

CAMPEONATO CATARINENSE DE ARRANCADA NA TERRA 2018

REGULAMENTO DESPORTIVO

CAPÍTULO I – DA LEGALIDADE DO CAMPEONATO E DO REGULAMENTO

ART. 1 – O *Campeonato Catarinense de Arrancada na Terra* é realizado pelo Automóvel Clube de Mafra com supervisão da Federação de Automobilismo de Santa Catarina (FAUESC) e terá 6 (seis) etapas para cada categoria, que deve ocorrer entre fevereiro a dezembro de 2018. Cada etapa, será organizada pelos respectivos Clubes de Arrancada de cada cidade participante, com supervisão do Automóvel Clube de Mafra e FAUESC. Estas categorias disputarão e computarão 05 (cinco) baterias por etapa que resultará em uma somatória de pontos.

ART. 2 – Este regulamento entrará em vigor, na data da sua homologação e somente poderá ser alterado ou modificado em todo ou partes, em reunião de diretoria do Automóvel Clube de Mafra e FAUESC, após parecer da Diretoria Técnica.

ART. 3 – Qualquer alteração ou modificação neste regulamento, será disponibilizado em forma de adendo disponibilizado no site da Federação de Automobilismo de Santa Catarina <http://www.fauesc.org.br>

ART. 4 – Todos os pilotos concordam e se responsabilizam pelo cumprimento dos textos citados neste regulamento, pelo simples ato de se inscreverem em qualquer etapa do *Campeonato Catarinense de Arrancada na Terra - 2018*.



CAPÍTULO II – DAS CATEGORIAS E INSCRIÇÕES

ART. 5 – As Provas do *Campeonato Catarinense de Arrancada na Terra - 2018*, serão compostas por 16 (dezesseis) categorias automobilísticas oficiais.

CATEGORIAS - ARRANCADA NA TERRA	VALOR INSCRIÇÃO
1 - STANDART (ST)	R\$ 270,00
2 - DIANTEIRA ORIGINAL (DO)	R\$ 270,00
3 - DIANTEIRA SUPER (DS)	R\$ 270,00
4 - STREET TRAÇÃO TRASEIRA (STT)	R\$ 270,00
5 - SSTT - *TRASEIRA SUPER (TS)	R\$ 270,00
6 - DIANTEIRA TURBO B (DT-B)	R\$ 270,00
7 - DIANTEIRA TURBO C (DT-C)	R\$ 270,00
8 - FORÇA LIVRE DIANTEIRA (FLD)	R\$ 270,00
9 - TURBO TRASEIRA (TT)	R\$ 270,00
10 - FORÇA LIVRE TRASEIRA (FLT)	R\$ 270,00
11 - DESAFIO FORÇA LIVRE - *EXTREME (XTM)	R\$ 270,00
12 - DESAFIO 8.0 (DES8.0)	R\$ 220,00
13 - DESAFIO 8.9 (DES8.9)	R\$ 220,00
14 - DESAFIO 9.9 (DES9.9)	R\$ 220,00
15 - DESAFIO 10.5 (DES10.5)	R\$ 120,00
16 - PENELOPE (PEN)	R\$ 120,00

ART. 6 – O valor da inscrição por carro/piloto em cada categoria conforme tabela acima com pagamento nos dias do evento (sábado e domingo), a ser feito na secretaria do automóvel clube.

ART. 7 – Serão aceitas inscrições de veículos em mais de uma categoria, desde que os veículos se enquadrarem nas exigências do Regulamento Técnico da categoria em questão. O piloto com mesmo carro pagará o valor da inscrição somado o valor de maior categoria escolhida e as demais R\$50,00 por categoria adicionais.

ART. 8 – Não será permitida a inscrição de mais de um piloto por veículo, na mesma categoria.

ART. 9 – Carro reserva: Não é permitida a inscrição e/ou uso de carro reserva na etapa para qualquer categoria e/ou piloto.

ART. 10 – 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.

↓

↓

↓

CAPÍTULO III – DAS CATEGORIAS "DESAFIO POR TEMPO"

ART. 11 – As categorias, “DESAFIO 8.0”, “DESAFIO 8.9”, “DESAFIO 9.9” e “DESAFIO 10.5”, são destinadas a qualquer veículo que cumprem o regulamento Técnico Geral e Específico da categoria em questão.

ART. 12 – O tempo da categoria, é o tempo mínimo que o veículo pode levar para percorrer os 201 metros da PISTA (exclui-se reação).

