



**1º ETAPA: SÁB 12/04/2014 & DOM 13/04/2014
(NE DRAG RACING + COPA NORDESTE)**

**2º ETAPA: SÁB 23/08/2014 & DOM 24/08/2014
(NE DRAG RACING)**

**3º e 4º ETAPA (RODADA DUPLA): SÁB 18/10/2014
& DOM 19/10/2014 (NE DRAG RACING)**



AUTÓDROMO DE CARUARU/PE

WWW.GARAGEM83.COM.BR

ORGANIZAÇÃO:



SUPERVISÃO:





FEDERAÇÃO PERNAMBUCANA DE AUTOMOBILISMO

CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO GARAGEM83

REGULAMENTO BASEADO NO CAMPEONATO BRASILEIRO DE ARRANCADA.

NE DRAG RACING – 2014 – AUTÓDROMO DE CARUARU/PE

REGULAMENTO DESPORTIVO

SUMÁRIO

Capítulo I – Definição.....	4
Capítulo II – Categorias	5
Capítulo III – Inscrição e Participação	5
Capítulo IV – Credenciamento.....	7
Capítulo V – Provas.....	10
Capítulo VI – Adiamento e interrupção da prova.....	10
Capítulo VII – Critérios para Pontuação / Premiação / Bonificação / Descarte.....	11
Capítulo VIII – Oficiais de Competição	12
Capítulo IX – Cronometragem	12
Capítulo X - Identificação de Veículos Competidores.....	12
Capítulo XI – Vistoria técnica	12
Capítulo XII – Pista Oficial	13
Capítulo XIII – Baterias de Tomadas de Tempo / Sistema de Alinhamento	15

Capítulo XIV – Obrigações e Responsabilidades	17
Capítulo XV – Reunião com direção de Prova - (BRIEFING)	18
Capítulo XVI – Conduta Desportiva	18
Capítulo XVII – Disposições Finais.....	18

Artigo I. **Capítulo I – Definição**

Art. 01 - No ano de 2014, será organizado no Autódromo de Caruaru/PE o Campeonato de Arrancadas NE DRAG RACING, com a supervisão da Federação Pernambucana de Automobilismo, sendo composto por um regulamento desportivo e um regulamento técnico, (composto de 17 categorias homologadas para o Campeonato NE DRAG RACING 2014, sendo detalhadas no item regulamento técnico) e 05 categorias de acesso.

Art. 02 - Nesta competição somente será permitida, a participação de pilotos filiados a Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA), exceto nas categorias de acesso.

Art. 03 - O regulamento do Campeonato NE DRAG RACING 2014, será único, regido pelo Código Desportivo do Automobilismo (C.D.A.), pelo regulamento, desportivo e técnico homologado pela Federação Pernambucana de Automobilismo.

Art. 04 - Somente serão aceitos adendos a este regulamento emitidos pela Federação Pernambucana de Automobilismo.

a) Os adendos ao regulamento geral, desportivo e de segurança, deverão entrar em vigor, na data de sua homologação.

b) Os adendos ao regulamento técnico e regras gerais entrarão em vigor 30 (trinta) dias após sua homologação.

Art. 05 - Nos casos de dúvidas quanto às regras desportivas da competição, usar-se-á como referência o disposto no compêndio de normas FIA Drag Racing.

Art. 06 – Caso ocorra alguma infração que não esteja prevista nestes regulamentos, somente os comissários da Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA) e/ou Federação (FAu), decidirão de comum acordo, qual a melhor ação ou medida a ser seguida.

Art. 07 – Cada prova terá o seu Regulamento Particular de Prova onde será definido o cronograma, as autoridades desportivas e técnicas e outras informações

complementares para a realização da prova, divulgadas na semana do evento no site oficial do Garagem83, redes sociais e enviadas para o e-mail de cada piloto.

Artigo II. **Capítulo II – Categorias**

Art. 08 – As Provas do Campeonato NE DRAG RACING 2014, serão compostas por 17 categorias automobilísticas oficiais e 05 categorias de acesso, sendo elas:

- 1) Standard – ST
- 2) Street Tração Traseira STT
- 3) Dianteira Turbo C – DTC
- 4) Dianteira Turbo “B” - DT “B”
- 5) Dianteira Original – DO
- 6) Traseira Original – TO
- 7) Turbo Traseira – TT
- 8) Dianteira Super - DS
- 9) Traseira Super – TS
- 10) Dianteira Turbo “A” - DT “A”
- 11) Força Livre Traseira – FLT
- 12) Força Livre Dianteira- FLD
- 13) Extreme 10.5 – XTM
- 14) Pro Mod – PM
- 15) Drag Top Álcool – DTOP
- 16) Drag Light - DL
- 17) Drag Junior - DJ
- 18) Desafio 8.5 (Categoria de Acesso)
- 19) Desafio 9 (Categoria de Acesso)
- 20) Desafio 10 (Categoria de Acesso)
- 21) Desafio 11 (Categoria de Acesso)
- 22) Desafio 12 (Categoria de Acesso)

Art. 8.1 - Será promovido durante sua etapa, outras categorias (Acesso Desafio), mas estas não serão válidas para o Campeonato NE DRAG RACING 2014.

Art. 09 – Cada categoria será regida pelo Regulamento Técnico e Regras Gerais do Campeonato NE DRAG RACING 2014.

Artigo III. **Capítulo III – Inscrição e Participação**

Art. 10 – O piloto poderá efetuar a sua inscrição antecipadamente pelo endereço: (<http://www.garagem83.com.br/nedragracing>), as vagas de Box serão distribuídas conforme a disponibilidade e pela ordem cronológica da efetivação da inscrição.

Art. 11 – O piloto que optar por se inscrever no dia do evento conforme o Regulamento Particular de Prova ficará com a vaga na área de Box que estiver disponível **se ainda existirem vagas**.

Observação: O piloto somente terá a inscrição e a vaga na área de Box assegurada se o pagamento for efetuado na data descrita no formulário de inscrição no endereço acima. Caso não seja efetuado o pagamento na data o piloto perderá o direito da vaga e da inscrição.

Art. 12 – Não será permitida a inscrição de mais de um piloto por veículo, na mesma categoria.

Art. 13 – Preparador / Mecânico que estejam regularmente filiados e habilitados pela Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA), poderão efetuar testes no veículo de competição apresentando, no ato da inscrição, a cédula desportiva da Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA). Para a realização destes testes será obrigatório a autorização dos Oficiais de Prova, nos horários dos treinos sendo que no ato da confirmação da inscrição o Preparador / Mecânico deverá solicitar sua autorização para este fim. O controle será feito através de pulseira específica, que será entregue no ato da inscrição. Será aceito um Preparador / Mecânico para cada veículo inscrito.

Art. 14 – Serão aceitas inscrições de veículos em mais de uma categoria, desde que os veículos se enquadrem nas exigências do Regulamento Técnico da categoria em questão. O piloto pagará o valor de uma inscrição para cada categoria que se inscrever.

Art. 15 – O valor da inscrição por veículo será R\$ 300,00 (Trezentos Reais) para pagamento antecipado via site e R\$ 400,00 (quatrocentos reais) no dia do evento.

Art. 16 – Todo o piloto que inscrever seu veículo nas Provas do Campeonato NE DRAG RACING 2014 acata as determinações regidas neste Regulamento e no Código Desportivo do Automobilismo (CDA) e também do Regulamento Técnico específico, que está à disposição neste mesmo arquivo.

Art. 17 – Em caso de desclassificação do piloto na prova, por desrespeito aos itens descritos neste Regulamento no Código Desportivo do Automobilismo (CDA) ou no Regulamento Técnico da categoria, implicará na perda da taxa de inscrição.

Art. 18 - É de responsabilidade do piloto (Inscrito) todas as ocorrências relativas ao seu respectivo veículo.

Art. 19 - Somente os pilotos/equipes inscritos poderão conduzir os respectivos veículos até o Grid de Largada ou a área de alinhamento para pista, no momento das tomadas de tempo oficiais.

Art. 20 - A condução do veículo na pista por piloto não inscrito na prova em questão ou inscrito em outro veículo implicará na exclusão dos dois pilotos. Os dois pilotos poderão ser penalizados conforme determinação dos Comissários Desportivos, na forma prevista no CDA 2014.

Art. 21 – Quando estiver no Grid de Largada o piloto estará sujeito ao exame no aparelho de ar alveolar pulmonar (Bafômetro) e somente estará apto a participar da largada se o resultado do exame for igual a 0,0 mg de álcool por litro de ar expelido. No caso do resultado ser maior do que 0,0 mg de álcool por litro, o piloto transgressor estará automaticamente desclassificado da prova.

Art. 22 – Os pilotos inscritos poderão ser sorteados aleatoriamente pelos Oficiais de prova para participar do exame com o aparelho de ar alveolar pulmonar (Bafômetro) que serão realizados no próprio Grid ou a qualquer momento durante o evento.

Art. 23 – No caso dos Oficiais de prova julgarem necessário, qualquer piloto inscrito poderá ser convocado a qualquer momento, para fazer o exame com o aparelho de ar alveolar pulmonar (Bafômetro).

Art. 24 – Toda vez que for convocado ou sorteado, o piloto deverá se submeter ao exame com o aparelho de ar alveolar pulmonar (Bafômetro), mesmo que já tenha feito na mesma etapa. O piloto que se recusar em fazer o exame com o aparelho de ar alveolar pulmonar (Bafômetro) será automaticamente excluído da Etapa.

Artigo IV. **Capítulo IV – Credenciamento**

Art. 25 – O piloto que estiver inscrito na prova (Categorias Federadas) terá direito a sua credencial e mais as credenciais para mecânicos, integrantes da sua equipe e ou para convidados onde as quantidades e também as áreas liberadas para acesso serão limitadas conforme sua categoria, caso o piloto ainda necessite de credenciais extras, poderá efetuar a compra na secretaria de prova no ato da inscrição.

Art. 26 – Essas credenciais serão numeradas e identificadas em cada inscrição, ficando o piloto inscrito sendo o único responsável pelas pessoas que as utilizarão, ficando sujeito a pena conforme a gravidade da infração prevista ou não neste Regulamento, no Regulamento Desportivo da CBA e ou no Código Desportivo do Automobilismo (CDA).

Art. 27 – As áreas abaixo:

1. Credencial Piloto – Acessa a Arquibancada / Box / Pista;
2. Credencial de Mecânico (preparador) – Arquibancada / Box / Pista.

Observação: O portador da credencial de Mecânico poderá efetuar testes no veículo conforme (Capítulo III Art. 13)

Art. 28 – Cada inscrição receberá a seguinte quantidade de credencial.

- Credencial Piloto – 01 (uma)
- Credencial Equipe (Mecânico/Preparador) – 01 (uma)

Art. 29 – As categorias abaixo, além das credenciais descritas anteriormente, terão direito a pulseiras de acesso a pista conforme descrito:

- | | |
|---------------------------------|--------------|
| - Dianteira Turbo “A”--- DT “A” | - 1 pulseira |
| - Força Livre Dianteira --- FLD | - 1 pulseira |
| - Dianteira Super – DS | - 1 pulseira |
| - Traseira Super --- TS | - 1 pulseira |
| - Força Livre Traseira --- FLT | - 1 pulseira |
| - Pro Mod --- PM | - 1 pulseira |
| - Extreme 10.5 --- XTM | - 1 pulseira |
| - Drag Light --- D Light | - 1 pulseira |
| - Drag Top Álcool --- DTOP | - 1 pulseira |
| - Drag Junior --- DJR | - 1 pulseira |

As demais categorias não terão direito a pulseiras de acesso a pista.
As pulseiras serão entregues na portaria do Autódromo de Caruaru/PE.

- Caso o piloto necessite de credencial para ter acesso à pista, o custo será de R\$ 50,00 a venda na bilheteria do Autódromo.
- Caso o piloto necessite de ingressos para ter acesso a arquibancada/box, o custo do bilhete pra sábado será de R\$ 20,00 a venda na bilheteria do Autódromo.

Art. 30 – Cada inscrição na prova poderá solicitar somente uma credencial de veículo (auto) para entrar na área de estacionamento própria.

Art. 31 – As credenciais somente serão liberadas após a assinatura do piloto estando ciente da sua responsabilidade para com elas.

Art. 32 – As seguintes categorias terão direito a credenciais especiais para veículos de apoio. Estes veículos deverão ficar estacionados em locais determinados pela organização da etapa e somente serão utilizados para apoio às equipes. Abaixo as credenciais disponíveis para veículos no dia de prova:

1. Credencial de veículo de apoio de pista: Apenas o veículo com essa credencial estará autorizado a rebocar o veículo de competição do piloto, e para cada inscrição será liberada 1 (uma) credencial para as categorias abaixo:

- Força Livre Dianteira --- FLD
- Dianteira Super - DS
- Traseira Super --- TS
- Força Livre Traseira --- FLT
- Pro Mod --- PM
- Extreme 10.5 --- XTM
- Drag Light --- D Light
- Drag Top Álcool --- DTOP

Observação: O veículo com credencial de pista: Terá um ponto específico de partida e chegada, deverá partir para resgate com o cabo de resgate já instalado no puxador, deverá possuir um segundo extintor de incêndio para eventual uso, deverá ter no máximo 1 passageiro, só poderá entrar em contato com o piloto em questão após autorização dos comissários, poderá também rebocar veículos de outros pilotos, desde que a categoria dos mesmos permita o uso deste recurso.

Art. 33 – O piloto inscrito será o único responsável pelo veículo credenciado e caso seja apurado pelos organizadores e/ou oficiais da prova a condução deste veículo, seja com a sua velocidade acima do permitido, ou seja, por qualquer manobra que ofereça risco de acidentes e ou ainda seja trafegando por área não permitida, o piloto será desclassificado da prova perdendo todas as puxadas registradas, inclusive recordes, mesmo não sendo o piloto o motorista do veículo em questão.

Art. 34 – As credenciais somente serão liberadas, após a assinatura do piloto no termo estando ciente que é o único responsável e também irá fazer com que as pessoas que utilizarão destas credenciais cumpram todos os itens descritos neste Regulamento, e no Código Desportivo do Automobilismo (CDA).

Art. 35 – As carretinhas ou reboques não serão autorizados a entrar na Área de Box. No ato da inscrição o piloto deverá fazer o cadastro destes veículos onde receberá a informação do local apropriado para estacionar. É de inteira e total responsabilidade do piloto e equipe o estacionamento da devida carreta / reboque bem como utilização de travas anti-furtos de segurança. A responsabilidade por furto das carretas/reboque é do piloto e equipe.

Artigo V. **Capítulo V – Provas**

Art. 36 – Cada Etapa terá o seu Regulamento Particular de Prova que será redigido pela Federação Pernambucana de Automobilismo, divulgado no site do Garagem83 e enviado por e-mail para todos os pilotos na semana do evento.

Art. 37 – As Provas do Campeonato NE DRAG RACING 2014 realizadas de acordo com o Calendário disponível no site e com os horários pré-definidos e divulgados no item cronograma do Regulamento Particular de Prova, que estará à disposição no site oficial do Garagem83.

Art. 38 – As Provas de Arrancada serão compostas de treinos livres e 04 baterias oficiais realizadas no sábado e domingo.

Art. 39 - Cronograma básico:

Art. 39.1 - Sábado: Treinos Livres + 01 Bateria Oficial;
Domingo: Treinos Livres + 03 Baterias Oficiais.

1ª largada – Todos os competidores que estiverem inscritos na prova (horários conforme cronograma de prova – Regulamento Particular de Prova)

2ª largada – Todos os competidores que estiverem inscritos na prova (horários conforme cronograma de prova – Regulamento Particular de Prova)

3ª largada – Todos os competidores que estiverem inscritos na prova (horários conforme cronograma de prova – Regulamento Particular de Prova)

4ª largada – Todos os competidores que estiverem inscritos na prova (horários conforme cronograma de prova – Regulamento Particular de Prova)

Observação: Todos os competidores deverão intercalar as pistas de largada independente do tempo mínimo da largada anterior, não terá a opção de escolha de pista.

Art. 40 - Toda a programação e horários das etapas obedecerão ao Regulamento Particular de Prova.

Artigo VI. **Capítulo VI – Adiamento e interrupção da prova**

Art. 41 – Quando houver impossibilidade de realização de alguma etapa nas datas previstas no Regulamento Particular de Prova, por problemas climáticos ou de força maior, os organizadores em conjunto com os comissários, decidirão de comum acordo, qual a melhor ação ou medida a ser seguida, divulgando para os competidores no local e no site do Garagem83.

Art. 42 – Se, por qualquer motivo, não seja possível a realização dos treinos no sábado, a fase de treinos será cancelada. Portanto, não haverá treinos para o evento apenas as 04 baterias oficiais.

Art. 43 – Se, por qualquer motivo, não seja possível realizar as baterias oficiais no sábado, os organizadores, em conjunto com os comissários, decidirão de comum acordo qual a melhor ação ou medida a ser seguida, comunicando os competidores em Briefing de chamada extraordinária, podendo ser validada a corrida com ate duas (02) baterias de tomadas de tempo.

Art. 44 – Caso ocorram chuvas ou qualquer outro motivo que impossibilite a continuidade da prova, desde que tenham sido realizadas pelo menos 2 baterias completas a etapa será considerada como concretizada.

Art. 45 – Caso ocorram chuvas ou qualquer outro motivo que impossibilite a realização do evento, a prova será transferida para outra oportunidade, ficando as inscrições válidas para data a ser confirmada pela organização.

Art. 46 – A prova cancelada por motivos de segurança não sofrerá reposição de data.

Artigo VII. Capítulo VII – Critérios para Pontuação / Premiação / Bonificação / Descarte

Artigo VIII.

Art. 47 – Serão premiados no final do evento em cada etapa os pilotos de todas as categorias, sendo o 1º e 2º e 3º colocados.

Art. 47.1 – PONTUAÇÃO DE PARTICIPAÇÃO: Serão pontuados os pilotos que participarem das etapas do NE DRAG RACING 2014, conforme tabela abaixo:

1 (uma) ETAPA	05
2 (duas) ETAPAS	10
3 (três) ETAPAS	15
4 (quatro) ETAPAS	25

Colocação Pontos

1º. Lugar 80	5º. Lugar 60	9º. Lugar 40	13º. Lugar 20
2º. Lugar 75	6º. Lugar 55	10º. Lugar 35	14º. Lugar 15
3º. Lugar 70	7º. Lugar 50	11º. Lugar 30	15º. Lugar 10
4º. Lugar 65	8º. Lugar 45	12º. Lugar 25	16º. Lugar 5

Art. 48 – Na quebra de recorde, o piloto será beneficiado com 20 pontos sendo que será homologado apenas um recorde por etapa, caso o recorde seja batido mais de uma vez na mesma etapa. Os pontos obtidos pela quebra de recorde somarão na pontuação do piloto pelo campeonato e não pela etapa.

Art. 49 – No evento NE DRAG RACING 2014 não haverá descarte de pontos.

Artigo IX. **Capítulo VIII – Oficiais de Competição**

Art. 50 – Os oficiais de competição serão nomeados pela CBA e/ou Federações locais e divulgados em cada Regulamento Particular de Prova.

Artigo X. **Capítulo IX – Cronometragem**

Art. 51 – A cronometragem será realizada com equipamento e sistema específico para a modalidade, com fotocélulas ao longo da Área de Competição. O sistema conta com a sinalização seqüencial de largada (Pinheirinho), com tempo de reação e tempo de pista, onde somados os dois tempos, se obterá o tempo total de cada participante.

Artigo XI. **Capítulo X - Identificação de Veículos Competidores**

Art. 52 – O veículo competidor deverá estar identificado conforme o Regulamento Técnico de cada categoria.

Art. 53 - Para serem vistoriados os veículos deverão estar identificados com o respectivo número registrado no ato de inscrição, que será definido na 1ª etapa do Campeonato, por ordem de inscrição, com direito de uso até o final do campeonato.

Art. 54 - Cada piloto deverá reservar ainda, dois espaços de 10 Cm x 30 Cm, no veículo que estiver inscrito, para aplicação de logomarcas dos patrocinadores oficiais do evento.

Artigo XII. **Capítulo XI – Vistoria técnica**

Art. 55 - Convocação para vistoria - Todos os veículos inscritos deverão passar por uma vistoria técnica antes de iniciar as atividades desportivas da prova. Esta vistoria será realizada em local próprio dentro no Autódromo Internacional de Caruaru/PE, e os horários para a realização constarão do Regulamento Particular de Prova.

Art. 56 - Os veículos inscritos poderão ser convocados para realização de vistoria, a qualquer momento durante a prova ou até 30 minutos após o seu encerramento, independente da vistoria prévia.

Art. 57 - A recusa do piloto em submeter seu veículo à vistoria, quando convocado, ou sua ausência injustificada implicará no impedimento temporário do veículo ou sua

desclassificação da prova, além das sanções previstas no Código Desportivo do Automobilismo (CDA).

Art. 58 – Irregularidades - Caso durante a vistoria, ou durante os treinos ou tomadas de tempo, os comissários de vistoria constatarem qualquer irregularidade no veículo, nos equipamentos individuais do piloto, ou qualquer anormalidade em relação ao regulamento, fica a critério dos mesmos convocar a qualquer momento o piloto com seu veículo de competição para uma nova vistoria. O veículo que estiver em desacordo com o regulamento poderá ser impedido de participar dos treinos ou das tomadas de tempo até que a irregularidade ou anormalidade constatada seja corrigida e ou ainda poderá ser excluído de uma tomada de tempo específica e ou poderá ser desclassificado da prova. A vistoria prévia não torna válida qualquer irregularidade constatada no veículo durante a prova.

Art. 59 – Em caso de quebra de “recorde”, será obrigatório ao piloto com seu veículo passar por nova vistoria logo após sua largada para homologação do mesmo e obtenção do ponto que terá direito.

Artigo XIII. **Capítulo XII – Pista Oficial**

Art. 60 – A Pista Oficial terá extensão de 201 metros (1/8 de milha) de área de aceleração cronometrada.

Art. 61 – É estritamente proibido efetuar testes com o veículo na Área de Frenagem, nas Pistas de Retorno, na Área de Box ou em qualquer lugar fora da Área de Competição, estando sujeito a penalidades previstas neste Regulamento e também no Código Desportivo do Automobilismo (CDA).

Art. 62 – É estritamente proibido efetuar testes com o veículo em movimento nos estacionamentos, estando o piloto sujeito a penalidades previstas neste Regulamento, no Código Desportivo do Automobilismo (CDA) e também no Código Nacional de Trânsito.

Art. 63 – Os testes de veículos e treinos de aceleração são limitados aos horários de treinos livres na Área de Competição, conforme Regulamento Particular de Prova. Observação: Os testes na área de Box são limitados ao funcionamento e regulagem de motor com o veículo parado.

Art. 64 – Caso seja apurado pelos organizadores e ou oficiais da prova, testes com os veículos fora da Área de Competição o piloto será desclassificado da prova perdendo todas as puxadas registradas, inclusive recordes.

Art. 65 – A circulação dos veículos inscritos é limitada à Área de Box e às Áreas de Acesso ao Grid e Pista de Retorno, sendo o deslocamento do veículo limitado a condução moderada, obedecendo à velocidade máxima de cada área de circulação. O piloto que infringir esta determinação estará sujeito a penalidades ou até mesmo a desclassificação da prova, perdendo todos os tempos das puxadas anteriores, inclusive recordes.

Art. 66 – Velocidades permitidas nas Áreas de Circulação:

1. Área de Box – Velocidade Máxima Permitida – 20 km/h
2. Área de Acesso ao Grid – Velocidade Máxima Permitida – 20 km/h
3. Pista de Retorno* – Velocidade Máxima Permitida – 30 Km/h*

*Quando o veículo estiver rebocando qualquer veículo a Velocidade Máxima Permitida será de 20 Km/h.

Art. 67 – Caso seja apurado oficiais da prova, os veículos de competição ou credenciados, seja com a sua velocidade acima do permitido, ou seja, por qualquer manobra não compatível com a competição oferecendo risco de acidentes, o piloto responsável por esse(s) veículo(s) será desclassificado da prova perdendo todas as puxadas registradas, inclusive recordes, mesmo que não seja o piloto o condutor do veículo em questão.

Art. 68 – É estritamente proibida a circulação de veículo que não seja de competição ou autorizados pela organização da prova na Pista Oficial. Para rebocar os veículos competidores após a sua largada, os veículos de apoio credenciados, deverão seguir pela Pista de Retorno (ou pela pista indicada pela organização), obedecendo aos limites de velocidade estabelecidos. Os veículos competidores estarão aguardando o veículo de apoio na Área de Reboque situada no final da pista na Área de Frenagem.

Art. 69 – O piloto / inscrito será o único responsável pelos condutores dos veículos credenciados, que deverão conhecer e cumprir esse regulamento.

Art. 70 – O organizador se compromete a rebocar os veículos de competição, dentro da Pista Oficial, caso seja necessário, até a Área de Reboque situada no final da pista, de modo que não comprometa o andamento da prova.

Art. 71 – Para não comprometer o andamento da prova e por motivos de segurança, não será permitido que o piloto saia do veículo após o término da puxada estando dentro da Pista Oficial. Este somente poderá descer do veículo quando estiver na Área de Reboque ou área de blitz, sob pena de perder o tempo da puxada.

Art. 72 – Em caso de pane mecânica ou acidentes na Pista Oficial, fica permitido à saída do piloto de dentro do veículo, desde que não comprometa a sua segurança e nem a segurança do piloto concorrente.

Art. 73 - Será instituída penalização por veículo de competição que sujar a pista: Na primeira vez, multa correspondente à 01 (uma) UP; na segunda vez, multa correspondente à 2,5 UPs; na terceira vez, a exclusão do piloto da prova. Esta sujeira poderá ser causada por meio de óleo, água do cooler e óleo do bandejão sujo.

Artigo XIV. **Capítulo XIII – Baterias de Tomadas de Tempo / Sistema de Alinhamento**

Art. 74 – Baterias – Os pilotos e seus respectivos veículos inscritos serão convocados, via sistema de som oficial da prova, por categoria, para a Área de Grid (pré-alinhamento). Somente os oficiais responsáveis poderão determinar e liberar os veículos presentes na Área de Grid para o Alinhamento na Pista. O não comparecimento do piloto com o respectivo veículo para o Grid de largada será entendido como ausência ou desistência do piloto naquela bateria. Só terão acesso à pista, os veículos devidamente vistoriados e liberados. Os veículos ou pilotos que não atenderem as exigências deste regulamento, não serão autorizados a alinhar na pista.

