzado. 26

#8.7 – ALIMENTAÇÃO:

O coletor de admissão é livre.

Permitido o uso de carburadores / injeção nacionais ou importados.

O número de carburadores é livre. Sendo permitido ainda, modificar os elementos do carburador ou dispositivos de injeção que regulam a quantidade de ar/combustível.

Nos veículos com injeção eletrônica é livre o número de bicos.

Proibido o uso de óxido nitroso.

Proibido o uso de super alimentação: turbo compressor, blower, supercharger e outros mais que venham a surgir.

#8.8 – ESCAPAMENTO:

Livre.

#8.9 – SUSPENSÃO:

Os veículos deverão ter um espaço livre mínimo de 3” (três polegadas) de altura, a contar do ponto mais extremo da dianteira até 12” (doze polegadas) após o centro do eixo dianteiro.

A distância ente os eixos de rolagem deve permanecer inalterada (medidas conforme indica o fabricante), ficando vetadas quaisquer alterações que avancem ou recuem ambos os eixos ou para frente ou para trás. A tolerância máxima permitida será de 2,5 cm (dois vírgula cinco centímetros) da distância entre eixos indicada pelo fabricante. Essa tolerância será admitida somente com relação ao eixo dianteiro, ficando proibida qualquer alteração

para movimentação do eixo traseiro.

Demais alterações são livres.

Liberado o uso de “wheelie bars”, desde que o comprimento máximo, medido a partir da face externa traseira do veículo (para-choque modelo original do veículo, sem quaisquer alterações), até o eixo das rodas da barras seja:

Veículos modelo sedan ou pick up - 1,65m (um metro e sessenta e cinco centímetros)

Veículo modelo hatch – 2,05 (dois metros e cinco centímetros).

A altura mínima das rodas ao chão, com o veículo alinhado e pronto para largar, deverá ser de 5,0 cm (cinco centímetros).

O uso de ajustes pneumáticos, hidráulicos, eletrônicos, etc. que modifiquem a altura das rodas em relação ao solo, é proibido.

As rodas não poderão ser feitas de material metálico.

#8.10 – TRANSMISSÃO:

A caixa de câmbio é livre, mas deve ser obrigatoriamente manual.

Permitido o sistema de engate rápido das marchas.

Obrigatória a existência da marcha à ré, e esta deve estar funcionando normalmente.

Permitido o uso de diferencial autoblocante ou qualquer modificação que transforme o diferencial em autoblocante.

Proibido o uso de caixa de câmbio automática.

A existência de conversor de torque no câmbio utilizado, caracterizará que o mesmo é automático.

#8.11 – EMBREAGEM:

Livre.

#8.12 – RODAS E PNEUS:

As rodas são livres, respeitando o diâmetro mínimo de 13” e máximo 15”27

Permitido o uso de qualquer tipo de pneus, nacional ou importado, “slick” de qualquer tipo ou os pneus específicos para competições de arrancada.

Os pneus devem estar em bom estado de conservação.

Os pneus utilizados devem estar dimensionados para o peso do veículo e para a velocidade alcançada.

Proibido o uso de pneus recapados, remoldados ou similares.

#8.13 – SISTEMA DE FREIO:

O sistema de freio é livre, mas deve estar funcionando com eficiência.

#8.14 – CARROCERIA E CHASSI:

Permitido alterar a carroceria ou chassi / monobloco do veículo, desde que o mesmo não seja completamente descaracterizado, na condição de que o peso mínimo seja respeitado e a segurança do piloto seja preservada.

Liberado o rebaixamento do teto do veículo, porém deve ser observada a distância de 8 cm (oito centímetros) do capacete do piloto até o início de qualquer tubo do santo antônio junto ao teto.

A parede de fogo deve ser mantida de acordo com suas características originais.

O assoalho deve ser mantido original até a coluna “b” do veículo.

Liberado o trabalho ou recorte no túnel, desde que preservadas as condições de segurança a serem verificadas por ocasião da vistoria.

Liberado o trabalho ou recorte das longarinas dianteiras somente até os pontos de fixação do agregado.

O agregado deve ser original e fixado em seus pontos originais.

A lataria das torres dianteiras deve ser mantida.

Liberadas as alterações a partir da coluna “b” no assoalho, nas longarinas e eixo traseiro,

desde que sejam mantidas ou confeccionadas as caixas de roda. Estas alterações passarão por rigorosa avaliação técnica.

Todos os componentes móveis da carroceria podem ser substituídos por material mais leve, porém não podem ser simplesmente retirados.

Veículos que tenham recorte de material do monobloco passarão por uma rigorosa vistoria de segurança, e a aceitação ou não do veículo na competição será critério exclusivo dos comissários da prova.

Fica obrigatório o uso de uma bandeja de contenção ou fraldão, instalado sob o motor e caixa de cambio do veículo, com o objetivo de recolher o óleo que por ventura possa ser derramado em caso de quebra ou vazamento no motor ou caixa. Esta bandeja deve ter tamanho suficiente para “cobrir” a área do cárter do motor e da caixa de cambio. A bandeja deve possuir uma borda de 3 cm (três centímetros) de altura em toda a sua extensão e estar solidamente fixada. Este item sofrerá vistoria rigorosa dos comissários técnicos.