ART. 13 – A classificação na categoria do carro/piloto é em ordem crescente de tempo (reação+pista), assim sendo, o menor tempo sem “estourar o tempo mínimo” será o primeiro colocado.

ART. 14 – Estouro do Tempo: O carro/piloto que ultrapassar a linha de chegada com tempo (PISTA) abaixo de sua categoria tem sua puxada inválida/cancelada.

CAPÍTULO IV – CREDENCIAMENTO

ART. 15 – Devolução: Em caso de adiamento ou cancelamento da etapa o valor depositado não será devolvido, ficando valido para próxima data e/ou etapa subsequente. Caso seja a última etapa do ano o valor será devolvido, para isso entrar em contato com a organização.

ART. 16 – Credenciais: O piloto inscrito no *Campeonato Catarinense de Arrancada na Terra 2018*, terá direito a 03(três) credenciais de *box* (sendo uma de piloto), mais 02 (dois) passes livres para veículos utilitários para área de *box*, que devem ser retirados no dia do evento na secretaria.

ART. 17 – O piloto deve obrigatoriamente utilizar a pulseira da credencial afixando em seu pulso esquerdo, e ainda escrever seu NOME e TIPO SANGUÍNEO. Ver código disciplinar.

ART. 18 – As credenciais somente serão liberadas após a assinatura do piloto estando ciente da sua responsabilidade para com elas.

ART. 19 – Carteiras: As carteiras de piloto CBA dentro da validade, dão direito ao piloto se inscrever na etapa, também à entrada livre para área de *box* mesmo que o piloto não esteja inscrito no evento (este deve se apresentar na portaria munido de algum documento com foto para receber a pulseira de *box*), mas não dá o direito de acessar com o veículo. As carteiras de mecânico/membros de equipe FAUESC não serão aceitas para ingresso ao *box* nem ao parque externo.

ART. 20 – Credencial *Box*: É obrigatório esta credencial, selado no pulso esquerdo, a todos que desejem acessar o parque de *boxes*, inclusive pilotos. Ingresso valido para Sábado e Domingo.

ART. 21 – Credencial Comum: Esta credencial é individual e dá direito de visitar o parque externo (exceto área de *box*), quantas vezes desejar nos dias da etapa, é obrigatória estar selado corretamente ao braço da pessoa. Ingresso valido para Sábado e Domingo.

ART. 22 – Crianças menores de 12 anos somente poderão caminhar na Área de Box acompanhadas de uma pessoa maior responsável. Caso seja apurado pelos organizadores e ou oficiais da prova a infração, o piloto será desclassificado da prova perdendo todas as puxadas registradas, inclusive recordes. Esta condição pode ser modificada em cada pista seguindo a determinação do Juizado de Menores de cada município.

CAPÍTULO V – DOS PILOTOS

ART. 23 – Para ser piloto e participar do evento, o interessado deve ter no mínimo 16 (dezesseis) anos de idade e possuir carteira de filiação da CBA dentro da validade na categoria PNAR (Piloto Novato de Arrancada), PAR (Piloto de Arrancada) ou equivalente.

ART. 24 – Vestuário: Para todos os pilotos em Treinos Livres ou Baterias validas, o uso é obrigatório de vestimenta de pernas e mangas longas ou qual é recomendado macacão com tecido resistente a chama, uso de luvas, calçado fechado (sapatilha ou tênis) e capacete fechado com viseira ou óculos em perfeito estado. Caso o capacete seja sem viseira, é obrigatório o uso de óculos de proteção de competição tipo “MotoCross”. Fica expressamente proibido o uso de capacete aberto sem queixeira ou de queixo removível. O uso de “balaclava” (capuz) isolante é recomendado, mas obrigatório aos pilotos portadores de barba. O uso de macacão para a categoria XTM é obrigatória.

ART. 25 – 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. 26 – Preparador / Mecânico que estejam regularmente filiados e habilitados pela Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA) e com indumentária obrigatória, poderão efetuar testes no veículo de competição apresentando, no ato da inscrição, a cédula desportiva da Confederação Brasileira de Automobilismo (CBA) ou do recibo emitido pela sua Federação, estando ambos dentro do seu prazo de validade. 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. 27 – É de responsabilidade do piloto (concorrente) todos os fatos relativos ao seu respectivo veículo.