Art. 75 – Tomadas de tempo – Sob orientação dos Oficiais de Prova e dentro dos horários estipulados pelo Regulamento Particular de Prova, os veículos da Área de Grid, serão liberados para alinhar na pista e efetuarem as tomadas de tempo.

Art. 76 – Aquecimento de pneus (Burnout) - Durante a realização dos treinos livres e tomadas de tempo oficiais é permitido ao piloto efetuar manobras de aquecimento de pneus (Burnout) antes de alinhar para largada, mediante autorização prévia dos comissários, de acordo com o descrito abaixo:

Art. 76.1 - O Burnout para as categorias abaixo ficam na seguinte forma:

Art. 76.1.1 - Categorias: ST / STT / DTC / DTB / DJR – Até o pré-alinhamento;

Art. 76.1.2 - Categorias: DO / TO / TT – Até a linha do 60 pés;

Art. 76.1.3 - Categorias: DLight / DTOP / XTM / FLT / TS / PM / DS / DTA / FLD – Livre.

Observação: Serão penalizados os veículos que ultrapassarem os limites acima. É proibido voltar ou dar ré para “limpar” novamente os pneus, principalmente fora da área delimitada para Burnout.

Art. 76.2 - A operação de aquecimento de pneus é limitada a um (01) Burnout, obedecendo às autorizações dos Oficiais de Prova.

Art. 76.3 - É estritamente proibido efetuar manobras que possam oferecer risco para o piloto ou a terceiros, sujeitando o piloto infrator às penalidades previstas neste Regulamento ou no Código Desportivo do Automobilismo (CDA).

Art. 76.4 - Ocorrendo situação imprevista que retarde a largada, durante ou após a operação de aquecimento de pneus, fica a cargo dos Oficiais de Prova determinar nova operação de aquecimento de pneus ou a substituição de veículo no Grid.

Art. 77 – Sistema de Alinhamento: O sistema de alinhamento será feito em duas fases:

1ª fase (Pré Stage): Logo após o Burnout o piloto deverá se dirigir as células de alinhamento, onde deverá somente Pré-estagiar (Pré Stage).

**O veículo estará Pré-estagiado (pré-stage), quando as 2 primeiras lâmpadas do pinheirinho ficarem acesas.

2ª Fase (Stage): Logo após os dois pilotos estarem Pré-estagiados** (Pré-Stage) fica liberado aos mesmos entrarem para estagiar*** (Stage).

***O veículo estará estagiado (Stage), quando as ultimas lâmpadas amarelas do pinheirinho ficarem acesas, não importando se as lâmpadas relativas ao pré-stage estão ou não acesas, no caso “deep Stage”.

O piloto que Pré estagiar e estagiar sem esperar seu concorrente deverá sair da área de alinhamento e iniciar novamente todo o procedimento. Após o primeiro piloto estagiar, o segundo piloto terá no máximo sete segundos para também estagiar, se ultrapassar este tempo acenderá a luz vermelha e terá como penalização “queima” de Largada.

3ª Fase Largada: Quando os dois pilotos estiverem estagiados (Stage) o “starter” terá até cinco segundos para iniciar a sequencia de largada do semáforo onde poderão largar após a 3ª lâmpada estiver apagada. Quando o segundo piloto estagiar, ambos os pilotos devem estar cientes de que a sequencia de largada poderá iniciar a qualquer momento, portanto deve sempre estagiar preparado para largar.

Art. 78 – Após apagada a luz sequencial amarela do pinheirinho será medido o tempo de reação do piloto, onde terá o melhor tempo de reação o piloto que se aproximar de “0” zero. Caso o valor da reação seja negativo, o piloto queimar a largada, nesse caso acenderá a luz vermelha no pinheirinho indicando a infração.

Art. 79 – É proibida a permanência de veículos com vazamento de óleo, água ou combustível, na Área de Grid e na Área de Alinhamento para pista, podendo voltar a Área de Grid somente quando o problema for sanado e com autorização dos comissários.

Art. 80 – O competidor que sair da sua trajetória durante a disputa na pista, e ultrapassar (ou “pisar”) a linha que separa as pistas, automaticamente perderá a sua puxada.

Artigo XV. **Capítulo XIV – Obrigações e Responsabilidades**

Art. 81 – É obrigatório para o piloto inscrito usar todos os equipamentos individuais de segurança, como capacete fechado e homologado, assim como o uso de macacão de competição ou vestimenta adequada, em atenção ao que determina o CDA 2014, tudo conforme descrito no regulamento técnico da categoria participante, durante todos os treinos e baterias de tomadas de tempos.

Art. 82 – Os equipamentos individuais descritos neste Regulamento são entendidos como equipamentos mínimos de acordo com a respectiva categoria do veículo, não dispensando o piloto de utilizar equipamentos de proteção e/ou recursos de segurança adicionais necessários e/ou compatíveis com as características de seu veículo.

Art. 83 – É de responsabilidade do piloto, ler, cumprir e fazer com que todas as pessoas que estão sob sua responsabilidade, cumpram todos os itens descritos neste Regulamento, no Código Desportivo do Automobilismo (CDA) e também do Regulamento Técnico, que estarão à disposição no site do Garagem83 e também na secretária da prova, pois estará sujeito a penalizações previstas nestes regulamentos.

Art. 84 – Nem a CBA, nem as Faus se responsabilizam por quaisquer problemas ou acidentes ocasionados pela má interpretação do Regulamento Técnico inclusive alterações e adendos.

Art. 85 – O veículo que não for de competição, mas tiver a credencial para circular dentro da praça desportiva, será de única responsabilidade do piloto. Caso ocorra algum incidente o piloto será desclassificado da prova perdendo todas as puxadas registradas, inclusive recordes, mesmo que não seja o piloto o condutor do veículo em questão.

Art. 86 – É estritamente proibida a permanência na área de Box, de pilotos e todas as pessoas que estão sob sua responsabilidade, em aparente estado de embriaguez, ou utilizando qualquer substância que possa alterar seu comportamento ou conduta, subrogando estas responsabilidades civis e criminais aos próprios pilotos e estando sujeito à desclassificação da prova e expulsão do evento, conforme a concordância destes, expressa no ato da inscrição para a prova.

Art. 87 – Nem a CBA / FPA nem o Clube Organizador se responsabilizam por pilotos e/ou por todas as pessoas que estão sob sua responsabilidade que estejam negociando ou utilizando qualquer substância que possa alterar seu comportamento ou conduta,

sub-rogando estas responsabilidades civis e criminais aos próprios pilotos e estando sujeito à desclassificação da prova e expulsão do evento, conforme a concordância destes, expressa no ato da inscrição para a prova.

Art. 88 - Nem a CBA / FPA nem o Clube Organizador se responsabilizam por danos, roubo, furto ou outro qualquer tipo de acontecimento dentro da praça esportiva, conforme a concordância dos pilotos expressa no ato da inscrição.

Artigo XVI. **Capítulo XV – Reunião com direção de Prova - (BRIEFING)**

Art. 89 – É obrigatória a presença no Briefing, de todos os pilotos inscritos na prova, convocados pela direção de prova, através do sistema de som ou conforme horários pré-determinados no cronograma descrito no regulamento particular de prova. A ausência injustificada do piloto ao Briefing poderá acarretar em punição de acordo com CDA

Art. 89.1 – Igualmente será obrigatória a presença dos pilotos inscritos em qualquer Briefing “de chamada extraordinária”, cuja convocação obedecerá as regras previstas no artigo acima, e acontecerão sempre que houver a necessidade de uma reunião emergencial entre os concorrentes e as autoridades da prova.

Artigo XVII. **Capítulo XVI – Conduta Desportiva**

Art. 90 – Durante sua permanência na área do evento os pilotos e integrantes de sua equipe deverão observar conduta desportiva própria entre si e em relação aos demais participantes, de acordo com o que estabelece o CDA 2014.

Art. 91 – Durante os treinos e baterias de tomada de tempo oficiais os pilotos deverão conduzir seus veículos de acordo com as determinações do presente regulamento, e do CDA 2014.

Art. 92 – É proibido antes, durante ou após qualquer tomada de tempo oficial ou de treino, o piloto realizar qualquer manobra não compatível com a competição, sob pena de sofrer as penalidades previstas no CDA 2014.

Artigo XVIII. **Capítulo XVII – Disposições Finais**

Art. 93 – Qualquer notificação ou informação de autoridades de trânsito sobre desrespeito às leis de trânsito por piloto ou veículo na prova, ou sobre testes de veículo realizados em via pública, implicará na desclassificação do piloto responsável.

Art. 94 – Reclamações - As reclamações deverão ser feitas na secretária de prova, seguindo o descrito no Código Desportivo de Automobilismo (CDA) 2014.

Art. 95 – Infrações e Penalidades - São consideradas infrações, os casos previstos nos Regulamentos Desportivo e Técnico e também as infrações previstas no CDA (Código Desportivo do Automobilismo) 2014.

Art. 96 – As penalidades serão imposta de acordo com o Regulamento Desportivo e com o Código Desportivo do Automobilismo (CDA) 2014.

Art. 97 – Casos Omissos - Os casos omissos serão decididos pelos Comissários Desportivos.

Art. 98 – As alterações no Regulamento Desportivo, serão em forma de adendo e entrarão em vigor na data de sua publicação.

O presente regulamento foi elaborado pelo **Conselho Técnico Desportivo Garagem83** e homologado pelo Presidente da **Federação Pernambucana de Automobilismo**.

Recife, 27 de janeiro de 2014.

Federação Pernambucana de Automobilismo
Waldner Bernardo
Presidente

Conselho Técnico Desportivo Garagem83
Elton Andrade
Presidente



FEDERAÇÃO PERNAMBUCANA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO GARAGEM83
 REGULAMENTO BASEADO NO CAMPEONATO BRASILEIRO DE ARRANCADA.

NE DRAG RACING - 2014

REGULAMENTO TÉCNICO GERAL

SUMÁRIO

1) Regulamentação:	19
2) Homologação:	19
3) Peso:	20
4) Escapamento:	20
5) Transmissão:	21
6) Suspensão:	21
7) Carroceria e Chassis:	21
8) Sistema de Arrefecimento:	21
9) Segurança:	22
10) Combustível:	24

Regras Gerais Para Todas as Categorias:

As normas e regras aqui estabelecidas são complementares aos regulamentos técnicos de cada categoria, portanto devem ser seguidas e obedecidas por competidores e equipes de todas as categorias.

1) Regulamentação:

- a) Todos os veículos inscritos deverão passar por vistoria prévia.
- b) Todos pilotos deverão ter a cédula de piloto vigente no ano corrente para participar do campeonato ou prova.
- c) Os competidores deverão provar aos comissários técnicos e desportivos do evento, que seu veículo cumpre todas as regulamentações exigidas por regulamento homologado, durante qualquer momento da etapa.
- d) Os comissários podem solicitar a qualquer momento que sejam feitas as verificações necessárias em qualquer veículo inscrito no campeonato.
- e) Os comissários técnicos podem requerer que um veículo seja desmontado, para se verificar as condições de segurança ou de conformidade com o regulamento homologado.
- f) Todo piloto inscrito deve dispor de 01 (um) ou mais mecânicos para que se proceda a desmontagem do veículo e todos os custos envolvidos na operação correm por conta do piloto/equipe.

2) Homologação:

- 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 10,0cm (dez centímetros) de altura e 2,0cm (dois centímetros) de traço cada um.
- b) Também será obrigatório o uso de letras que identificam a categoria, com dimensões de no mínimo 7,0cm (sete centímetros) de altura e 2,0cm (dois centímetros) de traço cada uma.
- c) Será obrigatória também a inscrição do nome e do tipo sanguíneo do piloto nas portas dianteiras.
- d) Fica proibida a identificação do veículo com polidores de sapato tipo “nugget” e fitas adesivas do tipo crepe, isolantes ou similares.

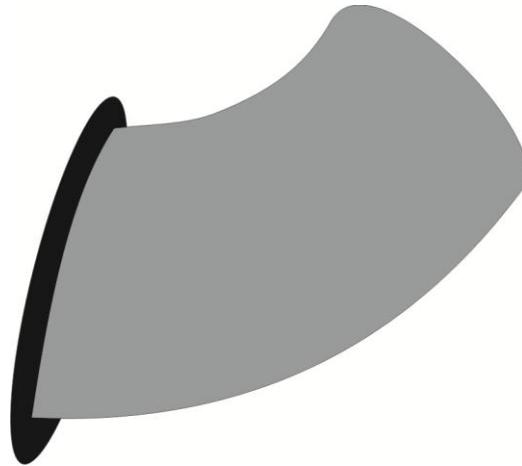
- e) Todos os adesivos citados acima deverão ser confeccionados pelos pilotos participantes.

3) Peso:

- a) A verificação do peso será efetuada em ordem de marcha, isto é, na condição em que o carro parou, sem adicionar combustível, líquidos, fluídos, lubrificantes e sem repor peças que eventualmente tenham se desprendido do veículo durante as tomadas de tempo oficiais.
- b) O peso total será obtido através da soma do peso do carro com o peso do piloto, com todo seu equipamento a bordo.
- c) Qualquer tipo de lastro que se faça necessário para atingir os pesos mínimos só será permitido quando este estiver solidamente fixado ao veículo. Este lastro poderá ser instalado em qualquer parte do veículo desde que seja visível e possa ser vistoriado e lacrado pelo comissário técnico. Em categorias que possuem regulamento específico quanto ao posicionamento do lastro, deve-se observar também o regulamento da categoria (ex- Turbo C).
- d) Qualquer tipo de acréscimo de material no veículo poderá ser entendido pelo comissário técnico como lastro.

4) Escapamento:

- a) Fica permitido, em todas as categorias, a saída de escapamento pela lateral, sejam para-lamas ou para-choques, assim como pelo capô do motor (Exceto nas Categorias de Acesso). Os gases do escapamento não poderão ser direcionados/apontados para as fotocélulas da cronometragem. Sendo assim, quando a saída de escape for feita pela lateral do veículo, a mesma deverá ter um acréscimo de cano de forma a direcionar os gases para cima, conforme figura abaixo.

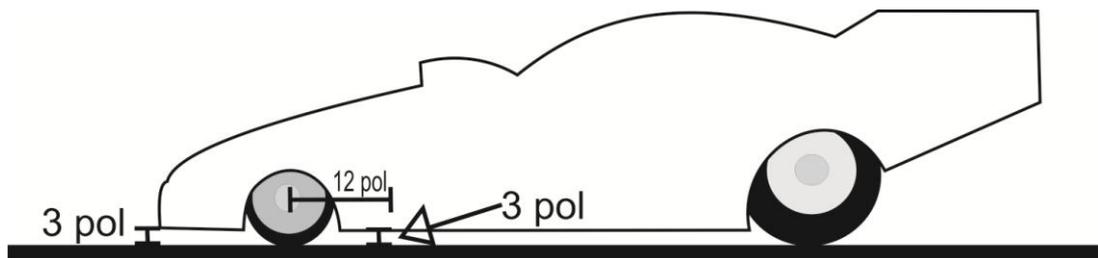


5) Transmissão:

- a) Todo veículo deverá possuir a marcha ré a qual deverá estar funcionando normalmente.

6) Suspensão:

- a) Os veículos deverão ter um espaço livre mínimo de 3,0" (três polegadas) de altura em relação ao solo, a contar do ponto mais extremo da dianteira até 12,0" (doze polegadas) após o centro do eixo dianteiro.



7) Carroceria e Chassis:

- a) 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/água/combustível que por ventura possa ser derramado em caso de quebra ou vazamento. Esta bandeja deve ter tamanho suficiente para "cobrir" toda a área do cárter do motor, da caixa de câmbio e dos reservatórios que possam oferecer algum vazamento. A bandeja deve possuir uma borda de 3,0 cm (três centímetros) de altura em toda a

sua extensão, ser vedada e estar solidamente fixada, não podendo receber manutenção caso se desprenda durante o percurso de largada até a vistoria, onde será medida as 3 (três) polegadas de altura mínima. **Este item sofrerá vistoria rigorosa dos comissários técnicos quanto à fixação e eficácia na contensão de qualquer líquido que possa vir a sujar a pista.**

- b) Fica permitida a retirada dos limpadores Para-brisas e seus componentes (Exceto nas Categorias de Acesso).

8) Sistema de Arrefecimento:

- a) Obrigatório o uso de água sem nenhum aditivo no sistema de arrefecimento. *(Etileno glicol assim como outros aditivos é oleoso e acabam por prejudicar a pista)*

9) Segurança:

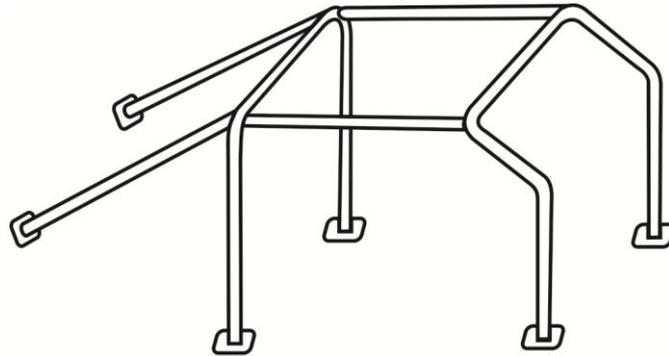
- a) Obrigatório o uso de macacão, sapatilhas ou tênis e capacete homologado e válido (Exceto nas Categorias de Acesso).
- b) No macacão deverá estar escrito o nome do piloto e o tipo sanguíneo.
- c) Obrigatória substituição do banco do motorista por banco de competição, bem como o uso de cinto de segurança de competição (CBA, FIA ou SFi) de no mínimo 4 (quatro) pontos de fixação com largura mínima de 3,0" (três) polegadas para os veículos que se enquadrem no item N1 e de no mínimo 5 (cinco) pontos de fixação com largura mínima de 3,0" (três) polegadas para os veículos que se enquadrem no item N2 ou acima.
- d) O banco de competição deverá ser fixo, sem regulagens para frente ou para trás.
- e) O banco dianteiro direito **deverá** ser retirado do veículo a fim de facilitar a remoção do piloto em caso de acidente (Exceto nas Categorias de Acesso).
- f) Liberada a retirada do banco traseiro (Exceto nas Categorias de Acesso).
- g) O uso de bancos construídos em alumínio só será permitido com a utilização de suporte adequado no assoalho e com travamento no encosto, sendo que o travamento deverá ser localizado abaixo da abertura de passagem dos cintos de segurança, conforme figura abaixo.



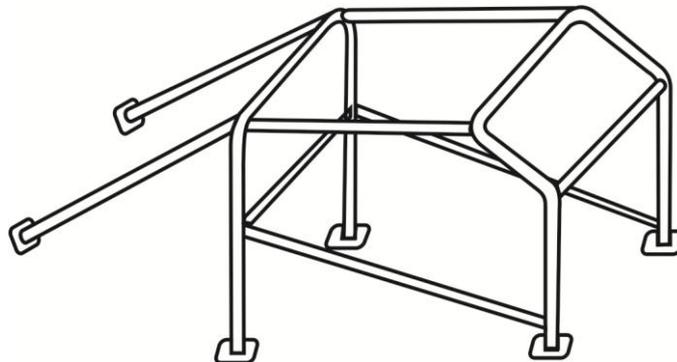
- h) Obrigatória, para veículos que não possuam originalmente, a fixação de um anel/cabo para reboque na parte dianteira do veículo. Para àqueles com frente te fibra, o anel/cabo poderá estar localizado no teto.
- i) Portas dianteiras do veículo deverão abrir facilmente através de seus trincos externos ou alavancas.
- j) É proibida a utilização de película escura, colorida ou espelhada nos vidros dianteiros laterais e para-brisas.
- k) Proibido o uso de volante de madeira.
- l) É obrigatório uso de extintor de incêndio carregado, válido e fixado em seu suporte. Em categorias que possuem regulamento particular quanto a extintor de incêndio, deve-se observar o regulamento particular.
- m) O uso de capacete aberto é proibido.
- n) Obrigatória 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. Esta gaiola deve ser revestida com espuma anti-chamas nos pontos onde é possível o contato com o corpo do piloto. Nesta gaiola de segurança deve haver em cada cano de 38,0 mm (trinta e oito milímetros) um furo de 5,0mm (cinco milímetros) para conferência da espessura mínima de 2,0mm (dois milímetros) para aço carbono e 1,2mm (um vírgula dois milímetros) para cromo molibdênio.

A Configuração mínima obrigatória para construção do Santo Antônio deve seguir o seguinte modelo:

N1) Para os veículos que atingirem velocidade igual ou superior a **175km/h** ou o **tempo abaixo do 7,000 segundos** ao final dos 201 metros:



N2) Para os veículos que atingirem velocidade igual ou superior a **195km/h** ao final dos 201 metros:



- o) Fica liberado o uso de policarbonato em substituição ao vidro traseiro das picapes para possibilitar a colocação do quinto e sexto pontos de fixação do Santo Antonio.
- p) Obrigatório o uso de paraquedas nos veículos que atingirem velocidade igual ou superior **185km/h** em 201 metros. A simples instalação do paraquedas não retira a obrigatoriedade do seu uso, pois o mesmo deverá ser acionado sempre que as velocidades acima forem atingidas ou ultrapassadas.
- q) Liberado para todas as categorias que usam vidros, a colocação de chapa de policarbonato (Lexan) por baixo do vidro.

- r) Nas categorias onde o alívio de peso é permitido, é obrigatório o uso de paraquedas e o mesmo deverá ser acionado sempre que as velocidades mencionados no item “p” forem atingidas.

Estas configurações pode ser complementada de acordo com os modelos existentes no anexo “J” da FIA disponível no site da Confederação Brasileira de Automobilismo - CBA

10) Combustível

- a) Naquelas categorias onde o combustível obrigatório é o Metanol puro, fica proibido o uso ou a mistura de qualquer outro líquido ou aditivo no combustível. (Ex: nitrometano, etanol, gasolina, óxido propileno, água, entre outros).
- b) A conferência e aprovação do combustível serão de responsabilidade da comissão técnica, a qual poderá exigir amostras de combustível a qualquer tempo no decorrer do evento para avaliação imediata ou posterior.
- c) A punição específica para quem não “passar” no teste de combustível será:
- Perda de todos os tempos oficiais do evento (exclusão da prova)
 - Multa de 10 Ups.

As alterações ao presente regulamento, se houverem, serão em forma de adendo e entrarão em vigor trinta dias após sua divulgação.

O presente regulamento foi elaborado pelo **Conselho Técnico Desportivo Garagem83** e homologado pelo Presidente da **Federação Pernambucana de Automobilismo**.

Recife, 27 de janeiro de 2014.

Federação Pernambucana de Automobilismo
Waldner Bernardo
Presidente

Conselho Técnico Desportivo Garagem83
Elton Andrade
Presidente

FEDERAÇÃO PERNAMBUCANCA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO GARAGEM83
 REGULAMENTO BASEADO NO CAMPEONATO BRASILEIRO DE ARRANCADA.

NE DRAG RACING - 2014

REGULAMENTO TÉCNICO

1 - CATEGORIA STANDARD – ST

1.1) DEFINIÇÃO:

a) Participam desta categoria veículos **nacionais** 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**.

1.2) HOMOLOGAÇÃO:

a) Veículos de fabricação nacional, com produção mínima de 1000 (mil) exemplares idênticos, em 12(doze) meses consecutivos, equipados originalmente com motores de no máximo 4 (quatro) cilindros.

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

c) A denominação desta categoria será Standard.

1.3) PESO MÍNIMO:

a) O peso mínimo para carros desta categoria, considerando-se o conjunto carro e piloto, seguirá a seguinte tabela:

Marca	Motor	Peso em Kg
VW	AP 8v	860
GM	8v	890
Fiat	4 cil 8v FIAT	840
	4 cil 8v (GM)	890
Outros	8v	890

b) Será utilizado o critério de peso proporcional, sendo que no mínimo **28,0%** (vinte e oito vírgula zero por cento) do peso total deverá estar apoiado sobre o eixo traseiro do veículo.

c) Não é permitido qualquer tipo de alívio de peso através da retirada de partes e itens originais de fábrica, exceto as permitidas por este regulamento.

d) Permitida a retirada do macaco, estepe, chave de roda e triângulo de segurança.

e) Nos veículos do tipo furgão é permitida a retirada da grade divisória do habitáculo e da tampa de madeira do assoalho.

1.4) MOTOR:

a) 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.

b) Os coxins do motor devem ser montados de forma que não afetem a posição original do motor.

c) O material de construção dos coxins do motor é livre.

d) Os pontos de fixação dos suportes do motor no motor devem permanecer originais.

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

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

g) Liberado o uso dos blocos de veículos em produção, fora de linha ou comercializados diretamente pelo fabricante do veículo. O bloco do motor deverá ser do mesmo fabricante do veículo. Proibido o uso de blocos "racing", mesmo que fabricados pelo próprio fabricante do veículo.

1.5) SISTEMA DE IGNIÇÃO:

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

b) O número de velas não poderá ser alterado.

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

d) O módulo de ignição é livre no seu tipo e marca.

1.6) SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

a) Termostato e sistema de controle de temperatura são livres.

b) O ventilador e o acionamento são livres, porém todos os componentes devem estar presentes no veículo.

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

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

1.7) CABEÇOTE:

a) O cabeçote deve ser obrigatoriamente original fornecido pelo fabricante do veículo, sendo permitido o seu trabalho. Proibido o uso de cabeçote importados do tipo "Spiess", "Formula 3", "GTI alemão sem câmara".

b) Permitida a substituição do comando de válvulas.

c) O uso de cabeçotes de 16 (dezesesseis) e 20 (vinte) válvulas é **proibido**.

d) Liberado o uso de cabeçotes com fluxo cruzado.

1.8) ALIMENTAÇÃO:

a) O coletor de admissão deve ser mantido original, fornecido pelo fabricante do veículo, podendo ser trabalhado, porém mantendo as características originais do fabricante. As únicas alterações, recortes ou soldas permitidos são aquelas necessárias para adaptação do corpo de borboleta no coletor original e adaptação do(s) do(s) bico(s) injetor(es).

b) O aumento do número original de carburadores não é permitido.

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

d) 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.

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

f) Permitido o uso de catraca no carburador.

1.9) ESCAPAMENTO:

a) Livre. Vide Regras Gerais.

1.10) SUSPENSÃO:

a) Devem ser mantidos os pontos de fixação originais do veículo.

b) 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.