#8.15 – HABITÁCULO:

Permitida a retirada das forrações internas e bancos do veículo, bem como painel e consoles.

O banco do motorista deverá ser substituído por outro de competição conforme item 3.20 (segurança).

Obrigatória, a instalação de uma “gaiola de segurança” conforme item 3.20 (segurança).

Proibido o uso de volante de madeira e quaisquer outros que não tenham a forma circular completa.

O pára-brisa e demais vidros só poderão ser substituídos por “lexan” ou policarbonato, devidamente

fixados.

Veículos sem vidro ou “lexan” na porta do piloto deverão ter rede de contenção em seu lugar.

Proibido o uso de acrílico.

#8.16 – SISTEMA ELÉTRICO:

A tensão, capacidade e marca da bateria é livre, bem como seus cabos.

A bateria deve estar solidamente fixada.

Caso a bateria seja deslocada do seu local original, esta deve ser fixada com um assento e cintas metálicas com revestimento isolante.

A bateria deve ser recoberta por uma caixa plástica ou de alumínio caso esteja dentro do habitáculo do veículo.

#8.17– SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

O sistema de lubrificação é livre.

Todos os respiros de óleo devem finalizar em um ou mais reservatórios com capacidade mínima total de 2 (dois) litros.

#8.18 – CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

O percurso da linha de combustível é livre.

O tanque de combustível é livre, mas não pode ser construído com chapas de zinco.

No caso do tanque estar localizado no habitáculo do veículo, bem como bombas de combustível, filtros, dosadores e canalizações, uma parede anti-chama deve ser construída, recobrando estes componentes, de modo a proteger o piloto de possíveis vazamentos de combustível. O material utilizado na construção dessa parede deve ser não inflamável.

#8.19 – SEGURANÇA:

Obrigatório o uso de macacão, sapatilhas, luvas de competição, protetor da coluna cervical (protetor de pescoço) do tipo “HANS” ou colete cervical (utilizado nas provas da NHRA) e capacete homologado e válido.

No macacão deverá estar escrito o nome do piloto e o tipo sanguíneo.

Obrigatório o uso de banco de competição homologado e de cinto de segurança homologado de no mínimo 4 (quatro) pontos de fixação com 3" (três polegadas) de largura.

O uso de bancos construídos em alumínio só será permitido com a utilização de suporte adequado no assoalho e com travamento no encosto.

O banco de competição deverá ser fixo, sem regulagens para frente ou para trás.

Obrigatório o uso de duas travas externas de abertura rápida no capô dianteiro, ficando a critério dos pilotos e preparadores a retirada da trava original.

Obrigatória, para veículos que não possuam originalmente, a fixação de um gancho de reboque tipo anel removível, rígido e aparente na parte dianteira do veículo, devidamente sinalizado com uma seta.

As portas dianteiras do veículo deverão abrir facilmente através de seus trincos internos, externos ou travas rápidas.

Deve ser construído sistema de extinção de incêndio, com acionamento ao alcance do piloto, composto de um extintor de pó químico classe ABC ou halon com capacidade de 4 kg (quatro quilos), solidamente fixado dentro do habitáculo entre as colunas "b" e "c", e canalizações que dirijam o jato do agente extintor para três pontos: motor, habitáculo e tanque de combustível. Este sistema deve ser composto ainda, de um disparador externo marcado com uma letra "E" vermelha em um círculo branco com borda vermelha, com diâmetro mínimo de 10 cm (dez centímetros) na parte interna e externa, localizado abaixo do vidro dianteiro do veículo.

Obrigatório o uso de duas chaves gerais de corte, à prova de faísca, uma interna e outra externa abaixo do vidro dianteiro. Estas chaves devem possibilitar o desligamento de todos os circuitos elétricos (bateria, alternador ou dínamo, luzes, ignição, acessórios elétricos, etc., devendo igualmente desligar o motor).

Deverão estas chaves ficar claramente indicadas por um símbolo mostrando um raio vermelho sobre um triângulo azul com bordas brancas de no mínimo 12 cm (doze centímetros) de base.

Obrigatório o uso de cinta de proteção na capa seca do câmbio, confeccionada em chapa de aço de no mínimo 5 mm (cinco milímetros) de espessura por 7 cm (sete centímetros) de largura.

Obrigatória a instalação de uma "gaiola de segurança" (santo antônio) na parte interna do veículo, de acordo com os modelos demonstrados neste regulamento, de modo a evitar uma deformação mais séria do habitáculo em caso de acidente ou capotamento. Esta gaiola deve ser revestida com espuma antichama nos pontos onde é possível o contato com o corpo do piloto. Nesta gaiola de segurança deve haver em cada cano de 38 mm (trinta e oito milímetros) um furo e 5 mm (cinco milímetros) para conferência da espessura mínima de 2 mm (dois milímetros) para aço carbono e 1,2 mm (um vírgula dois milímetros) para cromo molibdênio.

O uso de capacete aberto é proibido.

Proibido o uso de películas de qualquer espécie nos vidros do veículo.

Caso seja utilizada a faixa testeira no para-brisas do veículo esta poderá ter no máximo 15 (quinze) centímetros.

OBS: Este regulamento tem base no regulamento de arrancada da CBA.

Genessy Personal Car
José Genessy Vanderlei
Diretor