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

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

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

f) Liberado o uso de "camber plate".

g) Demais alterações são permitidas.

1.11) TRANSMISSÃO:

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

b) As engrenagens do conjunto de relação são livres quanto a dimensões e procedência.

c) A caixa de câmbio e o diferencial devem ser nacionais, podendo ser trabalhados, porém de acionamento manual, ficando proibido o uso de caixa automática.

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

- e) Obrigatório o uso das engrenagens da marcha à ré e esta deve estar funcionando normalmente, devendo ainda ser acionada através da alavanca de engate das marchas.
- f) Permitido o uso de diferencial autoblocante ou similares.
- g) O sistema do seletor de marchas deve possuir padrão de mudança em H (tipo h-pattern).
- h) Permitido o uso de pinos, travas ou guias que tenham a função de evitar erros no engate das marchas, desde que não se altere a configuração padrão de mudança em H e estejam montados sobre o sistema original.
- i) Proibido o uso de trambulador de engate rápido tipo “in line”, “v gate” ou similares.
- j) Permitido o uso de sistema de alavanca de engate rápido tipo “short shift” montados sobre o sistema original.

1.12) EMBREAGEM:

- a) Livre, porém não pode ser automática.
- b) É permitido o uso de qualquer sistema eletrônico que auxilie o piloto a efetuar as trocas de marcha sem a utilização da embreagem. (“Quick Shift”, “GearController”, e outros aparelhos similares que possam surgir).

1.13) RODAS E PNEUS:

- a) As rodas são livres, respeitando o diâmetro mínimo de 13” e máximo 17”.
- b) Os pneus deverão ser radiais, com classificação INMETRO e com medidas de largura máxima em **205mm** e mínima **165mm**.
- c) Os pneus não podem exceder o limite externo dos pára-lamas.
- d) 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.
- e) Permitida a utilização de pneus importados quando estes estiverem montados nas rodas fora do eixo de tração.
- f) Os pneus utilizados nesta categoria deverão ter classificação de índice de velocidade mínimo **91V** descrito na lateral do pneu.
- g) Permitido o uso, nas **rodas traseiras**, de pneus do tipo “Front Runners” com especificações para uso em competições, na medida de aro máxima de 15,0”(quinze polegadas).
- h) Os pneus não podem exceder o limite externo dos pára-lamas.
- i) Proibido o uso de pneus “slick” de qualquer tipo, bem como pneus recapados, remoldados ou similares.
- j) Os pneus não poderão ter sofrido nenhum tipo de tratamento químico ou físico com o intuito de alterar a dureza do composto da borracha dos mesmos ou melhorar a performance dos mesmos. Qualquer alteração, ou excesso de desgaste na lateral dos pneus poderá ser interpretado como alteração física pela comissão técnica.
- k) O índice de dureza mínimo admitido será **55 na banda de rodagem (área em contato com o solo) e 50 no costado (lateral dos pneus)**. Os veículos podem passar por vistoria a qualquer momento para verificação deste índice. O durômetro oficial será o

modelo “type A” (ASTM 2240) que estará sendo utilizado pela equipe técnica de vistoria e ficará a disposição dos participantes durante a vistoria inicial.

1.14) SISTEMA DE FREIO:

- a) O sistema de freio deve ser original, no entanto as canalizações e pinças podem ser substituídas por outras de melhor performance.
- b) Todos os componentes devem estar presentes no veículo e montados nos seus locais originais.
- c) Permitida a retirada dos defletores dos freios dianteiros.
- d) Fica autorizada a retirada do dispositivo antiblocagem.
- e) Obrigatório que os freios dianteiros e traseiros estejam funcionando.
- f) Fica ainda autorizada a utilização de freio a disco na traseira nos veículos que não o possuem originalmente.
- h) Liberado somente nas rodas traseiras, o uso de sistema de freio de motocicleta, desde que aprovada sua utilização pela vistoria técnica.

1.15) CARROCERIA E CHASSI:

- a) É proibida qualquer alteração na carroceria ou chassi/monobloco do veículo.
- b) Liberado o recorte da lataria interna do cofre do motor **apenas** para instalação de equipamentos de performance.
- c) Proibido o recorte e a retirada das partes metálicas que compõe o monobloco do veículo.
- d) São autorizados apenas acessórios que não alterem ou favoreçam de qualquer forma o rendimento mecânico ou aerodinâmico do veículo.
- e) Permitido o levantamento do capô dianteiro, na sua parte traseira, em no máximo 10 cm (dez centímetros), medidos das extremidades em relação aos para-lamas.
- f) As portas dianteiras do veículo devem ser funcionais e com travamento eficiente.
- g) Todos os componentes que equipam o modelo básico da linha devem estar presentes, os itens tidos como opcionais podem ser substituídos pelos itens básicos.
- h) Para-choques, grade frontal, faróis, lanternas, espelho externo (lado direito opcional), maçanetas, vidros e guarnições devem estar presentes no veículo e montados em seus lugares originais.
- i) Permitida a retirada da placa de licença e suporte.
- j) 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.
- k) Demais alterações não são permitidas.

1.16) HABITÁCULO:

- a) Proibida a retirada de qualquer parte interna original do veículo com exceção dos itens permitidos.
- b) Permitido remover a prateleira traseira de veículos dois volumes.
- c) Permitida a retirada da grade divisória do habitáculo e da tampa de madeira do assoalho dos veículos tipo furgão.

- d)** Todos os componentes que equipam o modelo básico da linha devem estar presentes, os itens tidos como opcionais podem ser substituídos pelos itens básicos.
- e)** Painel de instrumentos, forro do teto, painel de acabamento das portas (forro), painel de acabamento das laterais traseiras (forro), cobertura das colunas, painel de acabamento da tampa do porta-malas (forro), guarnições das portas, fechaduras, máquinas de levantamento dos vidros das portas e maçanetas devem estar presentes no veículo e montados em seus lugares originais. As máquinas de levantamento dos vidros dianteiros e as fechaduras devem estar funcionando normalmente.
- f)** Permitida a retirada do carpete do assoalho, do carpete do piso do porta-malas e dos cintos de segurança originais e seus suportes.
- g)** Permitida a retirada do console central.
- h)** Permitida a retirada do sistema de ar quente e frio.
- i)** Demais alterações não são permitidas.

1.17) SISTEMA ELÉTRICO:

- a)** A capacidade e a marca da bateria são livres, bem como seus cabos.
- b)** Obrigatório o uso de somente 1 (uma) bateria de 12 volts
- c)** A bateria deve estar solidamente fixada em seu local original.
- d)** A localização do alternador deve ser original, podendo apenas ser substituído por outro de maior potência.

1.18) SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

- a)** Nenhuma tubulação ou reservatório de fluidos de lubrificação pode estar localizado no habitáculo do veículo.
- b)** Todos os respiros de óleo devem finalizar em um ou mais reservatórios com capacidade mínima total de 2 (dois) litros e devem estar localizados do lado oposto ao do escapamento.
- c)** Proibido o uso de bomba de lubrificação externa.

1.19) CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

- a)** A tubulação de combustível não pode passar por dentro do habitáculo.
- b)** Bomba e filtros de combustível devem estar devidamente protegidos e não podem estar localizados no interior do habitáculo.
- c)** Permitido o uso de somente **1 (um) dosador**.
- d)** Permitido o uso de **1 (uma) bomba de combustível** mecânica ou elétrica.
- e)** É permitido alterar a pressão de sobre-alimentação, independente do sistema ser mecânico ou elétrico.
- f)** O tanque de combustível deve ser original e utilizado como única fonte de alimentação do veículo.
- g)** Permitido o uso de “catch tank”.
- h)** Fica definido como “catch tank”, qualquer reservatório adicional, subdivisão ou sistema de contenção feita no tanque.

1.20) SEGURANÇA:

a) Vide Regras Gerais.

As alterações ao presente regulamento, se houverem, serão em forma de adendo e entrarão em vigor trinta dias após sua divulgação.

O presente regulamento foi elaborado pelo **Conselho Técnico Desportivo Garagem83** e homologado pelo Presidente da **Federação Pernambucana de Automobilismo**.

Recife, 27 de janeiro de 2014.

FEDERAÇÃO PERNAMBUCANCA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO GARAGEM83
 REGULAMENTO BASEADO NO CAMPEONATO BRASILEIRO DE ARRANCADA.

NE DRAG RACING - 2014

REGULAMENTO TÉCNICO

2 - CATEGORIA DIANTEIRA ORIGINAL – DO

2.1) DEFINIÇÃO:

a) 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:

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

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

c) A denominação desta categoria será Dianteira Original.

2.3) PESO MÍNIMO:

a) O peso mínimo para carros desta categoria, considerando-se o conjunto carro e piloto, seguirá a seguinte tabela:

Marca	Motor	Peso em Kg
VW	AP 8v	860
	AP 16v e 20v	980
	5 cil	1.110
GM	8v	890
	16v	1.000
	Ecotec	1.030

Honda	D Series	890
	B e H Series	1.000
	K e F Series	1.110
Ford	Zetec/Duratec	1.060
Toyota	até 2,7	1.100
	acima	1.110
Fiat	4 cil 8v Fiat	840
	4 cil 16v Fiat	1.000
	4 cil 8v (GM)	890
	4 cil 16v (GM)	1.000
	5 cil	1.100
Nissan	16v	950
Mitsubishi	16v	950
Outros		1.060

b) Será utilizado o critério de peso proporcional, sendo que no mínimo **28,0%** (vinte e oito vírgula zero por cento) do peso total deverá estar apoiado sobre o eixo traseiro do veículo.

c) Não é permitido qualquer tipo de alívio de peso através da retirada de partes e itens originais de fábrica, exceto as permitidas por este regulamento.

d) Permitida a retirada do macaco, estepe, chave de roda e triângulo de segurança.

e) Nos veículos do tipo furgão é permitida a retirada da grade divisória do habitáculo e da tampa de madeira do assoalho.

2.4) MOTOR:

a) 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.

b) Os coxins do motor devem ser montados de forma que não afetem a posição original do motor.

c) O material de construção dos coxins do motor é livre.

d) Os pontos de fixação dos suportes do motor no motor devem permanecer originais.

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

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

g) Liberado o uso dos blocos de veículos em produção, fora de linha ou comercializados diretamente pelo fabricante do veículo. O bloco do motor deverá ser do mesmo fabricante do veículo. Proibido o uso de blocos “racing”, mesmo que fabricados pelo próprio fabricante do veículo.

2.5) SISTEMA DE IGNIÇÃO:

a) Marca e tipos livre.

2.6) SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

a) Termostato e sistema de controle de temperatura são livres.

b) O ventilador e o acionamento são livres, porém todos os componentes devem estar presentes no veículo.

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

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

2.7) CABEÇOTE:

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

b) Permitida a substituição do comando de válvulas original.

c) O uso de cabeçotes de 16 (dezesesseis) e 20 (vinte) válvulas é permitido desde que este seja fornecido pelo mesmo fabricante do veículo, de acordo com o item 2.3.

d) Liberado o uso de cabeçotes com fluxo cruzado.

2.8) ALIMENTAÇÃO:

a) O coletor de admissão é livre.

b) O numero de carburadores ou corpos de injeção é livre.

c) 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

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

e) Bombas de combustível: livre

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

2.9) ESCAPAMENTO:

a) Livre. Vide Regras Gerais.

2.10) SUSPENSÃO:

a) Devem ser mantidos os pontos de fixação originais do veículo.

b) 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.

- c) Os amortecedores são livres, contanto que seu número, tipo (telescópico, braço, etc.) e pontos de fixação sejam conservados.
- d) Fica liberado o trabalho dos batentes superiores dos amortecedores dianteiros e/ou traseiros, podendo os mesmos ser substituídos por alumínio ou aço.
- e) Proibido o uso de rodas (wheelie bars) para apoiar o veículo.
- f) Liberado o uso de “camber plate”
- g) Demais alterações são permitidas.

2.11) TRANSMISSÃO:

- a) A caixa de câmbio (carcaça) deverá ser do mesmo fabricante do veículo, podendo ser trabalhados, porém de acionamento manual, ficando proibido o uso de caixa automática, semi-automática ou sequencial.
- b) As engrenagens do conjunto de relação são livres quanto a dimensões e procedência.
- c) A existência de conversor de torque no câmbio utilizado caracterizará que o mesmo é automático.
- d) Obrigatório o uso das engrenagens da marcha à ré e esta deve estar funcionando normalmente, devendo ainda ser acionada através da alavanca de engate das marchas.
- e) Permitido o uso de diferencial autoblocante ou similares.
- f) O sistema do seletor de marchas deve possuir padrão de mudança em H (tipo h-pattern).
- g) Permitido o uso de alavanca seletora com sistema de pinos, travas ou guias que tenham a função de evitar erros no engate das marchas, desde que não se altere a configuração padrão de mudança em H.
- h) Proibido o uso de trambulador de engate rápido tipo “in line”, “v gate” ou similares.
- i) Permitido o uso de sistema de alavanca de engate rápido tipo “short shift” montados sobre o sistema original.
- j) Demais alterações não são permitidas.

2.12) EMBREAGEM:

- a) Livre, porém não pode ser automática.
- b) É permitido o uso de qualquer sistema eletrônico que auxilie o piloto a efetuar as trocas de marcha sem a utilização da embreagem. (“Quick Shift”, “GearController”, e outros aparelhos similares que possam surgir).

2.13) RODAS E PNEUS:

- a) As rodas são livres, respeitando o diâmetro mínimo de 13 “e máximo 17”.
- b) Os pneus deverão obrigatoriamente possuir classificação DOT com medidas de largura máxima em **225** mm e mínima **165** mm.
- c) Permitida a utilização de pneus importados do tipo “DRAG DOT RADIAL”, respeitada a medida máxima acima citada.
- d) Os pneus não podem exceder o limite externo dos para-lamas.

- e) Os pneus podem ser **nacionais ou importados** e devem estar em bom estado de conservação.
- f) Os pneus deverão ser radiais.
- g) Os pneus utilizados devem estar dimensionados para o peso do veículo e para a velocidade alcançada.
- h) Proibido o uso de pneus “slick” de qualquer tipo, bem como pneus recapados, remoldados ou similares.
- i) Permitido o uso, nas **rodas traseiras**, de pneus do tipo “Front Runners” com especificações para uso em competições, na medida de aro máxima de 15,0” (quinze polegadas).

2.14) SISTEMA DE FREIO:

- a) O sistema de freio pode ser **nacional ou importado**, e as canalizações podem ser substituídas por outras de melhor performance.
- b) Todos os componentes devem estar presentes no veículo e montados nos seus locais originais, ficando permitida a retirada do hidrovácuo.
- c) Permitida a retirada dos defletores dos freios dianteiros.
- d) Fica autorizada a retirada do dispositivo antiblocagem.
- e) Obrigatório que os freios dianteiros e traseiros estejam funcionando.
- f) Fica ainda autorizada a utilização de freio a disco na traseira nos veículos que não o possuem originalmente.
- g) Não é permitida a utilização de freios de motonetas ou bicicletas nas rodas dianteiras.
- h) Liberado **nas rodas traseiras**, o uso de sistema de freio de motocicleta, desde que aprovada sua utilização pela vistoria técnica.

2.15) CARROCERIA E CHASSI:

- a) É proibida qualquer alteração na carroceria ou chassi/monobloco do veículo.
- b) Liberado o recorte da lataria interna do cofre do motor **apenas** para instalação de equipamentos de performance.
- c) Proibido o recorte e a retirada das partes metálicas que compõe o monobloco do veículo.
- d) São autorizados apenas acessórios que não alterem ou favoreçam de qualquer forma o rendimento mecânico ou aerodinâmico do veículo.
- e) Permitido o levantamento do capô dianteiro, na sua parte traseira, em no máximo 10 cm (dez centímetros), medidos das extremidades em relação aos para-lamas.
- f) Todas as portas do veículo devem ser funcionais e com travamento eficiente.
- g) Todos os componentes que equipam o modelo básico da linha devem estar presentes, os itens tidos como opcionais podem ser substituídos pelos itens básicos.
- h) Para-choques, grade frontal, faróis, lanternas, espelho externo (lado direito opcional), maçanetas, vidros e guarnições devem estar presentes no veículo e montados em seus lugares originais.
- i) Permitida a retirada da placa de licença e suporte.

j) 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.

k) Demais alterações não são permitidas.

2.16) HABITÁCULO:

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

b) Permitido remover a prateleira traseira de veículos dois volumes.

c) Permitida a retirada da grade divisória do habitáculo e da tampa de madeira do assoalho dos veículos do tipo furgão.

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

e) Painel de instrumentos, forro do teto, painel de acabamento das portas (forro), painel de acabamento das laterais traseiras (forro), cobertura das colunas, painel de acabamento da tampa do porta-malas (forro), guarnições das portas, fechaduras, máquinas de levantamento dos vidros das portas e maçanetas devem estar presentes no veículo e montados em seus lugares originais. As máquinas de levantamento dos vidros dianteiros e as fechaduras devem estar funcionando normalmente.

f) Permitida a retirada do carpete do assoalho, do carpete do piso do porta-malas e dos cintos de segurança originais e seus suportes.

g) Permitida a retirada do console central.

h) Permitida a retirada do sistema de ar quente e frio.

i) Demais alterações não são permitidas.

2.17) SISTEMA ELÉTRICO:

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

b) A bateria deve estar solidamente fixada em seu local original.

c) Proibida a retirada do alternador e motor de arranque.

2.18) SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

a) O sistema de lubrificação é livre.

b) Nenhuma tubulação ou reservatório de fluidos de lubrificação pode estar localizado no habitáculo do veículo.

c) Todos os respiros de óleo devem finalizar em um ou mais reservatórios com capacidade mínima total de 2 (dois) litros e devem estar localizados do lado oposto ao do escapamento.

2.19) CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

a) A tubulação de combustível não pode passar por dentro do habitáculo.

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

c) O tanque de combustível original pode ser substituído por outro modelo, desde que esteja na mesma localização do tanque original e este deve ser utilizado como única fonte de alimentação do veículo.

d) Permitido o uso de "catch tank".

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

2.20) SEGURANÇA:

a) Vide Regras Gerais.

As alterações ao presente regulamento, se houverem, serão em forma de adendo e entrarão em vigor trinta dias após sua divulgação.

O presente regulamento foi elaborado pelo **Conselho Técnico Desportivo Garagem83** e homologado pelo Presidente da **Federação Pernambucana de Automobilismo**.

Recife, 27 de janeiro de 2014.

FEDERAÇÃO PERNAMBUCANCA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO GARAGEM83
 REGULAMENTO BASEADO NO CAMPEONATO BRASILEIRO DE ARRANCADA.

NE DRAG RACING - 2014

REGULAMENTO TÉCNICO

3 - CATEGORIA DIANTEIRA SUPER – DS

3.1) DEFINIÇÃO:

a) 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**.

3.2) HOMOLOGAÇÃO:

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

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

c) A denominação desta categoria será Dianteira Super.

3.3) PESO MÍNIMO:

a) O peso mínimo para carros desta categoria, considerando-se o conjunto carro e piloto, seguirá a seguinte tabela:

Marca	Motor	Peso em Kg
VW	AP 8v	670
	AP 16v e 20v	770
	5 cil	820
GM	8v	690
	16v	780
	Ecotec	800
Honda	D Series	690
	B e H Series	780
	K e F Series	850

Ford	Zetec/Duratec	800
Toyota	até 2,7	800
	acima	830
Fiat	4 cil 8v Fiat	650
	4 cil 8v (GM)	690
	4 cil 16v (Fiat)	780
	4 cil 16v (GM)	780
	5 cil	820
Nissan	16v	740
Mitsubishi	16v	740
Outros		800

b) Será utilizado o critério de peso proporcional, sendo que no mínimo **26,0%** (vinte e seis vírgula zero por cento) do peso total deverá estar apoiado sobre o eixo traseiro do veículo.

c) O peso total será obtido através da soma do peso do carro com o peso do piloto, com todo seu equipamento a bordo.

d) Liberado o alívio de peso através da substituição de componentes móveis do veículo, por material mais leve.

3.4) MOTOR:

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

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

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

3.5) SISTEMA DE IGNIÇÃO:

a) Marca e tipos livre.

3.6) SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

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

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

3.7) CABEÇOTE:

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

b) Permitida a substituição do comando de válvulas original.

c) O uso de cabeçotes de 16 (dezesesseis) e 20 (vinte) válvulas é permitido, seguindo o disposto no artigo 3.3 deste regulamento.

d) Permitido o uso de cabeçote de fluxo cruzado.

3.8) ALIMENTAÇÃO:

- a) O coletor de admissão é livre.
- b) Permitido o uso de carburadores / injeção nacionais ou importados.
- c) 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.
- d) Nos veículos com injeção eletrônica é livre o número de bicos.
- e) Proibido o uso de óxido nitroso.
- f) Proibido o uso de super alimentação: turbo compressor, blower, supercharger e outros mais que venham a surgir.

3.9) ESCAPAMENTO:

- a) Livre. Vide Regras Gerais.

3.10) SUSPENSÃO:

a) 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.

b) Demais alterações são livres.

c) 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 (hum metro e sessenta e cinco centímetros)

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

A altura mínima das rodas da “wheelie bar” ao chão, com o veículo alinhado e pronto para largar, deverá ser de 5,0cm (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.

3.11) TRANSMISSÃO:

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

b) Proibido o uso de caixa de câmbio automática.

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

d) Trambulador livre.

e) Obrigatória a existência da marcha a ré funcionando normalmente.

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

3.12) EMBREAGEM:

Livre, porém não pode ser automática.

3.13) RODAS E PNEUS:

- a) As rodas são livres, respeitando o diâmetro mínimo de 13 “e máximo 17”
- b) Permitido o uso de qualquer tipo de pneus, nacionais ou importados, “slick” de qualquer tipo ou os pneus específicos para competições de arrancada.
- c) Os pneus devem estar em bom estado de conservação.
- d) Os pneus utilizados devem estar dimensionados para o peso do veículo e para a velocidade alcançada.
- e) Proibido o uso de pneus recapados, “remold” ou similares.

3.14) SISTEMA DE FREIO:

- a) Livre, desde que funcionando com eficiência nas rodas dianteiras.
- b) Não é permitida a utilização de freios de motonetas ou bicicletas nas rodas dianteiras.
- c) Liberado nas rodas traseiras, o uso de sistema de freio de motocicleta, desde que aprovada sua utilização pela vistoria técnica.

3.15) CARROCERIA E CHASSI:

- a) 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.
- b) 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 antonio junto ao teto.
- c) A parede de fogo deve ser mantida de acordo com suas características originais.
- d) O assoalho deve ser mantido original até a coluna “b” do veículo.
- e) Liberado o trabalho ou recorte no túnel, desde que preservadas as condições de segurança a serem verificadas por ocasião da vistoria.
- f) 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.
- g) A lataria das torres dianteiras deve ser mantida.
- h) 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 com outro material. Estas alterações passarão por rigorosa avaliação técnica.
- i) Proibida a substituição total do chassi / monobloco por estrutura tubular.
- j) Todos os componentes móveis da carroceria podem ser substituídos por material mais leve, porém não podem simplesmente ser retirados.
- k) 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.

3.16) HABITÁCULO:

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

- b)** Obrigatória a instalação de “gaiola de segurança” conforme especificação no Regras Gerais
- c)** O pára-brisa e demais vidros só poderão ser substituídos por “lexan” ou policarbonato, devidamente fixados.
- d)** Proibido o uso de acrílico.
- e)** Veículos sem vidro ou “lexan” na porta do piloto deverão ter rede de contenção em seu lugar.

3.17) SISTEMA ELÉTRICO:

- a)** A bateria deve estar solidamente fixada.
- b)** A tensão, capacidade e marca da bateria é livre, bem como seus cabos.
- c)** Caso a bateria seja deslocada do seu local original, esta deve ser fixada com um assento e cintas metálicas com revestimento isolante.
- d)** A bateria deve ser recoberta por uma caixa confeccionada em material isolante caso esteja dentro do habitáculo do veículo.

3.18) SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

- a)** O sistema de lubrificação é livre.
- b)** No caso de algum componente ou reservatório estar localizado no habitáculo do veículo, uma parede anti-chama deve ser construída, recobrindo estes componentes, de modo a proteger o piloto de possíveis vazamentos.
- c)** Todos os respiros de óleo devem finalizar em um ou mais reservatórios com capacidade mínima total de 2(dois) litros e devem estar localizados do lado oposto ao do escapamento.

3.19) CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

- a)** O percurso da linha de combustível é livre.
- b)** O tanque de combustível é livre, mas não pode ser construído com chapas de zinco.
- c)** 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, recobrindo estes componentes, de modo a proteger o piloto de possíveis vazamentos de combustível. O material utilizado na construção deve ser não inflamável.

3.20) SEGURANÇA:

- a)** Vide Regras Gerais.
- b)** 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.
- c)** Deve ser construído **sistema de extinção** de incêndio, com acionamento ao alcance do piloto, composto de um extintor de pó químico de pelo menos 4 kg (quatro quilos) ou halon de 5 lbs, 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.

d) 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.

As alterações ao presente regulamento, se houverem, serão em forma de adendo e entrarão em vigor trinta dias após sua divulgação.

O presente regulamento foi elaborado pelo **Conselho Técnico Desportivo Garagem83** e homologado pelo Presidente da **Federação Pernambucana de Automobilismo**.

Recife, 27 de janeiro de 2014.

FEDERAÇÃO PERNAMBUCANCA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO GARAGEM83
REGULAMENTO BASEADO NO CAMPEONATO BRASILEIRO DE ARRANCADA.

NE DRAG RACING - 2014

REGULAMENTO TÉCNICO

CATEGORIA DIANTEIRA TURBO “C” – DT-C

4.1) - DEFINIÇÃO:

a) Participam desta categoria veículos **nacionais** 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 superalimentados por meio de **turbo-compressor**.

4.2) - HOMOLOGAÇÃO:

a) Veículos nacionais com produção mínima de 1000 (mil) exemplares idênticos, em 12(doze) meses consecutivos, equipados originalmente com motores de no máximo 4 (quatro) cilindros.

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

c) A denominação desta categoria será Dianteira Turbo “C”.

4.3) - PESO MÍNIMO:

a) O peso mínimo para carros desta categoria é de **910Kg** (novecentos e dez quilos), sendo que o peso total será obtido através da soma do peso do carro com o peso do piloto, com todo seu equipamento de bordo.

b) O peso máximo admitido apoiado sobre o **eixo dianteiro** é de **680Kg (seiscentos e oitenta quilos)**.

c) Veículos que apresentarem peso maior do que o admitido no item 4.3.b serão automaticamente desclassificados da bateria em que foi verificado o excesso de peso.

d) Será utilizado o critério de peso proporcional, sendo que no mínimo **28,0%** (vinte e oito vírgula zero por cento) do peso total deverá estar apoiado sobre o eixo traseiro do veículo.

e) Não é permitido qualquer tipo de alívio de peso através da retirada de partes e itens originais de fábrica, exceto as permitidas por este regulamento.

f) Permitida a retirada do macaco, estepe, chave de roda e triângulo de segurança.

- g) Nos veículos do tipo furgão é permitida a retirada da grade divisória do habitáculo e da tampa de madeira do assoalho.
- h) Qualquer tipo de lastro que se faça necessário para atingir os pesos mínimos, só será permitido quando este estiver solidamente fixado, na **parte traseira do veículo**, e ainda deve ser vistoriado pelo departamento técnico.
- i) **Proibido o acréscimo de material ou a simples fixação de pesos em qualquer outra parte do veículo.**

4.4) - MOTOR:

- a) 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.
- b) Os coxins do motor devem ser montados de forma que não afetem a posição original do motor.
- c) O material de construção dos coxins do motor é livre.
- d) Os pontos de fixação dos suportes do motor no motor devem permanecer originais.
- e) A ordem de montagem de fábrica do conjunto motor, caixa de câmbio e diferencial não pode ser alterada.
- f) Liberado o trabalho do bloco **original da marca do veículo**, permitindo-se o aumento do volume do mesmo.
- g) Liberado o uso dos blocos de veículos em produção, fora de linha ou comercializados diretamente pelo fabricante do veículo. O bloco do motor deverá ser do mesmo fabricante do veículo. Proibido o uso de blocos "racing", mesmo que fabricados pelo próprio fabricante do veículo.
- h) Proibido o uso de blocos de modelos de veículos provenientes de importação independente.

4.5) - SISTEMA DE IGNIÇÃO:

- a) Marca e tipo de velas, limitador de giro e cabos de alta tensão são livres.
- b) A caixa de ignição original deve ser **retirada** do veículo obrigatoriamente.
- c) A bobina utilizada deverá ser do tipo **bobina com ignição interna**. Bobina de 3 fios.
- d) Permitido o uso de somente 1 (uma) bobina.
- e) É **obrigatório** o uso do módulo de ignição fabricado pelas empresas "FuelTech", "Injepto" ou "Pandoo". Estes módulos serão utilizados apenas para controlar o ponto de ignição e corte de giros, sendo que estes deverão obrigatoriamente conter a versão de software "DTC 2013", a qual será apresentada na tela do módulo ao ligar a ignição, e que não possuem qualquer tipo de "controle de tração" ou artifícios que auxiliem o piloto a ter uma largada eletronicamente controlada.
- f) Liberado o uso do "line lock".
- g) O caminho do fio de sinal de ignição **do módulo até a bobina**, deve ser facilmente visualizado e não pode ter interrupções nem derivações. Os fios devem estar separados de qualquer chicote de fios elétricos.
- h) Proibido o uso de caixa de ignição (módulos) do tipo "MSD" ou similar.
- i) Proibido o uso de qualquer outro módulo ou sistema para gerenciar corte de giro que não seja o especificado no item **4.5.e**

- j) Proibido uso do sistema tipo roda fônica.
- k) É proibido o uso de qualquer outro sistema eletrônico que altere de alguma forma o funcionamento do sistema de ignição do veículo.
- l) Somente é permitido o uso de sistemas eletrônicos para captação de dados sobre o funcionamento do motor, assim como seus sensores, e estes não podem ter ligações no módulo ou na bobina do veículo.

4.6) - SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

- a) Termostato, sistema de controle de temperatura são livres.
- b) O ventilador e o acionamento são livres, porém todos os componentes devem estar presentes no veículo.
- c) Proibida a retirada do radiador, bomba d'água ou das mangueiras que os ligam.
- d) Proibida a mudança do local de fixação dos itens mencionados acima.
- e) 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.
- f) Proibido o uso de "icecooler".

4.7) - CABEÇOTE:

- a) O cabeçote deve ser obrigatoriamente original, fornecido pelo fabricante do veículo, sendo permitido o seu trabalho.
- b) Permitida a substituição do comando de válvulas original.
- c) O uso de cabeçotes de 16 (dezesesseis) e 20 (vinte) válvulas é **proibido**.
- d) 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.

4.8) - ALIMENTAÇÃO:

- a) O coletor de admissão deve ser mantido original, fornecido pelo fabricante do veículo, podendo ser trabalhado.
- b) Permitido o uso de somente 01 (um) único carburador nacional.
- c) Proibido o uso de carburador no interior de caixa de pressão.
- d) Não é permitido o acréscimo de material ao carburador utilizado.
- e) Permitido a alteração no sistema de acionamento do segundo estágio do carburador.
- f) 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.
- g) Proibido o uso de bicos suplementares ou auxiliares.
- h) Proibido o uso de injeção eletrônica ou mecânica.
- i) Proibido o uso de cilindros de CO₂, ar comprimido, etc. para controle de pressão de turbo, "wastegate", válvula de alívio.
- j) Proibido o uso de qualquer sistema eletrônico para controle de abertura da(s) solenoide(s) que ajusta(m) a pressão da válvula de alívio. Proibido qualquer booster

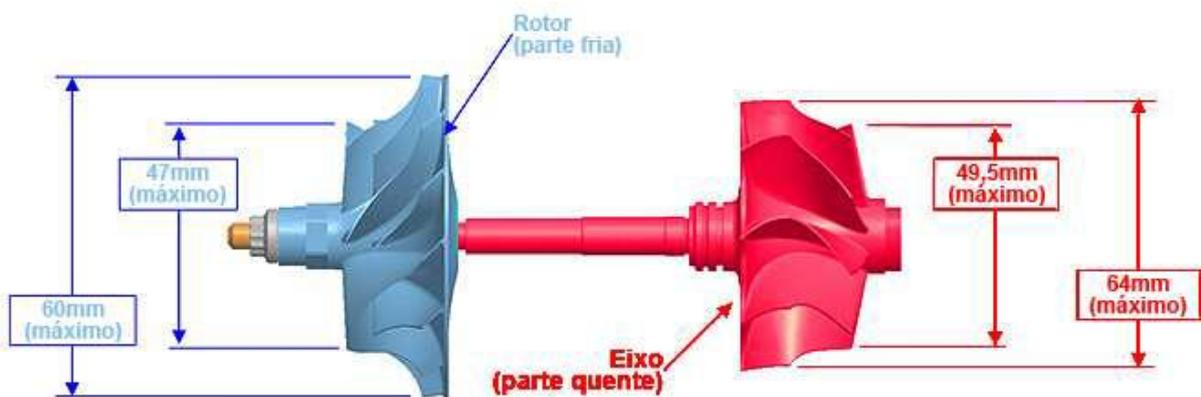
eletrônico. Liberado o uso de solenoide(s) para alterar a pressão de turbo desde que os mesmos sejam manualmente acionados através de botões pelo piloto durante a largada.

k) Proibido o uso de óxido nitroso.

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

Tamanho do rotor diâmetro menor : 47mm (tamanho máximo)
diâmetro maior : 60mm (tamanho máximo)

Tamanho do eixo diâmetro menor : 49,5 mm (tamanho máximo)
diâmetro maior : 64,0 mm (tamanho máximo)



4.9) - ESCAPAMENTO:

a) Livre. Vide Regras Gerais.

4.10) SUSPENSÃO:

a) Devem ser mantidos os pontos de fixação originais do veículo.

b) 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.

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

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

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

f) Liberado o uso de "camber plate".

g) Demais alterações são permitidas.

4.11) TRANSMISSÃO:

- a) A caixa de câmbio (carcaça) deverá ser do mesmo fabricante do veículo.
- b) As engrenagens do conjunto de relação são livres quanto a dimensões e procedência.
- c) A caixa de câmbio e o diferencial devem ser nacionais, podendo ser trabalhados, porém de acionamento manual, ficando proibido o uso de caixa automática.
- d) A existência de conversor de torque no câmbio utilizado caracterizará que o mesmo é automático.
- e) Obrigatório o uso das engrenagens da marcha à ré e esta deve estar funcionando normalmente, devendo ainda ser acionada através da alavanca de engate das marchas.
- f) Permitido o uso de diferencial autoblocante ou similares.
- g) O sistema do seletor de marchas deve ser original, com padrão de mudança em H (tipo h-pattern).
- h) Permitido o uso de pinos, travas ou guias que tenham a função de evitar erros no engate das marchas, desde que não se altere a configuração padrão de mudança em H e estejam montados sobre o sistema original.
- i) Proibido o uso de trambulador de engate rápido tipo “in line”, “v-gate” ou similares.
- j) Permitido o uso de sistema de alavanca de engate rápido tipo “short shift” montados sobre o sistema original.

4.12) EMBREAGEM:

- a) Livre, porém não pode ser automática.
- b) Não é permitido o uso de qualquer sistema eletrônico ou mecânico que auxilie o piloto a efetuar as trocas de marcha sem a utilização da embreagem. (“Quick Shift”, “GearController”, e outros aparelhos similares que possam surgir).

4.13) RODAS E PNEUS:

- a) As rodas são livres, respeitando o diâmetro mínimo de 14” e máximo 17”.
- b) Os pneus deverão obrigatoriamente possuir classificação DOT com medidas de largura máxima em 225mm e mínima 165mm.

É permitido o uso de pneus dos modelos descritos abaixo:

- **Maxxis ZR9 / TOYO R888 / ADVAN NEOVA**

ADENDO 01: Os pilotos participantes da Categoria “DT-C” que estarão usando o tipo de pneu descrito acima não terá pontuação para a Copa Nordeste de Arrancada (1º ETAPA) sendo válida sua pontuação apenas para o Campeonato Regional (NE DRAG RACING).

- c) 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.

- d) Permitida a utilização de pneus importados quando estes estiverem montados nas rodas fora do eixo de tração.
- e) 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”.
- f) Os pneus utilizados nesta categoria deverão ter classificação de índice de velocidade mínimo de 91V descrito na lateral do pneu.
- g) É proibido o uso de pneus “slick” de qualquer tipo, bem como pneus refrisados, recapados, remoldados ou similares.
- h) Os pneus não podem exceder o limite externo dos para-lamas.
- i) Os tamanhos dos aros utilizados no eixo dianteiro devem ser os mesmos utilizados no eixo traseiro.
- j) Os pneus não poderão ter sofrido nenhum tipo de tratamento químico ou físico com o intuito de alterar a dureza do composto da borracha dos mesmos ou melhorar a performance dos mesmos. Qualquer alteração, ou excesso de desgaste na lateral dos pneus poderá ser interpretado como alteração física pela comissão técnica.
- k) O índice de dureza mínimo admitido será **55 na banda de rodagem (área em contato com o solo) e 50 no costado (lateral dos pneus)**. Os veículos podem passar por vistoria a qualquer momento para verificação deste índice. O durômetro oficial será o modelo “type A” (ASTM 2240) que estará sendo utilizado pela equipe técnica de vistoria e ficará a disposição dos participantes durante a vistoria inicial.

4.14) SISTEMA DE FREIO:

- a) O sistema de freio deve ser original, e todos os componentes devem estar presentes no veículo.
- b) É obrigatório a retirada do dispositivo antiblocagem (ABS).
- c) Permitida a retirada dos defletores dos freios dianteiros.
- d) Obrigatório que os freios dianteiros e traseiros estejam funcionando.
- e) Fica ainda autorizada a utilização de freio a disco na traseira nos veículos que não o possuem originalmente.
- f) Não é permitida a utilização de freios de motonetas ou bicicletas nas rodas dianteiras.
- g) Liberado nas rodas traseiras, o uso de sistema de freio de motocicleta, desde que aprovada sua utilização pela vistoria técnica.

4.15) CARROCERIA E CHASSI:

- a) É proibida qualquer alteração na carroceria ou chassi/monobloco do veículo.
- b) Liberado o recorte da lataria interna do cofre do motor **apenas** para acomodação de equipamentos de performance.
- c) Proibido o recorte e a retirada das partes metálicas que compõe o monobloco do veículo.
- d) São autorizados apenas acessórios que não alterem ou favoreçam de qualquer forma o rendimento mecânico ou aerodinâmico do veículo.
- e) 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.
- f) Todas as portas do veículo devem ser funcionais e com travamento eficiente.

- g)** Todos os componentes que equipam o modelo básico da linha devem estar presentes, os itens tidos como opcionais podem ser substituídos pelos itens básicos.
- h)** Para-choques, grade frontal, faróis, lanternas, espelho externo (lado direito opcional), maçanetas, vidros e guarnições devem estar presentes no veículo e montados em seus lugares originais
- i)** Permitida a retirada da placa de licença e suporte.
- j)** 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.

4.16) HABITÁCULO:

- a)** Proibida a retirada de qualquer parte interna original do veículo com exceção dos itens permitidos.
- b)** Permitido remover a prateleira traseira de veículos dois volumes
- c)** Permitida a retirada da grade divisória do habitáculo e da tampa de madeira do assoalho dos veículos tipo furgão.
- d)** Todos os componentes que equipam o modelo básico da linha devem estar presentes, os itens tidos como opcionais podem ser substituídos pelos itens básicos.
- e)** Painel de instrumentos, forro do teto, painel de acabamento das portas (forro), painel de acabamento das laterais traseiras (forro), cobertura das colunas, painel de acabamento da tampa do porta-malas (forro), guarnições das portas, fechaduras, máquinas de levantamento dos vidros das portas e maçanetas devem estar presentes no veículo e montados em seus lugares originais. As máquinas de levantamento dos vidros dianteiros e as fechaduras devem estar funcionando normalmente.
- f)** Permitida a retirada do carpet do assoalho, do carpet do piso do porta-malas e dos cintos de segurança originais e seus suportes.
- g)** Permitida a retirada do console central.
- h)** Permitida a retirada do sistema de ar quente e frio.

4.17) SISTEMA ELÉTRICO:

- a)** A capacidade e marca da bateria é livre, bem como seus cabos.
- b)** Obrigatório o uso de somente 1 (uma) bateria de 12 volts.
- c)** A bateria deve estar solidamente fixada no seu local original.
- d)** Proibida a retirada do alternador e motor de arranque.

4.18) SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

- a)** O sistema de lubrificação é livre.
- b)** Nenhuma tubulação ou reservatório de fluidos de lubrificação pode estar localizado no habitáculo do veículo.
- c)** Todos os respiros de óleo devem finalizar em um ou mais reservatórios com capacidade mínima total de 2 (dois) litros e devem estar localizados do lado oposto ao do escapamento.

d) Proibido o uso de bomba de lubrificação externa.

4.19) CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

a) A tubulação de combustível não pode passar por dentro do habitáculo.

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

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

d) Permitido o uso de somente 1 (uma) bomba de combustível de qualquer marca ou procedência.

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

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

g) 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.

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

i) O tanque de combustível deve ser original e utilizado como única fonte de combustível do veículo e deverá possuir sua fixação original sendo proibido, ainda, o seu rebaixamento ou inclinação.

j) Fica liberado o retrabalho no pescador do tanque de combustível.

k) Fica liberado a mudança do local do pescador de combustível.

l) Proibido o uso de "Catch Tank".

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

4.20) SEGURANÇA

a) Vide Regras Gerais.

b) 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.

As alterações ao presente regulamento, se houverem, serão em forma de adendo e entrarão em vigor trinta dias após sua divulgação.

O presente regulamento foi elaborado pelo **Conselho Técnico Desportivo Garagem83** e homologado pelo Presidente da **Federação Pernambucana de Automobilismo**.

Recife, 27 de janeiro de 2014.

FEDERAÇÃO PERNAMBUCANCA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO GARAGEM83
REGULAMENTO BASEADO NO CAMPEONATO BRASILEIRO DE ARRANCADA.

NE DRAG RACING - 2014

REGULAMENTO TÉCNICO

5 - CATEGORIA DIANTEIRA TURBO "B" - DT-B

5.1) DEFINIÇÃO:

a) Participam desta categoria veículos **nacionais** de turismo de grande produção em série, cupê, sedan ou pick-up, de 2, 3, 4 ou 5 portas, de **tração dianteira** equipados com motores superalimentados por meio de **turbo-compressor, blower ou supercharger**.

5.2) HOMOLOGAÇÃO:

a) Veículos nacionais com produção mínima de 1000 (mil) exemplares idênticos, em 12(doze) meses consecutivos, equipados originalmente com motores de no máximo 4 (quatro) cilindros.

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

c) A denominação desta categoria será Dianteira Turbo "B".

5.3) PESO MÍNIMO:

a) O peso mínimo para carros desta categoria é de **910 kg** (novecentos e dez quilos), sendo que o peso total será obtido através da soma do peso do carro com o peso do piloto, com todo seu equipamento de bordo.

b) Será utilizado o critério de peso proporcional, sendo que no mínimo **28,0%** (vinte e oito vírgula zero por cento) do peso total deverá estar apoiado sobre o eixo traseiro do veículo.

c) Não é permitido qualquer tipo de alívio de peso através da retirada de suas partes e itens originais de fábrica, exceto as permitidas por este regulamento.

d) Permitida a retirada do macaco, estepe, chave de rodas e triângulo de segurança.

e) Nos veículos do tipo furgão é permitida a retirada da grade divisória do habitáculo e da tampa de madeira do assoalho.

5.4) MOTOR:

- a) 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.
- b) Os coxins do motor devem ser montados de forma que não afetem a posição original do motor.
- c) O material de construção dos coxins do motor é livre.
- d) Os pontos de fixação dos suportes do motor no motor devem permanecer originais.
- e) A ordem de montagem de fábrica do conjunto motor, caixa de câmbio e diferencial não pode ser alterada.
- f) Liberado o trabalho do bloco **original da marca do veículo**, permitindo-se o aumento do volume do mesmo.
- g) Liberado o uso dos blocos de veículos em produção, fora de linha ou comercializados diretamente pelo fabricante do veículo. O bloco do motor deverá ser do mesmo fabricante do veículo. Proibido o uso de blocos "racing", mesmo que fabricados pelo próprio fabricante do veículo.
- h) Proibido o uso de blocos de modelos de veículos provenientes de importação independente.

5.5) SISTEMA DE IGNIÇÃO:

- a) Marca e tipos livre.

5.6) SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

- a) Termostato, sistema de controle de temperatura são livres.
- b) O ventilador e o acionamento são livres, porém todos os componentes devem estar presentes no veículo.
- c) Proibida a retirada do radiador, bomba d'água ou das mangueiras que os ligam.
- d) Proibida a mudança do local de fixação dos itens mencionados acima.
- e) Permitido o uso de "intercooler", porém não pode estar montado na parte externa do veículo. Sendo proibido o recorte de para-choques, saia dianteira e grade.
- f) O reservatório de líquido do "watercooler" deverá estar localizado no assoalho até o início do banco dianteiro do passageiro ou dentro do cofre do motor.

5.7) CABEÇOTE:

- a) O cabeçote deve ser obrigatoriamente original fornecido pelo fabricante do veículo, sendo permitido o seu trabalho.
- b) Permitida a substituição do comando de válvulas original.
- c) O uso de cabeçotes de 16 (dezesesseis) e 20 (vinte) válvulas é **proibido**.
- d) Permitido o uso de cabeçote de fluxo cruzado.

5.8) ALIMENTAÇÃO:

- a) O coletor de admissão é livre.

- b)** 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.
- c)** Liberado o uso de bicos suplementares ou auxiliares.
- d)** O uso de injeção eletrônica é permitido.
- e)** Fica proibido o uso de óxido nitroso.

5.9) ESCAPAMENTO:

- a)** Livre. Vide Regras Gerais.

5.10) SUSPENSÃO:

- a)** Devem ser mantidos os pontos de fixação originais do veículo.
- b)** 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.
- c)** Os amortecedores são livres, contanto que seu número, tipo (telescópico, braço, etc.) e pontos de fixação sejam conservados.
- d)** Fica liberado o trabalho dos batentes superiores dos amortecedores dianteiros e/ou traseiros, podendo os mesmos ser substituídos por alumínio ou aço.
- e)** Proibido o uso de rodas (wheelie bars) para apoiar o veículo.
- f)** Liberado o uso de “camber plate”
- g)** Demais alterações são permitidas.

5.11) TRANSMISSÃO:

- a)** A caixa de câmbio (carcaça) deverá ser do mesmo fabricante do veículo.
- b)** O trabalho nas engrenagens e relação é livre.
- c)** Obrigatório o uso das engrenagens da marcha à ré e esta deve estar funcionando normalmente, devendo ainda ser acionada através da alavanca de engate das marchas.
- d)** Permitido modificar o material de construção, bem como o local de fixação, dos suportes da caixa.
- e)** Permitido o uso de diferencial autoblocante ou qualquer modificação que o transforme em autoblocante.
- f)** Proibido o uso de caixa automática.
- g)** A existência de conversor de torque no câmbio utilizado caracterizará que o mesmo é automático.
- h)** Permitido o uso de alavanca seletora com sistema de pinos, travas ou guias que tenham a função de evitar erros nas trocas de marcha.
- i)** Proibido o uso de trambulador do tipo “v-gate”/ “in line”.

5.12) EMBREAGEM:

- Livre, porém não pode ser automática.

5.13) RODAS E PNEUS:

- a) As rodas são livres, respeitando o diâmetro mínimo de 14” e máximo 17”.
- b) Os pneus deverão obrigatoriamente possuir classificação DOT com medidas de largura máxima em 225mm e mínima 165mm.

É permitido o uso de pneus dos modelos descritos abaixo:

- **Maxxis ZR9 / TOYO R888 / ADVAN NEOVA**

ADENDO 02: Os pilotos participantes da Categoria “DT-B” que estarão usando o tipo de pneu descrito acima não terá pontuação para a Copa Nordeste de Arrancada (1º ETAPA) sendo válida sua pontuação apenas para o Campeonato Regional (NE DRAG RACING).

- c) 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.
- d) Permitida a utilização de pneus importados quando estes estiverem montados nas rodas fora do eixo de tração.
- e) 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”.
- f) Os pneus utilizados nesta categoria deverão ter classificação de índice de velocidade mínimo de 91V descrito na lateral do pneu.
- g) É proibido o uso de pneus “slick” de qualquer tipo, bem como pneus refrisados, recapados, remoldados ou similares.
- h) Os pneus não podem exceder o limite externo dos para-lamas.
- i) Os pneus não poderão ter sofrido nenhum tipo de tratamento químico ou físico com o intuito de alterar a dureza do composto da borracha dos mesmos ou melhorar a performance dos mesmos. Qualquer alteração, ou excesso de desgaste na lateral dos pneus poderá ser interpretado como alteração física pela comissão técnica.
- j) O índice de dureza mínimo admitido será **55 na banda de rodagem (área em contato com o solo) e 50 no costado (lateral dos pneus)**. Os veículos podem passar por vistoria a qualquer momento para verificação deste índice. O durômetro oficial será o modelo “type A” (ASTM 2240) que estará sendo utilizado pela equipe técnica de vistoria e ficará a disposição dos participantes durante a vistoria inicial.

5.14) SISTEMA DE FREIO:

- a) O sistema de freio pode ser nacional ou importado, e as canalizações podem ser substituídas por outras de melhor performance.
- b) Todos os componentes devem estar presentes no veículo e montados nos seus locais originais, ficando permitida a retirada do hidrovácuo.
- c) Permitida a retirada dos defletores dos freios dianteiros.
- d) Fica autorizada a retirada do dispositivo antiblocagem.

- e) Obrigatório que os freios dianteiros e traseiros estejam funcionando.
- f) Fica ainda autorizada a utilização de freio a disco na traseira nos veículos que não o possuem originalmente.
- g) Não é permitida a utilização de freios de motonetas ou bicicletas nas rodas dianteiras.
- h) Liberado nas rodas traseiras, o uso de sistema de freio de motocicleta, desde que aprovada sua utilização pela vistoria técnica.

5.15) CARROCERIA E CHASSI:

- a) É proibida qualquer alteração na carroceria ou chassi/monobloco do veículo.
- b) Liberado o recorte da lataria interna do cofre do motor **apenas** para acomodação de equipamentos de performance.
- c) Proibido o recorte e a retirada das partes metálicas que compõe o monobloco do veículo.
- d) São autorizados apenas acessórios que não alterem ou favoreçam de qualquer forma o rendimento mecânico ou aerodinâmico do veículo.
- e) 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.
- f) Todas as portas do veículo devem ser funcionais e com travamento eficiente.
- g) Todos os componentes que equipam o modelo básico da linha devem estar presentes, os itens tidos como opcionais podem ser substituídos pelos itens básicos.
- h) Para-choques, grade frontal, faróis, lanternas, espelho externo (lado direito opcional), maçanetas, vidros e guarnições devem estar presentes no veículo e montados em seus lugares originais.
- i) Permitida a retirada da placa de licença e suporte.
- j) Permitido o trabalho da borda do para-lama dianteiro, até a altura do vinco central, mantendo as características originais, sem acréscimo ou retirada de material.

5.16) HABITÁCULO:

- a) Proibida a retirada de qualquer parte interna original do veículo com exceção dos itens permitidos.
- b) Permitido remover a prateleira traseira de veículos dois volumes
- c) Permitida a retirada da grade divisória do habitáculo e da tampa de madeira do assoalho dos veículos tipo furgão.
- d) Todos os componentes que equipam o modelo básico da linha devem estar presentes, os itens tidos como opcionais podem ser substituídos pelos itens básicos.
- e) Painel de instrumentos, forro do teto, painel de acabamento das portas (forro), painel de acabamento das laterais traseiras (forro), cobertura das colunas, painel de acabamento da tampa do porta-malas (forro), guarnições das portas, fechaduras, máquinas de levantamento dos vidros das portas e maçanetas devem estar presentes no veículo e montados em seus lugares originais. As máquinas de levantamento dos vidros dianteiros e as fechaduras devem estar funcionando normalmente.
- f) Permitida a retirada do carpet do assoalho, do carpet do piso do porta-malas e dos cintos de segurança originais e seus suportes.
- g) Permitida a retirada do console central.

h) Permitida a retirada do sistema de ar quente e frio.

5.17) SISTEMA ELÉTRICO:

- a) A tensão, capacidade e marca da bateria é livre, bem como seus cabos.
- b) A bateria deve estar solidamente fixada no seu local original.
- c) Proibida a retirada do alternador e motor de arranque.

5.18) SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

- a) O sistema de lubrificação é livre.
- b) Nenhuma tubulação ou reservatório de fluidos de lubrificação pode estar localizado no habitáculo do veículo.
- c) Todos os respiros de óleo devem finalizar em um ou mais reservatórios com capacidade mínima total de 2 (dois) litros e devem estar localizados do lado oposto ao do escapamento.

5.19) CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

- a) A tubulação de combustível não pode passar por dentro do habitáculo.
- b) Bomba e filtros de combustível devem estar devidamente protegidos e não podem estar localizados no interior do habitáculo.
- c) Permitido o uso de 1 (uma) ou mais bombas de combustível de qualquer marca, modelo ou procedência.
- d) A(s) bomba(s) de combustível deverá(ão) estar localizada(s) no máximo no meio do veículo a contar da traseira do mesmo.
- e) O tanque de combustível deve ser original e utilizado como única fonte de combustível do veículo e deverá possuir sua fixação original sendo proibido o seu rebaixamento.
- f) Liberado o trabalho no pescador do tanque de combustível.
- g) Liberada a mudança do local do pescador de combustível.
- h) Liberado o uso de "Catch Tank".
- i) Fica definido como "Catch Tank", qualquer reservatório adicional, subdivisão ou sistema de contenção feita no tanque.

5.20) SEGURANÇA:

- a) Vide Regras Gerais.
- b) 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.

As alterações ao presente regulamento, se houverem, serão em forma de adendo e entrarão em vigor trinta dias após sua divulgação.

O presente regulamento foi elaborado pelo **Conselho Técnico Desportivo Garagem83** e homologado pelo Presidente da **Federação Pernambucana de Automobilismo**.

Recife, 27 de janeiro de 2014.

FEDERAÇÃO PERNAMBUCANCA DE AUTOMOBILISMO

CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO GARAGEM83

REGULAMENTO BASEADO NO CAMPEONATO BRASILEIRO DE ARRANCADA.

NE DRAG RACING - 2014

REGULAMENTO TÉCNICO

6 - CATEGORIA DIANTEIRA TURBO "A" - DT-A

6.1) DEFINIÇÃO:

a) 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 superalimentados por meio de **turbo-compressor, blower ou supercharger**.

6.2) HOMOLOGAÇÃO:

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

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

c) A denominação desta categoria será Dianteira Turbo "A".

6.3) PESO MÍNIMO:

a) O peso mínimo para carros desta categoria é de:

- **930 kg** (novecentos e trinta quilos) para veículos equipados com cabeçotes **8** (oito) válvulas;

- **1000 kg** (um mil quilos) para veículos equipados com cabeçote **16** (dezesseis) e **20** (vinte) válvulas;

b) O peso total será obtido através da soma do peso do carro com o peso do piloto, com todo seu equipamento de bordo.

c) Será utilizado o critério de peso proporcional, sendo que no mínimo **28,0%** (vinte e oito vírgula zero por cento) do peso total deverá estar apoiado sobre o eixo traseiro do veículo.

- d) Não é permitido qualquer tipo de alívio de peso através da retirada de suas partes e itens originais de fábrica, exceto as permitidas por este regulamento.
- e) Permitida a retirada do macaco, estepe, chave de rodas e triângulo de segurança.
- f) Nos veículos do tipo furgão é permitida a retirada da grade divisória do habitáculo e da tampa de madeira do assoalho.

6.4) MOTOR:

- a) 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.
- b) Os coxins do motor devem ser montados de forma que não afetem a posição original do motor.
- c) O material de construção dos coxins do motor é livre.
- d) Os pontos de fixação dos suportes do motor no motor devem permanecer originais.
- e) A ordem de montagem de fábrica do conjunto motor, caixa de câmbio e diferencial não pode ser alterada.
- f) Liberado o trabalho do bloco **original da marca do veículo**, permitindo-se o aumento do volume do mesmo.
- g) Liberado o uso dos blocos de veículos em produção, fora de linha ou comercializados diretamente pelo fabricante do veículo. O bloco do motor deverá ser do mesmo fabricante do veículo. Proibido o uso de blocos "racing", mesmo que fabricados pelo próprio fabricante do veículo.

6.5) SISTEMA DE IGNIÇÃO:

- a) Marca e tipos livre.

6.6) SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

- a) Termostato, sistema de controle de temperatura são livres.
- b) O ventilador e o acionamento são livres, porém todos os componentes devem estar presentes no veículo.
- c) Proibida a retirada do radiador, bomba d'água ou das mangueiras que os ligam.
- d) Proibida a mudança do local de fixação dos itens mencionados acima.
- e) Permitido o uso de "intercooler", porém não pode estar montado na parte externa do veículo. Sendo proibido o recorte de para-choques, saia dianteira e grade.
- f) O reservatório de líquido do "watercooler" deverá estar localizado no assoalho até o início do banco dianteiro do passageiro ou dentro do cofre do motor.

6.7) CABEÇOTE:

- a) O cabeçote deve ser obrigatoriamente fornecido pelo fabricante do veículo, sendo permitido o seu trabalho.
- b) Permitida a substituição do comando de válvulas original.
- c) O uso de cabeçotes de 16 (dezesesseis) e 20 (vinte) válvulas somente é permitido conforme item 6.3.
- d) Também é permitido o uso de cabeçote de fluxo cruzado em veículos equipados com 8 (oito) válvulas. (Modelo Golf 2.0)

6.8) ALIMENTAÇÃO:

- a) O coletor de admissão é livre.
- b) O numero de carburadores ou corpos de injeção é livre.
- c) 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.
- d) Autorizado o uso de bicos suplementares ou auxiliares.
- e) Liberado o uso de bomba de combustível mecânica.
- f) Proibido o uso de óxido nitroso.

6.9) ESCAPAMENTO:

- a) Livre. Vide Regras Gerais.

6.10) SUSPENSÃO:

- a) Devem ser mantidos os pontos de fixação originais do veículo.
- b) 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.
- c) Os amortecedores são livres, contanto que seu número, tipo (telescópico, braço, etc.) e pontos de fixação sejam conservados.
- d) Fica liberado o trabalho dos batentes superiores dos amortecedores dianteiros e/ou traseiros, podendo os mesmos ser substituídos por alumínio ou aço.
- e) Proibido o uso de rodas (wheelie bars) para apoiar o veículo.
- f) Liberado o uso de "camber plate"
- g) Demais alterações são permitidas.

6.11) TRANSMISSÃO:

- a) A caixa de câmbio (carcaça) deverá ser do mesmo fabricante do veículo.
- b) O trabalho nas engrenagens e relação é livre.
- c) Obrigatório o uso das engrenagens da marcha à ré e esta deve estar funcionando normalmente, devendo ainda ser acionada através da alavanca de engate das marchas.
- d) Permitido modificar o material de construção, bem como o local de fixação, dos suportes da caixa.
- e) Permitido o uso de diferencial autoblocante ou qualquer modificação que o transforme em autoblocante.
- f) Proibido o uso de caixa automática.
- g) A existência de conversor de torque no câmbio utilizado caracterizará que o mesmo é automático.
- h) Permitido o uso de alavanca seletora com sistema de pinos, travas ou guias que tenham a função de evitar erros nas trocas de marcha.

6.12) EMBREAGEM:

Livre, porém não pode ser automática.

6.13) RODAS E PNEUS:

- a) As rodas são livres, respeitando o diâmetro mínimo de 13" e máximo 17".
- b) Os pneus radiais deverão possuir largura máxima em **225** mm e mínima **165** mm.
- c) Liberado o uso de pneus "slick" na medida máxima 24,5"X 8" X R, descrita na lateral do mesmo.
- d) Permitida a utilização de pneus importados de qualquer tipo, respeitadas as medidas máximas acima citadas.
- e) Permitido o uso, nas **rodas traseiras**, de pneus do tipo "Front Runners", com especificação para uso em competições, na medida de aro máxima de 15,0".
- f) Os pneus devem estar em bom estado de conservação e ter no mínimo 2,0mm (dois milímetros) de sulco na superfície de contato com o solo, medido a partir do TWI.
- g) Os pneus utilizados devem estar dimensionados para o peso do veículo e para a velocidade alcançada.
- h) Proibido o uso de pneus recapados, remoldados ou similares.
- i) Os pneus não podem exceder o limite externo dos pára-lamas.
- j) Será permitido o uso de somente 1(um) jogo de pneus dianteiros para realizar todas as largadas válidas da etapa. Os pneus serão lacrados pela vistoria técnica logo após a primeira largada válida realizada. Em caso de necessidade de troca do pneu por furo ou defeito, os comissários técnicos deverão ser consultados.

6.14) SISTEMA DE FREIO:

- a) O sistema de freio pode ser **nacional ou importado**, e as canalizações podem ser substituídas por outras de melhor performance.
- b) Todos os componentes devem estar presentes no veículo e montados nos seus locais originais, ficando permitida a retirada do hidrovácuo.
- c) Permitida a retirada dos defletores dos freios dianteiros.
- d) Fica autorizada a retirada do dispositivo antiblocagem.
- e) Obrigatório que os freios dianteiros e traseiros estejam funcionando.
- f) Fica ainda autorizada a utilização de freio a disco na traseira nos veículos que não o possuem originalmente.
- g) Não é permitida a utilização de freios de motonetas ou bicicletas nas rodas dianteiras.
- h) Liberado nas rodas traseiras, o uso de sistema de freio de motocicleta, desde que aprovada sua utilização pela vistoria técnica.

6.15) CARROCERIA E CHASSI:

- a) É proibida qualquer alteração na carroceria ou chassi/monobloco do veículo.
- b) Liberado o recorte da lataria interna do cofre do motor **apenas** para instalação de equipamentos de performance.
- c) Proibido o recorte e a retirada das partes metálicas que compõe o monobloco do veículo.

- d)** São autorizados apenas acessórios que não alterem ou favoreçam de qualquer forma o rendimento mecânico ou aerodinâmico do veículo.
- e)** Permitido o levantamento do capô dianteiro, na sua parte traseira, em no máximo 10 cm (dez centímetros), medidos das extremidades em relação aos para-lamas.
- f)** Todas as portas do veículo devem ser funcionais e com travamento eficiente.
- g)** Todos os componentes que equipam o modelo básico da linha devem estar presentes, os itens tidos como opcionais podem ser substituídos pelos itens básicos.
- h)** Para-choques, grade frontal, faróis, lanternas, espelho externo (lado direito opcional), maçanetas, vidros e guarnições devem estar presentes no veículo e montados em seus lugares originais.
- i)** Permitida a retirada da placa de licença e suporte.
- j)** Permitido o trabalho da borda do para-lama dianteiro, até a altura do vinco central, mantendo as características originais, sem acréscimo ou retirada de material.
- k)** Fica liberada a construção de uma bolha no capô dianteiro, com a finalidade de melhor acomodar os componentes do motor.
- l)** Demais alterações não são permitidas.

6.16) HABITÁCULO:

- a)** Proibida a retirada de qualquer parte interna original do veículo com exceção dos itens permitidos.
- b)** Permitido remover a prateleira traseira de veículos dois volumes
- c)** Permitida a retirada da grade divisória do habitáculo e da tampa de madeira do assoalho dos veículos tipo furgão.
- d)** Todos os componentes que equipam o modelo básico da linha devem estar presentes, os itens tidos como opcionais podem ser substituídos pelos itens básicos.
- e)** Painel de instrumentos, forro do teto, painel de acabamento das portas (forro), painel de acabamento das laterais traseiras (forro), cobertura das colunas, painel de acabamento da tampa do porta-malas (forro), guarnições das portas, fechaduras, máquinas de levantamento dos vidros das portas e maçanetas devem estar presentes no veículo e montados em seus lugares originais. As máquinas de levantamento dos vidros dianteiros e as fechaduras devem estar funcionando normalmente.
- f)** Permitida a retirada do carpet do assoalho, do carpet do piso do porta-malas e dos cintos de segurança originais e seus suportes.
- g)** Permitida a retirada do console central.
- h)** Permitida a retirada do sistema de ar quente e frio.

6.17) SISTEMA ELÉTRICO:

- a)** A tensão, capacidade e marca da bateria são livres, bem como seus cabos.
- b)** A bateria deve estar solidamente fixada no seu local original.
- c)** Proibida a retirada do alternador e motor de arranque.

6.18) SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

- a)** O sistema de lubrificação é livre.

b) Nenhuma tubulação ou reservatório de fluidos de lubrificação pode estar localizado no habitáculo do veículo.

c) Todos os respiros de óleo devem finalizar em um ou mais reservatórios com capacidade mínima total de 2 (dois) litros e devem estar localizados do lado oposto ao do escapamento.

6.19) CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

a) A tubulação de combustível não pode passar por dentro do habitáculo.

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

c) O tanque de combustível original pode ser substituído por outro modelo, desde que esteja na mesma localização do tanque original e este deve ser utilizado como única fonte de alimentação do veículo.

d) Permitido o uso de “catch tank”.

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

6.20) SEGURANÇA:

a) Vide Regras Gerais (Item 7).

b) 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.

As alterações ao presente regulamento, se houverem, serão em forma de adendo e entrarão em vigor trinta dias após sua divulgação.

O presente regulamento foi elaborado pelo **Conselho Técnico Desportivo Garagem83** e homologado pelo Presidente da **Federação Pernambucana de Automobilismo**.

Recife, 27 de janeiro de 2014.

FEDERAÇÃO PERNAMBUCANCA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO GARAGEM83
REGULAMENTO BASEADO NO CAMPEONATO BRASILEIRO DE ARRANCADA.

NE DRAG RACING - 2014

REGULAMENTO TÉCNICO

7 - CATEGORIA FORÇA LIVRE DIANTEIRA – FLD

7.1) DEFINIÇÃO:

a) 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** ou **superalimentados** por meio de **turbo-compressor, blower ou supercharger**, podendo ainda fazer uso de **óxido nitroso**.

7.2) HOMOLOGAÇÃO:

- a)** Veículos com produção mínima de 1000 (mil) exemplares idênticos, em 12(doze) meses consecutivos, equipados originalmente com motores de no máximo 5 (cinco) cilindros.
b) Permitido o uso de veículos de no mínimo 02 (dois) lugares ou mais.
c) A denominação desta categoria será Força Livre Dianteira.

7.3) PESO MÍNIMO:

a) O peso mínimo para carros desta categoria é de:

- **turbos**, podendo ou não ser superalimentado por óxido nitroso
770Kg (setecentos e setenta quilos) para os equipados com cabeçotes **8 (oito) válvulas**;
800Kg (oitocentos quilos) para os equipados com cabeçotes **16 (dezesesseis) ou 20 (vinte) válvulas**;
- **aspirados**, podendo ou não ser superalimentados por óxido nitroso
670Kg (seiscentos e setenta quilos).

b) Adicionar **40 kg (quarenta quilos)** ao peso mínimo dos veículos que estiverem equipados com **caixa de câmbio (carcaça) que não seja do fabricante do mesmo**.

c) Será utilizado o critério de peso proporcional, sendo que no mínimo **26,0%** (vinte e seis vírgula zero por cento) do peso total deverá estar apoiado sobre o eixo traseiro do veículo.

- d) O peso total será obtido através da soma do peso do carro com o peso do piloto, com todo seu equipamento a bordo.
- e) Liberado o alívio de peso através da substituição de componentes móveis do veículo, por material mais leve.

7.4) MOTOR:

- a) 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.
- b) Os coxins do motor devem ser montados de forma que não afetem a posição original do motor.
- c) O material de construção dos coxins do motor é livre.
- d) Os pontos de fixação dos suportes do motor no motor devem permanecer originais.
- e) A ordem de montagem de fábrica do conjunto motor, caixa de câmbio e diferencial não pode ser alterada.
- f) Liberado o trabalho do bloco **original da marca do veículo**, permitindo-se o aumento do volume do mesmo.
- g) Liberado o uso dos blocos de veículos em produção, fora de linha ou comercializados diretamente pelo fabricante do veículo. O bloco do motor deverá ser do mesmo fabricante do veículo. Proibido o uso de blocos "racing", mesmo que fabricados pelo próprio fabricante do veículo.

7.5) SISTEMA DE IGNIÇÃO:

- a) Marca e tipos livre.

7.6) SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

- a) Termostato, sistema de controle de temperatura, acionamento e o ventilador são livres.
- b) Permitida a retirada do radiador, bomba d'água ou das mangueiras que os ligam.

7.7) CABEÇOTE:

- a) O cabeçote deve ser obrigatoriamente de fabricação em série de alguma montadora, sendo permitido o seu trabalho.
- b) Permitida a substituição do comando de válvulas original.
- c) O uso de cabeçotes de 16 (dezesesseis) e 20 (vinte) válvulas é permitido, seguindo o disposto no artigo 7.3 deste regulamento.
- d) Permitido o uso de cabeçote de fluxo cruzado.

7.8) ALIMENTAÇÃO:

- a) O coletor de admissão é livre.
- b) Permitido o uso de carburadores / injeção nacionais ou importados.
- c) 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.
- d) Nos veículos com injeção eletrônica é livre o número de bicos.
- e) Permitido o uso de superalimentação: óxido nitroso, turbo compressor, blower, supercharger e outros mais que possam surgir.

7.9) ESCAPAMENTO:

- a) Livre. Vide Regras Gerais.

7.10) SUSPENSÃO:

a) 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.

b) Demais alterações são livres.

c) 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 (hum metro e sessenta e cinco centímetros)
- veículo modelo hatch – 2,05 (dois metros e cinco centímetros).

A altura mínima das rodas da “wheelie bar” ao chão, com o veículo alinhado e pronto para largar, deverá ser de 5,0cm (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.

7.11) TRANSMISSÃO:

a) A caixa de câmbio é livre, mas deve ser obrigatoriamente manual e seguir o descrito no ítem 7.3b.

b) Proibido o uso de caixa de câmbio automática.

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

d) Trambulador livre.

e) Obrigatória a existência da marcha a ré funcionando normalmente.

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

7.12) EMBREAGEM:

Livre, porém não pode ser automática.

7.13) RODAS E PNEUS:

a) As rodas são livres, respeitando o diâmetro mínimo de 13 “e máximo 17”.

b) Permitido o uso de qualquer tipo de pneus, nacionais ou importados, “slick” de qualquer tipo ou os pneus específicos para competições de arrancada.

c) Os pneus devem estar em bom estado de conservação.

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

e) Proibido o uso de pneus recapados, “remold” ou similares.

7.14) SISTEMA DE FREIO:

a) Livre, desde que funcionando com eficiência nas rodas dianteiras.

b) Não é permitida a utilização de freios de motonetas ou bicicletas.

c) Liberado nas rodas traseiras, o uso de sistema de freio de motocicleta, desde que aprovada sua utilização pela vistoria técnica.

7.15) CARROCERIA E CHASSI:

- a) 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.
- b) 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.
- c) A parede de fogo deve ser mantida de acordo com suas características originais.
- d) O assoalho deve ser mantido original até a coluna “b” do veículo.
- e) Liberado o trabalho ou recorte no túnel, desde que preservadas as condições de segurança a serem verificadas por ocasião da vistoria.
- f) 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.
- g) A lataria das torres dianteiras deve ser mantida.
- h) 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 com outro material. Estas alterações passarão por rigorosa avaliação técnica.
- i) Proibida a substituição total do chassi / monobloco por estrutura tubular.
- j) Todos os componentes móveis da carroceria podem ser substituídos por material mais leve, porém não podem simplesmente ser retirados.
- k) 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.

7.16) HABITÁCULO:

- a) Permitida a retirada das forrações internas e bancos do veículo, bem como painel e consoles.
- b) Obrigatória a instalação de “gaiola de segurança” conforme especificação no Regras Gerais
- c) O pára-brisa e demais vidros só poderão ser substituídos por “lexan” ou policarbonato, devidamente fixados.
- d) Proibido o uso de acrílico.
- e) Veículos sem vidro ou “lexan” na porta do piloto deverão ter rede de contenção em seu lugar.

7.17) SISTEMA ELÉTRICO:

- a) A bateria deve estar solidamente fixada.
- b) A tensão, capacidade e marca da bateria é livre, bem como seus cabos.
- c) Caso a bateria seja deslocada do seu local original, esta deve ser fixada com um assento e cintas metálicas com revestimento isolante.
- d) A bateria deve ser recoberta por uma caixa confeccionada em material isolante caso esteja dentro do habitáculo do veículo.

7.18) SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

- a) O sistema de lubrificação é livre.
- b) No caso de algum componente ou reservatório estar localizado no habitáculo do veículo, uma parede anti-chama deve ser construída, recobrindo estes componentes, de modo a proteger o piloto de possíveis vazamentos.
- c) Todos os respiros de óleo devem finalizar em um ou mais reservatórios com capacidade mínima total de 2 (dois) litros e devem estar localizados do lado oposto ao do escapamento.

7.19) CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

- a) O percurso da linha de combustível é livre.
- b) O tanque de combustível é livre, mas não pode ser construído com chapas de zinco.
- c) 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 deve ser não inflamável.

7.20) SEGURANÇA:

- a) Vide Regras Gerais.
- b) 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.
- c) Deve ser construído **sistema de extinção** de incêndio, com acionamento ao alcance do piloto, composto de um extintor de pó químico de pelo menos 4 kg (quatro quilos) ou halon de 5 lbs, 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.
- d) 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.

As alterações ao presente regulamento, se houverem, serão em forma de adendo e entrarão em vigor trinta dias após sua divulgação.

O presente regulamento foi elaborado pelo **Conselho Técnico Desportivo Garagem83** e homologado pelo Presidente da **Federação Pernambucana de Automobilismo**.

Recife, 27 de janeiro de 2014.

FEDERAÇÃO PERNAMBUCANCA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO GARAGEM83
REGULAMENTO BASEADO NO CAMPEONATO BRASILEIRO DE ARRANCADA.

NE DRAG RACING - 2014

REGULAMENTO TÉCNICO

8 - CATEGORIA TRASEIRA ORIGINAL – TO

8.1) DEFINIÇÃO:

a) 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 traseira** equipados com motores **naturalmente aspirados**.

8.2) HOMOLOGAÇÃO:

a) Veículos de fabricação nacional, com produção mínima de 1000 (mil) exemplares idênticos em 12 (doze) meses consecutivos, equipados originalmente com motores de 4 (quatro), 6 (seis) ou 8 (oito) cilindros.

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

c) A denominação desta categoria será Traseira Original.

8.3) PESO MÍNIMO:

a) O peso mínimo para carros desta categoria será o seguinte:

- **820 kg** (oitocentos e vinte quilos) para veículos equipados com motor 4 (quatro) cilindros.

- **1230 kg** (um mil duzentos e trinta quilos) para veículos equipados com motor 6 (seis) cilindros.

- **1330Kg** (um mil, trezentos e trinta quilos) para veículos equipados com motor 6 (seis) cilindros e cabeçote não original do motor utilizado.

- **1350 kg** (um mil, trezentos e cinquenta quilos) para veículos equipados com motor 8 (oito) cilindros.

- **1450 kg** (um mil e quatrocentos e cinquenta quilos) para veículos equipados com motor 8 (oito) cilindros e cabeçote não original do motor utilizado.

- b) Não é permitido qualquer tipo de alívio de peso através da retirada de partes e itens originais de fábrica, exceto as permitidas por este regulamento.
- c) Permitida a retirada do macaco, estepe, chave de roda e triângulo de segurança.

8.4) MOTOR:

- a) 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, bem como seus suportes.
- b) A ordem de montagem de fábrica do conjunto motor, caixa de cambio e diferencial não pode ser alterada.
- c) Fica livre o trabalho do bloco **original**, permitindo-se o aumento do volume do mesmo.
- d) Fica livre a troca do bloco **original**, por outro de reposição da mesma marca e modelo, devendo este seguir as mesmas especificações do bloco original.
- e) Para veículos da família Chevrolet Opala fica liberado o bloco de motor 292 usado nos caminhões A-60 e A-70 da mesma marca.
- f) Liberado, para veículos refrigerados a ar, o uso de blocos de motor da marca “Auto Línea”, dentro da configuração original, podendo ser trabalhado.
- g) Virabrequim é livre.
- h) Fica livre para veículos modelo Chevette/Marajó/Chevy 500, a troca do motor original pelos motores GM Família II 8 (oito) e 16 (dezesesseis) válvulas e GM Opala 4 cil, VW AP, seja 8 (oito), 16 (dezesesseis) ou 20 (vinte) válvulas.
- i) Liberado o uso do motor AP Volkswagen 8 (oito), 16 (dezesesseis) ou 20 (vinte) válvulas para Fusca e derivados.

8.5) SISTEMA DE IGNIÇÃO:

- a) Marca e tipos livre.

8.6) SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

- a) Termostato e sistema de controle de temperatura são livres.
- b) O ventilador e o acionamento são livres, porém todos os componentes devem estar presentes no veículo.
- c) Proibida a retirada do radiador, bomba d’água ou das mangueiras que os ligam.
- d) Proibida a mudança do local de fixação dos itens mencionados acima.

8.7) CABEÇOTE:

- a) Livre, nacional ou importado devendo seguir o descrito nos item 8.3a.
- b) Livre o seu trabalho.
- c) Permitida a substituição do comando de válvulas original.
- d) Proibido a utilização dos cabeçotes do tipo “Canted Port” (que possuem as válvulas posicionadas em ângulo diferente do original).

8.8) ALIMENTAÇÃO:

- a) O coletor de admissão é livre.

- b)** O numero de carburadores ou corpos de injeção é livre.
- c)** 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
- d)** Liberado o uso de injeção eletrônica, porém deverá ser mantido o número original de bicos injetores, ou seja, 1 (um) bico injetor por cilindro.
- e)** A bomba de combustível é livre
- f)** Proibido qualquer tipo de dispositivo de superalimentação. (óxido nitroso, turbo, compressor, blower, superchargers e outros mais que possam surgir).
- g) Obrigatório** o uso de Metanol puro como combustível com as especificações técnicas descritas nas Regras Gerais.

8.9) ESCAPAMENTO:

- a)** Livre. Vide Regras Gerais.

8.10) SUSPENSÃO:

- a)** Permitido alterar a altura dos amortecedores e a colocação de calços.
- b)** Fica liberado o material das buchas, desde que não se altere sua fixação nos pontos originais da carroceria.
- c)** Todos os componentes da suspensão devem estar presentes nos seus lugares originais.
- d)** O comprimento de molas é livre, assim como o número de espiras e diâmetro do fio.
- e)** O tipo de suspensão e os pontos de fixação devem permanecer originais.
- f)** Os amortecedores são livres, contanto que seu número, tipo (telescópico, braço, etc.) e pontos de fixação sejam mantidos originais.
- g)** Proibido o uso de amortecedores do tipo "Coil-Over".
- h)** O uso de barras antiafastamento ou barras de tração é permitido.
- i)** Demais alterações não são permitidas.

8.11) TRANSMISSÃO:

- a)** A caixa de câmbio e o diferencial devem ser nacionais, sendo permitido o trabalho da relação original, porém de acionamento manual.
- b)** Proibido o uso de caixa de câmbio automática mesmo que original do veículo.
- c)** A existência de conversor de torque no câmbio utilizado caracterizará que o mesmo é automático.
- d)** Proibido o uso de trambulador / alavanca do tipo "in line" / "v-gate".
- e)** É permitido o uso de alavanca seletora com sistema de pinos, travas ou guias que tenham a função de evitar erros nas trocas de marchas, desde que não se altere a configuração padrão de mudança em H.
- f)** Permitido o uso de diferencial autoblocante ou similares.
- g)** 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.

8.12) EMBREAGEM:

- a) Livre, porém não pode ser automática.
- b) Permitido o uso de qualquer sistema eletrônico que auxilie o piloto a efetuar as trocas de marcha sem a utilização da embreagem. (“Quick Shift”, “GearController”, e outros aparelhos similares que possam surgir).

8.13) RODAS E PNEUS:

- a) As rodas são livres, respeitando o diâmetro mínimo de 13” e máximo 17”
- b) Os pneus deverão obrigatoriamente possuir classificação DOT com medidas de largura máxima em **235** mm e mínima **165** mm.
- c) Liberado o uso de pneus do tipo “DRAG DOT RADIAL”, com as medidas acima citadas descritas na lateral do mesmo.
- d) Os pneus deverão ser de construção tipo radial.
- e) Os pneus não podem exceder o limite externo dos para-lamas.
- f) Permitido a utilização, **nas rodas dianteiras**, de pneus do tipo “Front Runners”, com especificação para uso em competições, na medida de aro máxima de 15” (quinze polegadas).
- g) Os pneus utilizados devem estar dimensionados para o peso do veículo e para a velocidade alcançada.
- h) Proibido o uso de pneus “slick” de qualquer tipo, bem como pneus recapados, remoldados ou similares.

8.14) SISTEMA DE FREIO:

- a) O sistema de freio pode ser **nacional ou importado**, e as canalizações podem ser substituídas por outras de melhor performance.
- b) Todos os componentes devem estar presentes no veículo e montados nos seus locais originais, ficando permitida a retirada do hidrovácuo.
- c) Permitida a retirada dos defletores dos freios dianteiros.
- d) Fica autorizada a retirada do dispositivo antiblocagem.
- e) Obrigatório que os freios dianteiros e traseiros estejam funcionando.
- f) Fica ainda autorizada a utilização de freio a disco na traseira nos veículos que não o possuem originalmente.
- g) Não é permitida a utilização de freios de motonetas ou bicicletas.
- h) Liberado a retirada do freio de estacionamento e seus componentes.

8.15) CARROCERIA E CHASSI:

- a) Proibida qualquer alteração na carroceria ou chassi/monobloco do veículo, ficando liberado o recorte ou trabalho da lateral traseira externa, ate o limite máximo do inicio da caixa de rodas interna.
- b) São autorizados apenas acessórios que não alterem ou favoreçam de qualquer forma o rendimento mecânico ou aerodinâmico do veículo.
- c) Proibido uso de entradas ou captações de ar de qualquer outro tipo que não as originais.

- d)** Permitido o levantamento do capô dianteiro, na sua parte traseira, em no máximo 10,0cm (dez centímetros), medidos das extremidades em relação aos pára-lamas.
- e)** Fica liberada a construção de uma bolha no capô dianteiro / traseiro, com a finalidade de melhor acomodar os componentes do motor.
- f)** As portas dianteiras devem ser funcionais e contar com travamento eficiente.
- g)** As portas traseiras (se for o caso) não precisam abrir, porém os trincos externos devem estar presentes.
- h)** Todos os componentes que equipam o modelo básico da linha devem estar presentes, os itens tidos como opcionais podem ser substituídos pelos itens básicos.
- i)** Pára-choques, grade frontal, faróis, lanternas, espelho externo (lado direito opcional), maçanetas, vidros e guarnições devem estar presentes no veículo e montados em seus lugares originais.
- j)** Permitida a retirada da placa de licença e suporte.
- k)** Permitido o recorte ou retrabalho na lateral traseira externa até o limite máximo do início da caixa de rodas interna.

8.16) HABITÁCULO:

- a)** Proibida a retirada de qualquer parte interna original do veículo com exceção dos itens permitidos.
- b)** Permitido remover a prateleira traseira de veículos dois volumes.
- c)** Todos os componentes que equipam o modelo básico da linha devem estar presentes, os itens tidos como opcionais podem ser substituídos pelos itens básicos.
- d)** Painel de instrumentos, forro do teto, painel de acabamento das portas (forro), painel de acabamento das laterais traseiras (forro), cobertura das colunas, painel de acabamento da tampa do porta-malas (forro), guarnições das portas, fechaduras, máquinas de levantamento dos vidros das portas e maçanetas devem estar presentes no veículo e montados em seus lugares originais. As máquinas de levantamento dos vidros dianteiros e as fechaduras devem estar funcionando normalmente. As máquinas de levantamento dos vidros traseiros (se for o caso) podem ser retiradas.
- e)** Permitida a retirada do carpete do assoalho, do carpete do piso do porta-malas e dos cintos de segurança originais e seus suportes.
- f)** Permitida a retirada do console central.
- g)** Permitida a retirada do sistema de ar quente e frio.

8.17) SISTEMA ELÉTRICO:

- a)** A tensão, capacidade e marca da bateria é livre, bem como seus cabos.
- b)** A bateria deve estar solidamente fixada, sendo permitida a sua transferência para o porta-malas do veículo.
- c)** Proibida a retirada do alternador e motor de arranque.

8.18) SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

- a)** O sistema de lubrificação é livre.
- b)** Nenhuma tubulação ou reservatório de fluidos de lubrificação pode estar localizado no habitáculo do veículo.

c) Todos os respiros de óleo devem finalizar em um ou mais reservatórios com capacidade mínima total de 3 (três) litros e devem estar localizados do lado oposto ao do escapamento.

8.19) CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

- a) A tubulação de combustível não pode passar por dentro do habitáculo.
- b) Bomba e filtros de combustível devem estar devidamente protegidos e não podem estar localizados no interior do habitáculo.
- c) O tanque de combustível original pode ser substituído por outro modelo, desde que esteja na mesma localização do tanque original e este deve ser utilizado como única fonte de alimentação do veículo.
- d) Permitido o uso de “catch tank”.
- e) Fica definido como “catch tank”, qualquer reservatório adicional, subdivisão ou sistema de contenção feita no tanque.

8.20) SEGURANÇA:

- a) Vide Regras Gerais.
- b) 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.

As alterações ao presente regulamento, se houverem, serão em forma de adendo e entrarão em vigor trinta dias após sua divulgação.

O presente regulamento foi elaborado pelo **Conselho Técnico Desportivo Garagem83** e homologado pelo Presidente da **Federação Pernambucana de Automobilismo**.

Recife, 27 de janeiro de 2014.

FEDERAÇÃO PERNAMBUCANCA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO GARAGEM83
REGULAMENTO BASEADO NO CAMPEONATO BRASILEIRO DE ARRANCADA.

NE DRAG RACING - 2014

REGULAMENTO TÉCNICO

9 - CATEGORIA TRASEIRA SUPER – TS

9.1) DEFINIÇÃO:

a) Participam desta categoria veículos de turismo, bem como réplicas de veículos importados, coupê, sedan ou pick-up, de 2, 3, 4 ou 5 portas de **tração traseira** equipados com motores de 4 (quatro), 6 (seis) ou 8 (oito) cilindros **naturalmente aspirados**.

9.2) HOMOLOGAÇÃO:

a) Veículos nacionais ou importados, bem como réplicas nacionais de veículos importados, equipados originalmente com motores de 4 (quatro), 6 (seis) ou 8 (oito) cilindros.

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

c) A denominação desta categoria será Traseira Super.

9.3) PESO MÍNIMO:

a) o peso mínimo para carros desta categoria será o seguinte:

- Veículos com 4 (quatro) cilindros refrigerados a ar ou água: **630 kg** (seiscentos e trinta quilos)
- Veículos com 6 (seis) cilindros: **850 kg** (oitocentos e cinquenta quilos)
- Veículos com 6 (seis) cilindros com cabeçotes em alumínio ou cabeçotes importado não original do motor utilizado: **900 kg** (novecentos quilos)
- Veículos com 8 (oito) cilindros: **1070 kg** (um mil e setenta quilos)
- Veículos com 8 (oito) cilindros com cabeçotes de alumínio ou cabeçotes importado não original do motor utilizado: **1.130 kg** (um mil cento e trinta quilos)
- Veículos com 8 (oito) cilindros equipados com blocos tidos como linha de performance dos fabricantes (ex.: Ford Racing, Mopar Performance, Chevrolet Performance) ou similares a estes e seguindo o especificado no item **9.4b**: **1.180 kg** (um mil cento e oitenta quilos).

b) Liberado o alívio de peso através da substituição de componentes móveis do veículo por material mais leve.

9.4) MOTOR:

a) Fica livre a substituição do bloco **original**, por outro de reposição, com o mesmo número de cilindros.

b) Os blocos de motores V8, deverão ser “small block”, de ferro, limitados a no máximo 420 polegadas cúbicas com “Deck Height” máximo permitido conforme tabela abaixo:

- V8 Chevrolet 350 ci - deck height máximo 9.025'
- V8 Ford 351 ci - deck height máximo 9.503'
- V8 Chrysler 360 ci - deck height máximo 9.560'

c) Para veículos Chevrolet Opala/Caravan fica liberado o bloco de motor 292 usado nos caminhões A-60 e A-70 da mesma marca ou ainda motores Chevrolet V8, desde que obedecendo aos critérios de peso mínimo.

d) Fica livre o trabalho e o aumento do volume do mesmo.

e) Liberada a troca dos motores refrigerados a ar por motores refrigerados a água, porém do mesmo fabricante e com igual número de cilindros.

f) Liberado, para veículos refrigerados a ar, o uso de blocos importados específicos para competição.

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

h) O recuo do motor é permitido em no máximo 100mm (cem milímetros) da posição original de montagem. A medição poderá ser feita através da distância entre o centro do eixo traseiro até a face do bloco.

i) Fica livre para veículos modelo Chevette/Marajó/Chevy 500, a troca do motor original pelos motores GM Família II 8 (oito) e 16 (dezesesseis) válvulas e GM Opala 4 cil, VW AP, seja 8 (oito), 16 (dezesesseis) ou 20 (vinte) válvulas.

9.5) SISTEMA DE IGNIÇÃO:

a) Marca e tipos livre.

9.6) SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

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

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

9.7) CABEÇOTE:

a) O cabeçote é livre (nacional ou importado).

b) O comando de válvulas é livre.

9.8) ALIMENTAÇÃO:

a) O coletor de admissão é livre.

b) Permitido o uso de carburadores / injeção nacionais ou importados.

c) 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.

- d) Nos veículos com injeção eletrônica/mecânica é livre o número de bicos.
- e) Proibido o uso de óxido nitroso.
- f) Proibido o uso de super alimentação: turbo-compressor, blower, supercharger e outros mais que venham a surgir.

9.9) ESCAPAMENTO:

- a) Livre. Vide Regras Gerais.

9.10) SUSPENSÃO:

- a) Proibida a alteração da distância entre os eixos de rolagem e quaisquer outras que recuem ambos para frente ou para trás. Tolerância máxima entre os eixos de rolagem 2,5cm (dois vírgula cinco centímetros) da medida que indica o fabricante.
- b) Fica liberada a retirada ou o trabalho nas longarinas traseiras, desde que as condições de segurança sejam mantidas. Estas alterações passarão por vistoria rígida e estarão sujeitas a aprovação do comissário técnico.
- c) Demais alterações são livres.

9.11) TRANSMISSÃO:

- a) A caixa de câmbio pode ser nacional ou importada.
- b) Liberado o uso de caixa de câmbio automático.
- c) Permitido o sistema de engate rápido das marchas.
- d) Permitido o uso de diferencial autoblocante ou qualquer modificação que transforme o mesmo em autoblocante.
- e) Os veículos dotados de eixo cardam deverão possuir obrigatoriamente uma travessa metálica de segurança com no mínimo 3,0 mm (três milímetros) de espessura, para que impeça o cardam de tocar o solo em caso de quebra.

9.12) EMBREAGEM:

- Livre, porém não pode ser automática.

9.13) RODAS E PNEUS:

- a) As rodas são livres.
- b) Permitido o uso de qualquer tipo de pneus, nacionais ou importados, “slick” de qualquer tipo ou os pneus específicos para competições de arrancada.
- c) Os pneus devem estar em bom estado de conservação.
- d) Os pneus utilizados devem estar dimensionados para o peso do veículo e para a velocidade alcançada.
- e) Proibido o uso de pneus recapados, remoldados ou similares.

9.14) SISTEMA DE FREIO:

- a) Livre, mas deve estar funcionando com eficiência.
- b) Não é permitida a utilização de freios de motonetas ou bicicletas.

9.15) CARROCERIA E CHASSI:

- a) Permitido alterar a carroceria ou chassi ou monobloco do veículo, na condição de que o peso mínimo seja respeitado e a segurança do piloto seja preservada.
- b) Todos os componentes móveis da carroceria podem ser substituídos por material mais leve, porém não podem simplesmente ser retirados.
- c) As portas dianteiras devem ser funcionais, abrindo facilmente, e contar com travamento eficiente.
- d) As portas traseiras (se for o caso) não precisam abrir e as maçanetas externas podem ser retiradas.
- e) Para-choques, grade frontal, faróis, lanternas, limpadores de pára-brisas, espelho externo, maçanetas, vidros e guarnições podem ser retirados.
- f) 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.
- g) É permitida a retirada das longarinas dianteiras e a substituição das mesmas por estrutura tubular.
- h) Permitida a retirada ou o trabalho nas longarinas traseiras.

9.16) HABITÁCULO:

- a) Permitida a retirada das forrações internas e bancos do veículo, bem como painel e consoles.
- b) Obrigatória a instalação de “gaiola de segurança” conforme especificação no Regras Gerais
- c) O pára-brisa e demais vidros só poderão ser substituídos por “lexan” ou policarbonato, devidamente fixados.
- d) Proibido o uso de acrílico.
- e) Veículos sem vidro ou “lexan” na porta do piloto deverão ter rede de contenção em seu lugar.

9.17) SISTEMA ELÉTRICO:

- a) A tensão, capacidade e marca da bateria é livre, bem como seus cabos.
- b) A bateria deve estar solidamente fixada e pode ser deslocada do seu local original.
- c) Bateria localizada dentro do habitáculo deve estar devidamente protegida para evitar derramamento de fluido sobre o piloto.

9.18) SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

- a) O sistema de lubrificação é livre.
- b) No caso de algum componente ou reservatório estar localizado no habitáculo do veículo, uma parede antichama deve ser construída, recobrendo estes componentes, de modo a proteger o piloto de possíveis vazamentos.
- c) Todos os respiros de óleo devem finalizar em um ou mais reservatórios com capacidade mínima total de 2 (dois) litros.

9.19) CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

- a) O percurso da linha de combustível é livre.

- b) O tanque de combustível é livre, mas não pode ser construído com chapas de zinco.
- c) 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 deve ser não inflamável.

9.20) SEGURANÇA:

a) Vide Regras Gerais.

b) 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.

c) Deve ser construído **sistema de extinção** de incêndio, com acionamento ao alcance do piloto, composto de um extintor de pó químico de pelo menos 4 kg (quatro quilos) ou halon de 5 lbs, 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.

d) 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.

As alterações ao presente regulamento, se houverem, serão em forma de adendo e entrarão em vigor trinta dias após sua divulgação.

As alterações ao presente regulamento, se houverem, serão em forma de adendo e entrarão em vigor trinta dias após sua divulgação.

O presente regulamento foi elaborado pelo **Conselho Técnico Desportivo Garagem83** e homologado pelo Presidente da **Federação Pernambucana de Automobilismo**.

Recife, 27 de janeiro de 2014.

FEDERAÇÃO PERNAMBUCANCA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO GARAGEM83
REGULAMENTO BASEADO NO CAMPEONATO BRASILEIRO DE ARRANCADA.

NE DRAG RACING - 2014

REGULAMENTO TÉCNICO

10 - CATEGORIA TURBO TRASEIRA – TT

10.1) DEFINIÇÃO:

a) 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 traseira** equipados com motores superalimentados por meio de **turbo-compressor, blower ou supercharger**.

10.2) HOMOLOGAÇÃO:

a) Veículos de fabricação nacional com produção mínima de 1000 (mil) exemplares idênticos, em 12(doze) meses consecutivos, equipados originalmente com motores de no máximo 8 (oito) cilindros.

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

c) A denominação desta categoria será Turbo Traseira.

10.3) PESO MÍNIMO:

a) O peso mínimo para carros desta categoria é de:

• **900 kg** (novecentos quilos) para veículos 4 (quatro) cilindros;

• **970 kg** (novecentos e setenta quilos) para veículos 4 (quatro) cilindros equipados com cabeçote 16 (dezesesseis) e 20 (vinte) válvulas;

• **1.230 kg** (um mil duzentos e trinta quilos) para veículos 5 (cinco) ou 6 (seis) cilindros;

• **1.300 kg** (um mil trezentos quilos) para veículos 8 (oito) cilindros.

b) Não é permitido qualquer tipo de alívio de peso através da retirada de partes e itens originais de fábrica, exceto as permitidas por este regulamento.

c) Permitida a retirada do macaco, estepe, chave de roda e triângulo de segurança.

10.4) MOTOR:

a) 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.

b) O material de construção dos suportes do motor é livre, porém os pontos de fixação dos suportes no motor devem permanecer originais.

- c) Nos veículos Volkswagen Fusca e derivados fica liberada a alteração na altura de fixação do motor em três polegadas.
- d) A ordem de montagem de fábrica do conjunto motor, caixa de cambio e diferencial não pode ser alterada.
- e) Liberado o uso dos blocos de veículos em produção, fora de linha ou comercializados diretamente pelo fabricante do veículo, respeitando o mesmo número de cilindros do original.
- f) Liberado, para veículos refrigerados a ar, o uso de blocos de motor da marca "Auto Línea", dentro da configuração original, podendo ser trabalhado.
- g) Proibido o uso de blocos de modelos de veículos provenientes de importação independente.
- h) Fica livre para veículos modelo Chevette/Marajó/Chevy 500, a troca do motor original pelos motores GM Família II 8 (oito) e 16 (dezesesseis) válvulas e GM Opala 4 cil, VW AP, seja 8 (oito), 16 (dezesesseis) ou 20 (vinte) válvulas.
- i) Liberado o uso do motor AP Volkswagen 8 (oito), 16 (dezesesseis) ou 20 (vinte) válvulas para Fusca e derivados.

10.5) SISTEMA DE IGNIÇÃO:

- a) Marca e tipos livre.

10.6) SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

- a) Termostato e sistema de controle de temperatura são livres.
- b) O ventilador e o acionamento são livres, porém todos os componentes devem estar presentes no veículo.
- c) Proibida a retirada do radiador, bomba d'água ou das mangueiras que os ligam.
- d) Proibida a mudança do local de fixação dos itens mencionados acima.
- e) Liberado, para veículos refrigerados a ar, a remoção ou a substituição do ventilador original por outro modelo.

10.7) CABEÇOTE:

- a) O cabeçote deve ser original, podendo este ser substituído por outro de reposição, devendo este ser proveniente do mesmo fabricante do motor e seguir todas as especificações do cabeçote original.
- b) Fica livre o seu trabalho.
- c) Permitida a substituição do comando de válvulas original.

10.8) ALIMENTAÇÃO:

- a) O coletor de admissão é livre.
- b) O numero de carburadores ou corpos de injeção é livre.
- c) 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.
- d) Autorizado o uso de bicos suplementares ou auxiliares.
- e) Liberado o uso de bomba de combustível mecânica.
- f) Proibido o uso de óxido nitroso.

10.9) ESCAPAMENTO:

- a) Livre. Vide Regras Gerais.

10.10) SUSPENSÃO:

- a) Devem ser mantidos os pontos de fixação originais do veículo na suspensão dianteira, podendo ser alterados na suspensão traseira, respeitando-se a estrutura do veículo. A distância entre eixos deve ser mantida conforme a indicada pelo fabricante com uma tolerância de 2,5cm (dois vírgula cinco centímetros).
- b) Todos os componentes da suspensão dianteira devem estar presentes nos seus lugares originais.
- c) Fica liberado o trabalho nas longarinas traseiras conforme especificado no item 10.15.
- d) Liberado o uso de rodas (wheelie bar) somente para veículos com motor traseiro com comprimento máximo de 1,30 metros medido do centro do eixo traseiro até o final das rodinhas.
- e) Proibido o uso de "four link", exceto quando este for a suspensão original de fábrica, porém não pode ser substituída por um four link de competição. (Ex: suspensão original do Opala)
- f) Liberado o uso de "ladder-bar".
- g) Liberado o uso de amortecedores do tipo "coil-over".

10.11) TRANSMISSÃO:

- a) Livre, nacional ou importado.
- b) O trabalho nas engrenagens e relação é livre, mas todas as engrenagens deverão estar presentes na caixa de câmbio e em perfeito funcionamento.
- c) Permitido o uso de diferencial autoblocante ou qualquer modificação que transforme o diferencial em autoblocante.
- d) Proibido o uso de caixa de câmbio automática mesmo que original do veículo.
- e) Não será permitido o uso de alavanca/trambulador "in line"/"v gate"/seqüencial.
- f) A existência de conversor de torque no câmbio utilizado caracterizará que o mesmo é automático.
- g) Obrigatório o uso de alavancas em H ("h pattern").
- h) Proibido o uso de câmbios "clutchless" mesmo que estejam equipados com alavanca em H.
- i) Os veículos dotados de eixo cardã deverão possuir obrigatoriamente uma travessa metálica de segurança, de no mínimo 3,0mm (três milímetros) de espessura, que impeça o cardã tocar o solo em caso de quebra.

10.12) EMBREAGEM:

- a) Livre, porém não pode ser automática.
- b) Permitido o uso de qualquer sistema eletrônico que auxilie o piloto a efetuar as trocas de marcha sem a utilização da embreagem. ("Quick Shift", "GearController", e outros aparelhos similares que possam surgir).

10.13) RODAS E PNEUS:

- a) As rodas são livres, respeitando o diâmetro mínimo de 14" e máximo 18".
- b) Os pneus deverão obrigatoriamente possuir classificação DOT com medidas de largura máxima em **275** mm e mínima **165** mm.
- c) Liberado o uso de pneus do tipo "DRAG DOT RADIAL", com as medidas acima citadas descritas na lateral do mesmo.
- d) Os pneus deverão ser de construção tipo radial.
- e) Os pneus podem ser **nacionais ou importados**, estar em bom estado de conservação.
- f) Permitido o uso, nas **rodas dianteiras**, de pneus do tipo "Front Runners" com especificações para uso em competições, na medida de aro máxima de 15,0"(quinze polegadas).

- g) Os pneus utilizados devem estar dimensionados para o peso do veículo e para a velocidade alcançada.
- h) Proibido o uso de pneus “slick” de qualquer tipo, bem como pneus recapados, remoldados ou similares.
- i) Os pneus não podem exceder o limite externo dos pára-lamas.

10.14) SISTEMA DE FREIO:

- a) O sistema de freio pode ser nacional ou importado, e as canalizações podem ser substituídas por outras de melhor performance.
- b) Todos os componentes devem estar presentes no veículo e montados nos seus locais originais, ficando permitida a retirada do hidrovácuo.
- c) Permitida a retirada dos defletores dos freios dianteiros.
- d) Fica autorizada a retirada do dispositivo anti-blocagem.
- e) Obrigatório que os freios dianteiros e traseiros estejam funcionando.
- f) Fica ainda autorizada a utilização de freio a disco na traseira dos veículos que não o possuem originalmente.
- g) Não é permitida a utilização de freios de motonetas ou bicicletas.

10.15) CARROCERIA E CHASSI:

- a) Proibida qualquer alteração na carroceria ou chassi/monobloco do veículo, exceto as aqui especificadas.
- b) Liberado o recorte da lataria interna do cofre do motor **apenas** para instalação de equipamentos de performance.
- c) O assoalho e painel corta-fogo deve permanecer original.
- d) As caixas de ar devem permanecer originais até o limite interno do assoalho ou início da caixa de roda traseira.
- e) Permitido o recorte ou retrabalho na lateral traseira externa até o limite máximo do início da caixa de rodas interna. Para os veículos Volkswagen Fusca, fica liberado o alargamento dos para-lamas.
- f) Liberada a substituição das longarinas traseiras por estrutura em aço com a finalidade de acomodar os pneus e a suspensão traseira.
- g) Liberada a substituição das caixas de roda traseira para acomodação dos pneus por estrutura em aço devidamente soldada a carroceria/monobloco original do veículo.
- h) Liberado a substituição do fundo do porta-malas e fundo do assento traseiro por estrutura em aço devidamente soldada a carroceria/monobloco original do veículo.
- i) Liberado o trabalho no túnel do veículo para acomodação do eixo-cardã, caixa de câmbio e posicionamento da alavanca de marchas.
- j) Permitido o levantamento do capô dianteiro / traseiro, na sua parte traseira, em no máximo 10,0cm (dez centímetros), medidos das extremidades em relação aos para-lamas.
- k) São autorizados apenas acessórios que não alterem de qualquer forma o rendimento mecânico ou aerodinâmico do veículo.
- l) Todos os componentes que equipam o modelo básico da linha devem estar presentes, os itens tidos como opcionais podem ser substituídos pelos itens básicos.
- m) Fica liberada a construção de uma bolha no capô dianteiro ou traseiro, com a finalidade de melhor acomodar os componentes do motor.
- n) Todas as portas do veículo devem ser funcionais e com travamento eficiente.
- o) As portas traseiras (se for o caso) não precisam abrir, porém as maçanetas externas devem estar presentes.

- p) Todos os componentes que equipam o modelo básico da linha devem estar presentes, os itens tidos como opcionais podem ser substituídos pelos itens básicos.
- q) Para-choques, grade frontal, faróis, lanternas, espelho externo (lado direito opcional), maçanetas, vidros e guarnições devem estar presentes no veículo e montados em seus lugares originais.
- r) Permitida a retirada da placa de licença e suporte.

10.16) HABITÁCULO:

- a) Proibida a retirada de qualquer parte interna original do veículo com exceção dos itens permitidos.
- b) Permitido remover a prateleira traseira de veículos dois volumes.
- c) Todos os componentes que equipam o modelo básico da linha devem estar presentes, os itens tidos como opcionais podem ser substituídos pelos itens básicos.
- d) Painel de instrumentos, forro do teto, painel de acabamento das portas (forro), painel de acabamento das laterais traseiras (forro), cobertura das colunas, painel de acabamento da tampa do porta-malas (forro), guarnições das portas, fechaduras, máquinas de levantamento dos vidros das portas e maçanetas devem estar presentes no veículo e montados em seus lugares originais. As máquinas de levantamento dos vidros dianteiros e as fechaduras devem estar funcionando normalmente. As máquinas de levantamento dos vidros traseiros (se for o caso) podem ser retiradas.
- e) Permitida a retirada do tapete do assoalho, do tapete do piso do porta-malas e dos cintos de segurança originais e seus suportes.
- f) Permitida a retirada do console central.
- g) Permitida a retirada do sistema de ar quente e frio.
- h) Proibida a instalação de turbinas, "wastegates", "blowoff" ou qualquer outro componente gerador de calor, gases ou líquido inflamável dentro do habitáculo do veículo.
- i) Permitido a instalação de intercoolers e tanques de água dentro do habitáculo do veículo, desde que os mesmos estejam solidamente fixados.
- j) Qualquer alteração executada ou "fechamento" interno do veículo deverá ser de aço e estar permanentemente soldado.

10.17) SISTEMA ELÉTRICO:

- a) A tensão, capacidade e marca da bateria é livre, bem como seus cabos.
- b) A bateria deve estar solidamente fixada, sendo permitida a sua transferência para o porta-malas do veículo.
- c) Proibida a retirada do alternador e motor de arranque.

10.18) SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

- a) O sistema de lubrificação é livre.
- b) Nenhuma tubulação ou reservatório de fluidos de lubrificação pode estar localizado no habitáculo do veículo.
- c) Todos os respiros de óleo devem finalizar em um ou mais reservatórios com capacidade mínima total de 3 (três) litros e devem estar localizados do lado oposto ao do escapamento.

10.19) CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

- a) A tubulação de combustível não pode passar por dentro do habitáculo.
- b) Bomba e filtros de combustível devem estar devidamente protegidos e não podem estar localizados no interior do habitáculo.

- c) O tanque de combustível original pode ser substituído por outro modelo, desde que esteja na mesma localização do tanque original e este deve ser utilizado como única fonte de alimentação do veículo.
- d) Permitido o uso de “catch tank”.
- e) Fica definido como “catch tank”, qualquer reservatório adicional, subdivisão ou sistema de contenção feita no tanque.

10.20) SEGURANÇA:

- a) Vide Regras Gerais.
- b) 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.

As alterações ao presente regulamento, se houverem, serão em forma de adendo e entrarão em vigor trinta dias após sua divulgação.

O presente regulamento foi elaborado pelo **Conselho Técnico Desportivo Garagem83** e homologado pelo Presidente da **Federação Pernambucana de Automobilismo**.

Recife, 27 de janeiro de 2014.

FEDERAÇÃO PERNAMBUCANCA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO GARAGEM83
REGULAMENTO BASEADO NO CAMPEONATO BRASILEIRO DE ARRANCADA.

NE DRAG RACING - 2014

REGULAMENTO TÉCNICO

11 - CATEGORIA FORÇA LIVRE TRAÇÃO TRASEIRA – FLT

11.1) DEFINIÇÃO:

a) Participam desta categoria veículos de turismo de grande produção em série, coupé, sedan e pick-up de 2, 3, 4 ou 5 portas de **tração traseira** equipados com motores **naturalmente aspirados** ou **superalimentados** por meio de **turbo-compressor, blower ou supercharger, podendo ainda fazer uso de óxido nítrico**.

11.2) HOMOLOGAÇÃO:

- a)** 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.
- b)** Permitido o uso de veículos de 01 (um) ou mais lugares.
- c)** A denominação desta categoria será Força Livre Traseira.

11.3) PESO MÍNIMO:

- **610 kg** (seiscentos e dez quilos) para veículos **aspirados**;
 - **800 kg** (oitocentos quilos) para veículos **turbo**.
- a)** Será utilizado o critério de peso proporcional, sendo que no mínimo **30,0%** (trinta vírgula zero por cento) do peso total deverá estar apoiado sobre o eixo dianteiro do veículo.
- b)** Liberado o alívio de peso através da substituição de componentes móveis do veículo, por material mais leve.

11.4) MOTOR:

- a)** Permitida a substituição do motor original por outro de outro fabricante, mas deverá ser **nacional**.
- b)** A ordem de montagem de fábrica do conjunto motor, caixa de cambio e diferencial não pode ser alterada. Não é permitido o recuo do motor.

- c) Fica livre o trabalho do bloco, permitindo-se o aumento do volume do mesmo.
- d) Liberado o uso dos blocos de veículos em produção, fora de linha ou comercializados diretamente pelos fabricantes dos veículos.
- e) Proibido o uso de blocos de modelos de veículos provenientes de importação independente.

11.5) SISTEMA DE IGNIÇÃO:

- a) Marca e tipos livre.

11.6) SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

- a) Termostato, sistema de controle de temperatura, acionamento e o ventilador são livres.
- b) Permitida a retirada do radiador, bomba d'água ou das mangueiras que os ligam.

11.7) CABEÇOTE:

Livre (nacional ou importado).

11.8) ALIMENTAÇÃO:

- a) O coletor de admissão é livre.
- b) Permitido o uso de carburadores / injeção nacionais ou importados.
- c) 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.
- d) Nos veículos com injeção eletrônica é livre o número de bicos.
- e) Permitido o uso de superalimentação: óxido nitroso, turbo compressor, blower, supercharger e outros mais que possam surgir.

11.9) ESCAPAMENTO:

- a) Livre. Vide Regras Gerais.

11.10) SUSPENSÃO:

- a) A distância entre eixos deve permanecer inalterada (medida conforme indica o fabricante), com uma tolerância de 2,5cm (dois vírgula cinco centímetros).
- b) Obrigatório o uso de "wheelie bar" para veículos com motor traseiro.
- c) As rodas utilizadas na "wheelie bar" não poderão ser feitas de material metálico.
- d) Demais modificações são livres.

11.11) TRANSMISSÃO:

- a) A caixa de câmbio é livre (nacional ou importado), mas deve ser obrigatoriamente manual.
- b) Proibido o uso de caixa de câmbio automática, semi automática ou sequencial.
- c) A existência de conversor de torque no câmbio utilizado caracterizará que o mesmo é automático.

- d)** Proibido o uso de caixas de câmbio do tipo “clutchless”, como G Force GF2000 Clutchless, G Force GF-5R Clutchless, Liberty’s Gears Pro-Stock, Liberty’s Gears Ultimate Z, Liberty’s Gears Extreme, Jerico Clutchless, Lenco.
- e)** Trambulador livre.
- f)** Permitido o uso de diferencial autoblocante ou qualquer modificação que o transforme em autoblocante.
- g)** Os veículos dotados de eixo cardam deverão possuir obrigatoriamente um anel metálico com 3 mm (três milímetros) de espessura, para que impeça o cardam de tocar o solo em caso de quebra.

11.12) EMBREAGEM:

Livre, porém não pode ser automática.

11.13) RODAS E PNEUS:

- a)** As rodas são livres, respeitando o diâmetro mínimo de 13” e máximo 17”
- b)** Permitido o uso de qualquer tipo de pneus, nacionais ou importados, “slick” de qualquer tipo ou os específicos para competições de arrancada.
- c)** Os pneus utilizados devem estar em bom estado de conservação e dimensionados para o peso do veículo e para a velocidade alcançada.
- d)** Proibido o uso de pneus recapados, remold ou similares.
- e)** Os pneus não podem exceder o limite externo dos para-lamas.

11.14) SISTEMA DE FREIO:

- a)** O sistema de freio é livre, e deve estar funcionando com eficiência.
- b)** Não é permitida a utilização de freios de motonetas ou bicicletas.

11.15) CARROCERIA E CHASSI:

- a)** 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, conforme segue abaixo:
- b)** 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 santantônio junto ao teto.
- c)** Fica proibida a substituição total do chassi / monobloco por estrutura tubular, carenada ou não.
- d)** Todos os componentes móveis da carroceria podem ser substituídos por material mais leve, porém não podem simplesmente ser retirados.
- e)** 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.
- f)** Os recortes na estrutura deverão manter os requisitos mínimos citados abaixo conforme o tipo de chassi:

Veículos com chassis do tipo plataforma (Ex.: Fusca e derivados):

- A suspensão dianteira deverá ser a original do veículo ou modelo original, podendo ser retrabalhada e ter sua fixação deslocada.
- É obrigatória a presença do cabeçote frontal (cabeça de porco)
- O túnel original deve ser mantido até a fixação da ladder bar/4link.

Veículos Monobloco (Ex.: Chevette, Opala,..):

- A parede corta fogo deverá manter as características originais do veículo, mantendo os suportes da torre de suspensão.
- Liberado o trabalho ou recorte das longarinas dianteiras somente até os pontos de fixação do quadro da suspensão dianteira.
- O quadro da suspensão dianteira deverá ser o original do veículo, as bandejas ou braços da suspensão podem ser substituídos por modelos tubulares.
- O assoalho deve ser mantido original até a coluna "A"
- Liberado o trabalho ou recorte no túnel para acomodação do eixo-cardã, caixa de câmbio e posicionamento da alavanca de marchas.

11.16) HABITÁCULO:

- a)** Permitida a retirada das forrações internas e bancos do veículo, bem como painel e consoles.
- b)** Obrigatória a instalação de "gaiola de segurança" conforme especificação no Regras Gerais
- c)** O pára-brisa e demais vidros só poderão ser substituídos por "lexan" ou policarbonato, devidamente fixados.
- d)** Proibido o uso de acrílico.
- e)** Veículos sem vidro ou "lexan" na porta do piloto deverão ter rede de contenção em seu lugar.

11.17) SISTEMA ELÉTRICO:

- a)** A bateria deve estar solidamente fixada.
- b)** A tensão, capacidade e marca da bateria é livre, bem como seus cabos.
- c)** Caso a bateria seja deslocada do seu local original, esta deve ser fixada com um assento e cintas metálicas com revestimento isolante.
- d)** A bateria deve ser recoberta por uma caixa confeccionada em material isolante caso esteja dentro do habitáculo do veículo.

11.18) SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

- a)** O sistema de lubrificação é livre.
- b)** No caso de algum componente ou reservatório estar localizado no habitáculo do veículo, uma parede anti-chama deve ser construída, recobrando estes componentes, de modo a proteger o piloto de possíveis vazamentos.
- c)** Todos os respiros de óleo devem finalizar em um ou mais reservatórios com capacidade mínima total de 2 (dois) litros.

11.19) CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

- a) O percurso da linha de combustível é livre.
- b) O tanque de combustível é livre, mas não pode ser construído com chapas de zinco.
- c) 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, recobrindo estes componentes, de modo a proteger o piloto de possíveis vazamentos de combustível. O material utilizado na construção deve ser não inflamável.

11.20) SEGURANÇA:

- a) Vide Regras Gerais.
- b) 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.
- c) Deve ser construído **sistema de extinção** de incêndio, com acionamento ao alcance do piloto, composto de um extintor de pó químico de pelo menos 4 kg (quatro quilos) ou halon de 5 lbs, 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.
- d) 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.

As alterações ao presente regulamento, se houverem, serão em forma de adendo e entrarão em vigor trinta dias após sua divulgação.

O presente regulamento foi elaborado pelo **Conselho Técnico Desportivo Garagem83** e homologado pelo Presidente da **Federação Pernambucana de Automobilismo**.

Recife, 27 de janeiro de 2014.

FEDERAÇÃO PERNAMBUCANCA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO GARAGEM83
REGULAMENTO BASEADO NO CAMPEONATO BRASILEIRO DE ARRANCADA.

NE DRAG RACING - 2014

REGULAMENTO TÉCNICO

12 -CATEGORIA PRO MOD – PM

12.1) DEFINIÇÃO:

Participam destas categorias veículos bipostos nacionais e importados, turismo, de produção em série, réplicas e protótipos, coupê, sedan ou pick-up de 2, 3, 4 ou 5 portas. O piloto deve estar sentado no lado direito ou esquerdo do veículo.

12.2) HOMOLOGAÇÃO:

- a) Veículos de turismo, réplicas e protótipos.
- b) Permitido o uso de veículos de 01 (um) ou mais lugares.
- c) A denominação desta categoria será Pro Mod.
- d) A entrada e saída do piloto deve ser feita obrigatoriamente pela porta lateral, não sendo permitido que a carroceria se desloque para a saída.

12.3) PESO MÍNIMO:

O peso mínimo para veículos da categoria Pro Mod será o seguinte:

- a) **Motores 4 ou 5 CILINDROS com capacidade volumétrica de até 200 polegadas cúbicas:**
 - **610 kg** (seiscentos e dez quilos) para veículos aspirados;
 - **730 kg** (setecentos e trinta quilos) para veículos aspirados com injeção de óxido nítrico;
 - **850 kg** (oitocentos e cinquenta quilos) para veículos que utilizem qualquer tipo de turbo, "blower", com ou sem injeção de óxido nítrico;
- b) **Motores 6 CILINDROS com capacidade volumétrica livre:**
 - **750 kg** (setecentos e cinquenta quilos) para veículos aspirados;
 - **850 kg** (oitocentos e cinquenta quilos) para veículos aspirados com injeção de óxido nítrico;
 - **950 kg** (novecentos e cinquenta quilos) para veículos que utilizem qualquer tipo de turbo, "blower", com ou sem injeção de óxido nítrico;

c) Motores 8 CILINDROS do tipo “Small Block” com capacidade volumétrica máxima admitida de até 430 polegadas cúbicas:

- **900 kg** (novecentos quilos) para veículos aspirados, com injeção de óxido nitroso;
- **1.050 kg** (um mil e cinqüenta quilos) para veículos que utilizem qualquer tipo de “blower”, com ou sem injeção de óxido nitroso.

d) Motores 8 CILINDROS do tipo “Big Block” com capacidade volumétrica acima de 430 polegadas cúbicas:

- **1.100 kg** (um mil e cem quilos) para veículos aspirados, **sem** injeção de óxido nitroso e **sem** aditivos no combustível. Somente motores alimentados a Metanol.
- **1.150 kg** (um mil cento e cinquenta quilos) para veículos aspirados, **com** injeção de óxido nitroso e **sem** aditivos no combustível. Somente motores alimentados a Metanol.
- **1.200 kg** (um mil e duzentos quilos) para veículos que utilizem qualquer outro tipo de turbo, “blower”, com ou sem injeção de óxido nitroso.

12.4) MOTOR:

- a) Permitida a substituição do motor original por de outro fabricante, podendo ser nacional ou importado.
- b) As capacidades volumétricas devem seguir o exposto no item 12.3 deste regulamento.
- c) Permitido o recuo do motor.
- d) A ordem de montagem de fábrica do conjunto motor / caixa de cambio / diferencial pode ser alterada.

12.5) SISTEMA DE IGNIÇÃO:

Marca e tipos livres.

12.6) SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

Livre.

12.7) CABEÇOTE:

Livre.

12.8) ALIMENTAÇÃO:

- a) Sistema de alimentação livre.
- b) Permitida a super alimentação com óxido nitroso, “blower”, turbo, supercharger e outros que possam surgir conforme tabelas do item **12.3**.

12.9) ESCAPAMENTO:

- a) Livre. Vide Regras Gerais.

12.10) SUSPENSÃO:

- a) Proibida a suspensão rígida.
- b) Demais alterações livres.

12.11) TRANSMISSÃO:

- a) Caixa de câmbio livre.

b) 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.

12.12) EMBREAGEM:

Livre.

12.13) RODAS E PNEUS:

- a) As rodas são livres.
- b) Permitido o uso de qualquer tipo de pneus, nacional ou importado, "slick" de qualquer tipo ou os pneus específicos para uso em competições.
- c) Os pneus devem estar em bom estado de conservação.
- d) Os pneus utilizados devem estar dimensionados para o peso do veículo e para a velocidade alcançada.

12.14) SISTEMA DE FREIO:

- a) O sistema de freio é livre, e deve estar funcionando com eficiência.
- b) Não é permitida a utilização de freios de motonetas ou bicicletas.

12.15) CARROCERIA E CHASSI:

- a) 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.
- b) As portas devem ser funcionais, abrir e fechar com facilidade e dar acesso direto ao interior do habitáculo.
- c) Fica obrigatório o uso de uma bandeja de contenção com 3 cm de borda, 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 cárter do motor e da caixa de câmbio.
- d) 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.
- e) O "fraldão" deve ser constituído de material resistente e anti-chama.

12.16) HABITÁCULO:

- a) Veículos sem vidro ou "lexan" (policarbonato) na porta do piloto deverão ter rede de contenção em seu lugar.

12.17) SISTEMA ELÉTRICO:

- a) A tensão, capacidade e marca da bateria é livre, bem como seus cabos.
- b) A bateria deve estar solidamente fixada, e recoberta por uma caixa plástica ou de alumínio caso a mesma esteja dentro do habitáculo do veículo.

12.18) SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

- a) O sistema de lubrificação é livre.

- b) No caso de algum componente ou reservatório estar localizado no habitáculo do veículo, uma parede antichama deve ser construída, recobrando estes componentes, de modo a proteger o piloto de possíveis vazamentos.
- c) Todos os respiros de óleo devem finalizar em um ou mais reservatórios com capacidade mínima total de 4 (quatro) litros.

12.19) CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

O percurso da linha de combustível é livre.

12.20) SEGURANÇA:

- a) Vide Regras Gerais.
- b) 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, Browell, etc).
- c) Deve ser construído **sistema de extinção** de incêndio, com acionamento ao alcance do piloto, composto de um extintor de pó químico de pelo menos 4 kg (quatro quilos) ou halon de 5 lbs, 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.
- d) 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.
- e) Obrigatório o uso de cinta de contenção nos compressores do modelo "ROOTS".
- f) Obrigatório o uso de cinta de contenção nos compressores do modelo "PSI"/"SCREW", bem como da capa de material tipo "cordura" ou balístico.

As alterações ao presente regulamento, se houverem, serão em forma de adendo e entrarão em vigor trinta dias após sua divulgação.

O presente regulamento foi elaborado pelo **Conselho Técnico Desportivo Garagem83** e homologado pelo Presidente da **Federação Pernambucana de Automobilismo**.

Recife, 27 de janeiro de 2014.

FEDERAÇÃO PERNAMBUCANCA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO GARAGEM83
REGULAMENTO BASEADO NO CAMPEONATO BRASILEIRO DE ARRANCADA.

NE DRAG RACING - 2014

REGULAMENTO TÉCNICO

13 – CATEGORIA EXTREME 10,5 – XTM

13.1) DEFINIÇÃO:

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

13.2) HOMOLOGAÇÃO:

- a) Veículos de turismo, réplicas e protótipos.
- b) Permitido o uso de veículos de 02 (dois) ou mais lugares, sendo proibido o monoposto.
- c) O piloto deve estar sentado no lado esquerdo ou direito do veículo.
- d) A denominação desta categoria será **EXTREME 10,5**.
- e) A entrada e saída do piloto deve ser feita obrigatoriamente pela porta lateral, não sendo permitido que a carroceria se desloque para a saída.

13.3) PESO MÍNIMO:

O peso mínimo para veículos da categoria será o seguinte:

a) Motores 8 ou mais CILINDROS com capacidade volumétrica máxima admitida de até 410 polegadas cúbicas:

- **1050 kg** (um mil e cinqüenta quilos) para veículos aspirados;
- **1250 kg** (um mil duzentos e cinqüenta quilos) para veículos com injeção de óxido nítrico;
- **1450 kg** (um mil quatrocentos e cinqüenta quilos) para veículos que utilizem qualquer tipo de turbo, "blower", com ou sem injeção de óxido nítrico;

b) Motores 8 ou mais CILINDROS com capacidade volumétrica acima de 410 polegadas cúbicas:

- **1250 kg** (um mil duzentos e cinquenta quilos) para veículos aspirados;
- **1450 kg** (um mil quatrocentos e cinquenta quilos) para veículos com injeção de óxido nítrico;
- **1550 kg** (um mil quinhentos e cinquenta quilos) para veículos que utilizem qualquer tipo de turbo, “blower”, com ou sem injeção de óxido nítrico;

c) Motores 6 CILINDROS :

- **830 kg** (oitocentos e trinta quilos) para veículos aspirados;
- **990 kg** (novecentos e noventa quilos) para veículos com injeção de óxido nítrico;
- **1150 kg** (um mil cento e cinquenta quilos) para veículos que utilizem qualquer tipo de turbo, “blower”, com ou sem injeção de óxido nítrico;

d) Motores 4 ou 5 CILINDROS tração traseira:

- **610 kg** (seiscentos e dez quilos) para veículos aspirados;
- **730 kg** (setecentos e trinta quilos) para veículos com injeção de óxido nítrico;
- **850 kg** (oitocentos e cinquenta quilos) para veículos que utilizem qualquer tipo de turbo, “blower”, com ou sem injeção de óxido nítrico;

e) Motores 4 ou 5 CILINDROS tração dianteira:

- **580 kg** (quinhentos e oitenta quilos) para veículos aspirados;
- **640 kg** (seiscentos e quarenta quilos) para veículos com injeção de óxido nítrico;
- **750 kg** (setecentos e cinquenta quilos) para veículos que utilizem qualquer tipo de turbo, “blower”, com ou sem injeção de óxido nítrico;

f) Motores 4 ou 5 CILINDROS tração integral (4x4):

- **670 kg** (seiscentos e setenta quilos) para veículos aspirados;
- **800 kg** (oitocentos quilos) para veículos com injeção de óxido nítrico;
- **850 kg** (oitocentos e cinquenta quilos) para veículos que utilizem qualquer tipo de turbo, “blower”, com ou sem injeção de óxido nítrico;

13.4) MOTOR:

- a)** Permitida a substituição do motor original por de outro fabricante, podendo ser nacional ou importado.
- b)** As capacidades volumétricas devem seguir o exposto no item 13.3 deste regulamento.
- c)** Permitido o recuo do motor.
- d)** A ordem de montagem de fábrica do conjunto motor / caixa de câmbio / diferencial pode ser alterada.

13.5) SISTEMA DE IGNIÇÃO:

Marca e tipos livres.

13.6) SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

Livre.

13.7) CABEÇOTE:

Livre.

13.8) ALIMENTAÇÃO:

a) Sistema de alimentação livre.

b) Permitida a superalimentação com óxido nitroso, “blower”, turbo, supercharger e outros que possam surgir conforme tabelas do item **13.3**.

13.9) ESCAPAMENTO:

a) Livre. Vide Regras Gerais.

13.10) SUSPENSÃO:

a) Proibida a suspensão rígida.

b) Demais alterações livres.

13.11) TRANSMISSÃO:

a) Caixa de câmbio é livre.

b) Os veículos dotados de eixo cardam deverão possuir obrigatoriamente uma travessa metálica de no mínimo 3,0mm (três) milímetros de espessura, para que impeça o cardam de tocar o solo em caso de quebra.

13.12) EMBREAGEM:

Livre.

13.13) RODAS E PNEUS:

a) As rodas são livres.

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

c) Os pneus devem estar em bom estado de conservação.

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

e) 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)

f) 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)

13.14) SISTEMA DE FREIO:

- a) O sistema de freio é livre, e deve estar funcionando com eficiência.
- b) Não é permitida a utilização de freios de motonetas ou bicicletas.

13.15) CARROCERIA E CHASSI:

- a) 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.
- b) As portas devem ser funcionais, abrir e fechar com facilidade e dar acesso direto ao interior do habitáculo.
- c) Fica obrigatório o uso de uma bandeja de contenção, ou sistema tipo “fraldão”, instalada sob o motor e caixa de cambio 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 cambio.
- d) 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.
- e) O “fraldão” deve ser constituído de material resistente e anti-chama.

13.16) HABITÁCULO:

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

13.17) SISTEMA ELÉTRICO:

- a) A tensão, capacidade e marca da bateria é livre, bem como seus cabos.
- b) A bateria deve estar solidamente fixada, e recoberta por uma caixa plástica ou de alumínio caso a mesma esteja dentro do habitáculo do veículo.

13.18) SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

- a) O sistema de lubrificação é livre.
- b) No caso de algum componente ou reservatório estar localizado no habitáculo do veículo, uma parede antichama deve ser construída, recobrindo estes componentes, de modo a proteger o piloto de possíveis vazamentos.
- c) Todos os respiros de óleo devem finalizar em um ou mais reservatórios com capacidade mínima total de 2 (dois) litros.

13.19) CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

O percurso da linha de combustível é livre.

13.20) SEGURANÇA:

- a) Vide Regras Gerais.

b) 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, Browell, etc).

c) Deve ser construído **sistema de extinção** de incêndio, com acionamento ao alcance do piloto, composto de um extintor de pó químico de pelo menos 4 kg (quatro quilos) ou halon de 5 lbs, 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.

d) 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.

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

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

As alterações ao presente regulamento, se houverem, serão em forma de adendo e entrarão em vigor trinta dias após sua divulgação.

O presente regulamento foi elaborado pelo **Conselho Técnico Desportivo Garagem83** e homologado pelo Presidente da **Federação Pernambucana de Automobilismo**.

Recife, 27 de janeiro de 2014.

FEDERAÇÃO PERNAMBUCANCA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO GARAGEM83
REGULAMENTO BASEADO NO CAMPEONATO BRASILEIRO DE ARRANCADA.

NE DRAG RACING - 2014

REGULAMENTO TÉCNICO

14 - CATEGORIA DRAGSTER LIGHT – DL

14.1) DEFINIÇÃO:

- a)** Participam desta categoria veículos de competição protótipos com chassi de estrutura tubular, com motores de no máximo 8 (oito) cilindros.
- b)** Admitidos somente veículos específicos para a categoria como definido nos itens seguintes.

14.2) HOMOLOGAÇÃO:

- a)** Veículos protótipos de livre procedência. A vistoria técnica fará avaliação seguindo critérios de segurança e solidez na construção.
- b)** A denominação desta categoria será Dragster Light.

14.3) PESO MÍNIMO:

- a)** O peso mínimo para carros desta categoria será de:
- **600 kg** (seiscentos quilos) para carros 4 (quatro) ou 5 (cinco) cilindros.
 - **750 kg** (setecentos e cinquenta quilos) para carros 6 (seis) cilindros.
 - **850 kg** (oitocentos e cinquenta quilos) para carros 8 (oito) cilindros de modelo Top.
 - **900 kg** (novecentos quilos) para carros de modelo Funny Car.

14.4) MOTOR:

- a)** As capacidades volumétricas destes motores não podem ultrapassar 410 (quatrocentos e dez) polegadas cúbicas, devendo ser, nesse caso, o bloco tipo “small block”, em ferro ou alumínio.
- b)** Liberado o uso de bloco tipo “big block” com o volume que não ultrapasse 572 (quinhetas e setenta e duas) polegadas cúbicas, fabricado em ferro fundido, porém deverá ser aspirado, podendo ser utilizado como sobre alimentação apenas 1 (um) kit de óxido nitroso de 1 (um) estágio. O solenóide de nitro utilizado deverá ser único e ter como especificação máxima 500hp, indicado pelo próprio fabricante.

c) Demais alterações são livres.

14.5) SISTEMA DE IGNIÇÃO:

Livre.

14.6) SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

Livre.

14.7) CABEÇOTE:

Livre.

14.8) ALIMENTAÇÃO:

Livre, seguindo as especificações:

a) Para veículos do tipo “Top”, fica liberado o seguinte:

Motor 6 (seis) cilindros

O uso de no máximo 2 (duas) turbinas, com injeção de óxido nitroso ou o uso de no máximo 1 (um) supercharger ou compressor centrífugo de tamanho máximo de 10.71 (dez ponto setenta e um), podendo ser nacional ou importado, ficando liberado o uso de injeção de óxido nitroso.

Motor 8 (oito) cilindros

O uso de compressor modelo “ROOTS” com tamanho máximo de 8.71 (oito ponto setenta e um), ficando liberado o uso de injeção de óxido nitroso.

O uso de compressor de modelos “ROOTS”, com tamanho máximo de 14.71 (quatorze ponto setenta e um) para veículos que **não** utilizem injeção de óxido nitroso.

O uso de no máximo 2 (duas) turbinas, ficando **proibido** o uso de injeção de óxido nitroso;

Os veículos de modelos “sling” serão enquadrados como veículos de modelo Top.

b) Para veículos do tipo “Funny”, fica liberado o seguinte:

Motor 6 (seis) cilindros

O uso de no máximo 2 (duas) turbinas, com injeção de óxido nitroso ou o uso de no máximo 1 (um) supercharger ou compressor centrífugo, podendo ser nacional ou importado, ficando liberado o uso de injeção de óxido nitroso.

Motor 8 (oito) cilindros

O uso de óxido nitroso para veículos que utilizarem compressor de modelo “ROOTS” com tamanho máximo de 10.71 (dez ponto setenta e um); ou o uso de no máximo 1 (um) supercharger ou compressor centrífugo, podendo ser nacional ou importado, com injeção de óxido nitroso.

O uso de compressor de qualquer tipo ou modelo para veículos que **não** utilizem injeção de óxido nitroso.

O uso máximo 2 (duas) turbinas, ficando **proibido** o uso de injeção de óxido nitroso;

c) Nesta categoria é permitido somente o uso de combustível líquido, com ou sem o uso de aditivos.

14.9) ESCAPAMENTO:

Livre. Vide Regras Gerais.

14.10) SUSPENSÃO:

Livre.

14.11) TRANSMISSÃO:

Livre.

14.12) EMBREAGEM:

Livre.

14.13) RODAS E PNEUS:

Livre.

14.14) SISTEMA DE FREIO:

Livre.

14.15) CHASSI:

a) Estrutura tubular, carenada ou não.

b) A “gaiola de proteção” deve fazer parte da estrutura do veículo, e a parte que passa acima da cabeça do piloto deve projetar-se ao menos 8,0cm (oito centímetros) acima e à frente do capacete quando o piloto estiver sentado.

c) Fica obrigatório o uso de uma bandeja de contenção com borda de no mínimo 3 cm, ou sistema tipo “fraldão”, instalada sob o motor e caixa de cambio 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 cambio.

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

14.16) SISTEMA ELÉTRICO:

Livre.

14.17) SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

a) Livre.

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

14.18) CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

Livre

14.19) SEGURANÇA:

a) Vide Regras Gerais.

b) Obrigatório o uso de cinta de contenção nos compressores do modelo "ROOTS".

c) Obrigatório o uso de cinta de contenção e capa de material tipo "cordura" ou balístico nos compressores do modelo "PSI"/"SCREEW".

As alterações ao presente regulamento, se houverem, serão em forma de adendo e entrarão em vigor trinta dias após sua divulgação.

O presente regulamento foi elaborado pelo **Conselho Técnico Desportivo Garagem83** e homologado pelo Presidente da **Federação Pernambucana de Automobilismo**.

Recife, 27 de janeiro de 2014.

FEDERAÇÃO PERNAMBUCANCA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO GARAGEM83
REGULAMENTO BASEADO NO CAMPEONATO BRASILEIRO DE ARRANCADA.

NE DRAG RACING - 2014

REGULAMENTO TÉCNICO

15 - CATEGORIA DRAG TOP ALCOOL – DT

15.1) DEFINIÇÃO:

a) Participam desta categoria veículos especialmente construídos para competição “drag racing” .

15.2) HOMOLOGAÇÃO:

a) Veículos construídos em estrutura tubular, de livre procedência, carenados ou não, com características especiais para “drag racing” .

b) A denominação desta categoria será Drag Top Alcohol.

15.3) PESO MÍNIMO:

Não há exigência de peso mínimo para esta categoria.

15.4) MOTOR:

a) Livre, nacional ou importado.

b) Os motores **aspirados** e alimentados com **nitrometano** ficam limitados em no máximo 456 ci (quatrocentos e cinquenta e seis polegadas cúbicas).

15.5) SISTEMA DE IGNIÇÃO:

livre.

15.6) SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

Livre.

15.7) CABEÇOTE:

Livre.

15.8) ALIMENTAÇÃO

- a) Coletor de admissão, injeção mecânica, injeção eletrônica, carburadores, bicos injetores, óxido nitroso é livre.
- b) Permitido o uso de turbo compressor, blower, supercharger e outros mais que possam surgir.
- c) Permitido o uso de nitrometano ou similares, nos seguintes percentuais máximos:
- 20% (vinte por cento) para veículos sobrealimentados;
 - livre para veículos aspirados.
- d) Após cada largada é obrigatória a permanência de no mínimo 1 (um) litro de combustível no tanque, que poderá ser solicitado pelos comissários técnicos para análise.

15.9) ESCAPAMENTO:

Livre.

15.10) SUSPENSÃO:

Livre.

15.11) TRANSMISSÃO:

Livre.

15.12) EMBREAGEM:

Livre.

15.13) RODAS E PNEUS:

Livre.

15.14) SISTEMA DE FREIO:

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

15.15) CHASSI:

- a) Estrutura tubular, carenada ou não.
- b) A “gaiola de proteção” deve fazer parte da estrutura do veículo, e o arco que passa acima da cabeça do piloto deve projetar-se ao menos 8 cm (oito centímetros) acima e à frente do capacete quando o piloto estiver sentado.
- c) **Fica obrigatório o uso de uma bandeja de contenção com bordas de no mínimo 3 cm, ou sistema tipo “fraldão”, instalada sob o motor e caixa de cambio 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 cambio.**
- d) O fraldão deve ser constituído de material resistente e anti-chama.

15.16) SISTEMA ELÉTRICO:

Livre.

15.17) SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

- a) O sistema de lubrificação é livre.
- b) Todos os respiros de óleo devem finalizar em um ou mais reservatórios com capacidade mínima total de 3 (três) litros.

15.18) CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

Livre.

15.19) SEGURANÇA:

- a) Vide Regras Gerais.
- b) Obrigatório o uso de cinta de contenção nos compressores do modelo "ROOTS".
- c) Obrigatório o uso de cinta de contenção e capa de material tipo "cordura" ou balístico nos compressores do modelo "PSI"/"SCREEW".
- d) Obrigatório o uso da capa de material balístico no motor.

As alterações ao presente regulamento, se houverem, serão em forma de adendo e entrarão em vigor trinta dias após sua divulgação.

O presente regulamento foi elaborado pelo **Conselho Técnico Desportivo Garagem83** e homologado pelo Presidente da **Federação Pernambucana de Automobilismo**.

Recife, 27 de janeiro de 2014.

FEDERAÇÃO PERNAMBUCANCA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO GARAGEM83
REGULAMENTO BASEADO NO CAMPEONATO BRASILEIRO DE ARRANCADA.

NE DRAG RACING - 2014

REGULAMENTO TÉCNICO

16 - CATEGORIA STREET TRAÇÃO TRASEIRA – STT

16.1) DEFINIÇÃO:

a) 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 traseira** equipados com motores **naturalmente aspirados**.

16.2) HOMOLOGAÇÃO:

a) Veículos de fabricação nacional, com produção mínima de 1000 (mil) exemplares idênticos em 12 (doze) meses consecutivos, equipados originalmente com motores de 4 (quatro), 6 (seis) ou 8 (oito) cilindros.

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

c) A denominação desta categoria será Street Tração Traseira.

16.3) PESO MÍNIMO:

a) O peso mínimo para carros desta categoria será o seguinte:

• **820 kg** (oitocentos e vinte quilos) para veículos equipados com motor 4 (quatro) cilindros.

• **1230 kg** (um mil duzentos e trinta quilos) para veículos equipados com motor 6 (seis) cilindros.

• **1350 Kg** (um mil trezentos e cinquenta quilos) para veículos equipados com motor **8** (oito) cilindros.

b) Não é permitido qualquer tipo de alívio de peso através da retirada de partes e itens originais de fábrica, exceto as permitidas por este regulamento.

c) Permitida a retirada do macaco, estepe, chave de roda e triângulo de segurança.

16.4) MOTOR:

- a) 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, bem como seus suportes.
- b) A ordem de montagem de fábrica do conjunto motor, caixa de câmbio e diferencial não pode ser alterada.
- c) Fica livre o trabalho do bloco **original**, permitindo-se o aumento do volume do mesmo.
- d) Fica livre a troca do bloco **original**, por outro de reposição da mesma marca e modelo, devendo este seguir as mesmas especificações do bloco original.
- e) Para veículos modelo Chevrolet Opala/Caravan fica proibido o bloco de motor 292 usado nos caminhões A-60 e A-70 da mesma marca.
- f) Não é obrigatório o uso do virabrequim original, porém o curso do virabrequim deve ser mantido como o do original de fábrica do veículo em questão. **(A peça de reposição deverá ter uma produção mínima de 5.000 unidades ano.)**

16.5) SISTEMA DE IGNIÇÃO:

- a) Marca e tipos livre.

16.6) SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

- a) Termostato e sistema de controle de temperatura são livres.
- b) O ventilador e o acionamento são livres, porém todos os componentes devem estar presentes no veículo.
- c) Proibida a retirada do radiador, bomba d'água ou das mangueiras que os ligam.
- d) Proibida a mudança do local de fixação dos itens mencionados acima.

16.7) CABEÇOTE:

- a) O cabeçote deve ser original e nacional.
- b) O cabeçote pode ser substituído por outro de reposição, devendo este, ser nacional e seguir mesmas especificações do original.
- c) O retrabalho no cabeçote é livre.
- d) Permitida a substituição do comando de válvulas original.

16.8) ALIMENTAÇÃO:

- a) O coletor de admissão é livre.
- b) O aumento do número original de carburadores é permitido.
- c) Permitido o uso de carburadores de qualquer tipo ou marca, sendo permitido ainda, modificar os elementos do carburador que regulam a quantidade de ar/combustível.
- d) Proibido o uso de qualquer tipo de bico de injeção de combustível.
- e) Proibido qualquer tipo de dispositivo de superalimentação. (óxido nitroso, turbo compressor, blower, superchargers e outros mais que possam surgir).
- f) **Obrigatório** o uso de Metanol puro como combustível com as especificações técnicas descritas nas Regras Gerais.

16.9) ESCAPAMENTO:

a) Livre. Vide Regras Gerais.

16.10) SUSPENSÃO:

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

b) Fica liberado o material das buchas, desde que não se altere sua fixação nos pontos originais da carroceria.

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

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

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

f) Os amortecedores são livres, contanto que seu número, tipo (telescópico, braço, etc.) e pontos de fixação sejam mantidos originais. g) Proibido o uso de amortecedores do tipo "Coil-Over".

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

h) Demais alterações não são permitidas.

16.11) TRANSMISSÃO:

a) A caixa de câmbio e o diferencial devem ser nacionais, sendo permitido o trabalho da relação original, porém de acionamento manual.

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

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

d) Proibido o uso de trambulador / alavanca do tipo "in line" / "v-gate".

e) É permitido o uso de alavanca seletora com sistema de pinos, travas ou guias que tenham a função de evitar erros nas trocas de marchas, desde que não se altere a configuração padrão de mudança em H.

f) Permitido o uso de diferencial autoblocante ou similares.

g) 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.

16.12) EMBREAGEM:

a) Livre, porém não pode ser automática.

b) Proibido o uso de qualquer sistema eletrônico que auxilie o piloto a efetuar as trocas de marcha sem a utilização da embreagem. ("Quick Shift", "GearController", e outros aparelhos similares que possam surgir).

16.13) RODAS E PNEUS:

a) As rodas são livres e o diâmetro deverá ser de no mínimo de 13" (treze polegadas) e de no máximo 17" (dezessete polegadas).

b) Os pneus deverão obrigatoriamente possuir classificação INMETRO com medidas de largura máxima em **205mm** e mínima **165mm**.

- c) Os pneus deverão ser radiais, ficando proibido o uso de especificações do tipo MT, M&H, ET-DRAG, HOSSIER e outros mais tidos como pneus especiais.
- d) O tamanho dos aros utilizados no eixo dianteiro deve ser o mesmo dos utilizados no eixo traseiro.
- e) Os pneus não podem exceder o limite externo dos pára-lamas.
- f) Os pneus devem ser **nacionais**, em bom estado de conservação e ter no mínimo 2,0mm de sulco na superfície de contato com o solo medido a partir do TWI.
- g) Permitido o uso, nas **rodas dianteiras**, de pneus do tipo “Front Runners” com especificações para uso em competições, na medida de aro máxima de 15,0”(quinze polegadas).
- h) É permitida a utilização de pneus importados quando estes estiverem montados nas rodas fora do eixo de tração.
- i) Os pneus utilizados nesta categoria deverão ter classificação de índice de velocidade mínimo de 91V descrito na lateral do pneu.
- j) É proibido o uso de pneus slick de qualquer tipo, bem como pneus recapados, remold ou similares.
- k) Os pneus não poderão ter sofrido nenhum tipo de tratamento químico ou físico com o intuito de alterar a dureza do composto da borracha dos mesmos ou melhorar a performance dos mesmos. Qualquer alteração, ou excesso de desgaste na lateral dos pneus poderá ser interpretado como alteração física pela comissão técnica.
- l) O índice de dureza mínimo admitido será **55 na banda de rodagem (área em contato com o solo) e 50 no costado (lateral dos pneus)**. Os veículos podem passar por vistoria a qualquer momento para verificação deste índice. O durômetro oficial será o modelo “type A” (ASTM 2240) que estará sendo utilizado pela equipe técnica de vistoria e ficará a disposição dos participantes durante a vistoria inicial.

16.14) SISTEMA DE FREIO:

- a) O sistema de freio pode ser **nacional ou importado**, e as canalizações podem ser substituídas por outras de melhor performance.
- b) Todos os componentes devem estar presentes no veículo e montados nos seus locais originais, ficando permitida a retirada do hidrovácuo.
- c) Permitida a retirada dos defletores dos freios dianteiros.
- d) Fica autorizada a retirada do dispositivo antiblocagem.
- e) Obrigatório que os freios dianteiros e traseiros estejam funcionando.
- f) Fica ainda autorizada a utilização de freio a disco na traseira nos veículos que não o possuem originalmente.
- g) Não é permitida a utilização de freios de motonetas ou bicicletas.
- h) Liberado a retirada do freio de estacionamento e seus componentes.

16.15) CARROCERIA E CHASSI:

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

- b)** São autorizados apenas acessórios que não alterem ou favoreçam de qualquer forma o rendimento mecânico ou aerodinâmico do veículo.
- c)** Proibido uso de entradas ou captações de ar de qualquer outro tipo que não as originais.
- d)** Permitido o levantamento do capô dianteiro, na sua parte traseira, em no máximo 10,0cm (dez centímetros), medidos das extremidades em relação aos pára-lamas.
- e)** Fica liberada a construção de uma bolha no capô dianteiro / traseiro, com a finalidade de melhor acomodar os componentes do motor.
- f)** As portas dianteiras devem ser funcionais e contar com travamento eficiente.
- g)** As portas traseiras (se for o caso) não precisam abrir, porém os trincos externos devem estar presentes.
- h)** Todos os componentes que equipam o modelo básico da linha devem estar presentes, os itens tidos como opcionais podem ser substituídos pelos itens básicos.
- i)** Pára-choques, grade frontal, faróis, lanternas, espelho externo (lado direito opcional), maçanetas, vidros e guarnições devem estar presentes no veículo e montados em seus lugares originais.
- j)** Permitida a retirada da placa de licença e suporte.
- k)** Permitido o recorte ou retrabalho na lateral traseira externa até o limite máximo do início da caixa de rodas interna.

16.16) HABITÁCULO:

- a)** Proibida a retirada de qualquer parte interna original do veículo com exceção dos itens permitidos.
- b)** Permitido remover a prateleira traseira de veículos dois volumes.
- c)** Todos os componentes que equipam o modelo básico da linha devem estar presentes, os itens tidos como opcionais podem ser substituídos pelos itens básicos.
- d)** Painel de instrumentos, forro do teto, painel de acabamento das portas (forro), painel de acabamento das laterais traseiras (forro), cobertura das colunas, painel de acabamento da tampa do porta-malas (forro), guarnições das portas, fechaduras, máquinas de levantamento dos vidros das portas e maçanetas devem estar presentes no veículo e montados em seus lugares originais. As máquinas de levantamento dos vidros dianteiros e as fechaduras devem estar funcionando normalmente. As máquinas de levantamento dos vidros traseiros (se for o caso) podem ser retiradas.
- e)** Permitida a retirada do carpete do assoalho, do carpete do piso do porta-malas e dos cintos de segurança originais e seus suportes.
- f)** Permitida a retirada do console central.
- g)** Permitida a retirada do sistema de ar quente e frio.

16.17) SISTEMA ELÉTRICO:

- a)** A tensão, capacidade e marca da bateria é livre, bem como seus cabos.
- b)** Permitido substituir o alternador por um de maior potência.
- c)** A bateria deve estar solidamente fixada, podendo ser transferida a sua localização para o porta-malas.

16.18) SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

- a) O sistema de lubrificação é livre.
- b) Nenhuma tubulação ou reservatório de fluidos de lubrificação pode estar localizado no habitáculo do veículo.
- c) Todos os respiros de óleo devem finalizar em um ou mais reservatórios com capacidade mínima total de 3 (três) litros e devem estar localizados do lado oposto ao do escapamento.

16.19) CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

- a) A tubulação de combustível não pode passar por dentro do habitáculo.
- b) Bomba e filtros de combustível devem estar devidamente protegidos e não podem estar localizados no interior do habitáculo.
- c) O tanque de combustível original pode ser substituído por outro modelo, desde que esteja na mesma localização do tanque original e este deve ser utilizado como única fonte de alimentação do veículo.
- d) Permitido o uso de “catch tank”.
- e) Fica definido como “catch tank”, qualquer reservatório adicional, subdivisão ou sistema de contenção feita no tanque.

16.20) SEGURANÇA:

- a) Vide Regras Gerais.
- b) 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.

As alterações ao presente regulamento, se houverem, serão em forma de adendo e entrarão em vigor trinta dias após sua divulgação.

O presente regulamento foi elaborado pelo **Conselho Técnico Desportivo Garagem83** e homologado pelo Presidente da **Federação Pernambucana de Automobilismo**.

Recife, 27 de janeiro de 2014.

FEDERAÇÃO PERNAMBUCANCA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO GARAGEM83
REGULAMENTO BASEADO NO CAMPEONATO BRASILEIRO DE ARRANCADA.

NE DRAG RACING - 2014

REGULAMENTO TÉCNICO

17 - CATEGORIA DRAG JUNIOR – DJ

17.1 - DEFINIÇÃO:

a) Participam desta categoria veículos de competição protótipos com chassi de estrutura tubular, **com motores de no máximo 1 (um) cilindro para as categorias até classe # 3. (DJ-MI , DJ-G . DJ-MR)**

b) Esta categoria fica dividida nas seguintes sub-categorias:

Classe #1

Drag Junior Mirim – pilotos de 06 (seis) anos completos a 09 (nove) anos, 11 meses e 30 dias;

Classe #2

Drag Junior Graduados – pilotos de 10 (dez) anos completos, até 13 (treze) anos ,11 meses e 30 dias.

Classe #3

Drag Junior Máster – pilotos de 14 (anos) anos completos, até 18 (dezoito) anos completos.

17.2 – HOMOLOGAÇÃO:

a) Veículos protótipos, a vistoria técnica fará avaliação seguindo critérios de segurança e solidez na construção.

b) O veículo competidor deve ser identificado com números, em cor contrastante ao fundo em que for aplicado, em ambas as laterais.

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

d) Também será obrigatório o uso de letras que identificam a categoria com as mesmas dimensões especificadas acima, conforme siglas:

Drag Junior Mirim – **DJ-MI**

Drag Junior Graduados – **DJ-G**

Drag Junior Máster – **DJ-MR**

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

17.3 – PESO MÍNIMO:

a) O peso mínimo para veículos desta categoria será o seguinte:

- DJ-MI: 150 kg (cento e cinquenta quilos)

- DJ-G : 150 kg (cento e cinquenta quilos)

- DJ-MR: 170kg (cento e setenta quilos)

b) O peso total será obtido através da soma do peso do carro com o peso do piloto, com todo o seu equipamento a bordo.

17.4 – MOTOR:

a) Liberado o uso dos seguintes motores:

Drag Junior Mirim

Motor Honda 13 hp, original de fábrica sem **nenhuma** preparação interna. tais como comando de válvulas, pistão, biela, ponto de engrenagens, taxa de compressão, lubrificação e outros.

Drag Junior Graduados

Motor Honda 13 hp com preparação livre. Proibido o uso de sobrealimentação: Oxido Nitroso, turbo, blower e outros que venham surgir .

Drag Junior Máster

Motor Monocilindrico de qualquer marca com preparação livre.

Permitido motores do tipo Wenkel, com no máximo 1 rotor.

Proibido o uso de sobre alimentação: Oxido Nitroso, turbo , blower e outros que venham surgir .

17.5 – SISTEMA DE IGNIÇÃO:

a) Livre para todas as sub categorias.

17.6 – SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

a) Livre para todas as subcategorias

17.7 – CABEÇOTE:

a) **Categoria DJ MI:** Proibido qualquer tipo de trabalho, devendo o mesmo ser original, conforme fabricante

b) **Categoria DJ G / DJ MR:** Livre o seu trabalho

17.8 – ALIMENTAÇÃO:

a) Livre para todas as sub categorias

b) Proibido para todas as sub categorias o uso de superalimentação: turbo compressor, blower, supercharger e outros mais que venham a surgir.

17.9 – ESCAPAMENTO:

a) Livre para todas sub categorias.

17.10 – TRANSMISSÃO:

a) Obrigatório o uso de corrente nas categorias DJ MI e DJ G

b) Fica liberada a troca ou trabalho na transmissão na subcategoria DJ-MR.

17.11 – EMBREAGEM:

a) Fica proibido a substituição da embreagem centrífuga original do motor 13 HP na categoria DJ MI;

b) Liberada a substituição da embreagem centrífuga na subcategoria DJ-G e DJ-MR.

17.12 – RODAS E PNEUS:

a) Livre.

17.13 – SISTEMA DE FREIO:

a) Livre.

17.14 - CHASSI:

Estrutura tubular, carenada no mínimo na área de proteção do piloto (cockpit).

A “gaiola de proteção” deve fazer parte da estrutura do veículo, e a parte que passa acima da cabeça do piloto deve projetar-se ao menos 8 cm (oito centímetros) acima e à frente do capacete quando o piloto estiver sentado.

A distância máxima entre eixo é de 3,78 metros podem ter um tolerância máxima de 2,5 cm.

17.15 – SISTEMA ELÉTRICO:

a) Livre.

17.16 – SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

a) Na sub categoria DJ-MI o sistema deve ser original

b) Demais sub categorias Livre.

17.17 – CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

Livre

17.18 – SEGURANÇA:

- a) vide regras gerais
- b) Obrigatório o uso de “arm restraint” (cintas de retenção dos braços) e capacete homologado e válido.
- c) Obrigatório o uso de paraquedas para todos os veículos das subcategorias, sendo que os mesmos deverão ser acionados em todas as largadas, ficando o piloto passível de penalização pelos comissários desportivos dos eventos caso isso não ocorra.
- d) Obrigatório a construção de uma chapa de proteção que contenha a correia da transmissão em caso de rompimento, conforme figura abaixo:



- e) Por questões de segurança, qualquer participante que andar abaixo de 7s500 nos e/ou passar acima de 136 km/h no 1/8 de milha será desclassificado do evento!

As alterações ao presente regulamento, se houverem, serão em forma de adendo e entrarão em vigor trinta dias após sua divulgação.

O presente regulamento foi elaborado pelo **Conselho Técnico Desportivo Garagem83** e homologado pelo Presidente da **Federação Pernambucana de Automobilismo**.

Recife, 27 de janeiro de 2014.



(83) 8891-8260 (OI)

(83) 9829-6899 (TIM)

Email: contato@garagem83.com.br