ART. 28 – Somente os pilotos inscritos poderão conduzir os respectivos veículos no Grid de Largada e na área de alinhamento para pista, no momento das tomadas de tempo oficiais.

CAPÍTULO VI – DO RESPEITO E SEGURANÇA

ART. 29 – Equipe: Os pilotos são sempre responsáveis pela integridade técnica e moral de sua equipe, portanto, cairá sobre ele a responsabilidade de qualquer ato irregular da equipe, independentemente das sanções aplicadas ao infrator. Todas as credenciais serão numeradas e identificadas em cada inscrição, ficando o piloto inscrito sendo o único responsável pelas pessoas que as utilizarão.

ART. 30 – 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. 31 – Pista: É proibida qualquer pessoa que não seja da organização da prova, invadir a pista quando ocorrer um acidente ou quebra de veículo, a. Os componentes da equipe deverão permanecer no *box* durante a prova.

ART. 32 – Os concorrentes deverão se responsabilizar e assegurar de que os veículos estejam conforme os regulamentos e dentro das normas de segurança durante todo o desenrolar dos treinos e das provas. O fato de se apresentar um veículo para verificação técnica será considerado como uma declaração implícita de conformidade. Declaram ainda que cumprirão fielmente os termos dos regulamentos do campeonato, e não recorrerão aos poderes públicos.

ART. 33 – Os Clubes Promotores não 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. 34 – Os Clubes Promotores não se responsabilizam por acidentes ocasionados na competição, por falta de segurança na praça esportiva, bem como danos materiais e pessoais, isentando-se de qualquer tipo de indenização e sub-rogando estas responsabilidades civis e criminais aos próprios pilotos, conforme a concordância destes, expressa no ato da inscrição para a prova.

ART. 35 – Os Clubes Promotores não 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.

ART. 36 – *Box:* É terminantemente proibido a qualquer horário o uso de som alto; consumo de bebidas alcoólicas; a presença de pessoas menores de 18 anos de idade (sem autorização de responsabilidade), palavras, atitudes e atos que atentem contra os princípios e bons costumes na área do *box*.

ART. 37 – 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, 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. 38 – 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. Ver código disciplinar.

ART. 39 – 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. 40 – 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. 41 – 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. Ver código disciplinar.

CAPÍTULO VII – DAS ETAPAS

ART. 42 – Cada Etapa poderá ter seu Regulamento Particular de Prova que somente será redigido pelo Clube de Arrancada local.

ART. 43 – As etapas do *Campeonato Catarinense de Arrancada na Terra - 2018* serão realizadas de acordo com o calendário abaixo e com os horários pré-definidos e divulgados no item cronograma do Regulamento Particular de Prova, que estará à disposição nos sites oficiais.

<i>CAMPEONATO CATARINENSE DE ARRANCADA NA TERRA 2018</i>	
1ª Etapa	24 e 25 FEVEREIRO (MAFRA)
2ª Etapa	07 e 08 ABRIL (PAPANDUVA)
3ª Etapa	19 e 20 MAIO (LAGES)
4ª Etapa	07 e 08 JULHO (CANOINHAS)
5ª Etapa	15 e 16 SETEMBRO (PAPANDUVA)
6ª Etapa	17 e 18 NOVEMBRO (NOTURNA-MAFRA)

ART. 44 – As provas poderão ser suspensas e/ou transferidas, desde que por motivo de força maior, porém, somente com autorização dos comissários desportivos e diretor de prova mediante comunicado oficial e por escrito, ou por outro meio de comunicação.

ART. 45 – As provas que por qualquer motivo sejam transferidas e/ou interrompidas, e não haja condições do seu prosseguimento na mesma data, poderão ser transferidas e/ou canceladas, em data a ser previamente definida pelos organizadores da prova. Sendo transferidas 2(duas) vezes, a etapa poderá ser cancelada e segue o calendário para a próxima etapa.

ART. 46 – As etapas serão compostas de treinos livres e 05 (cinco) baterias de tomadas de tempos oficiais, sendo 2 (duas) no Sábado e 3 (três) no Domingo.

ART. 47 – Toda a programação e horários das etapas obedecerão ao Regulamento Particular de Prova.

CAPÍTULO VIII – DAS INTERRUPÇÕES DAS BATERIAS/PROVA

ART. 48 – Interrupção: Se as condições normais de segurança não puderem ser mantidas, ou por qualquer outro motivo não for possível realizar as puxadas, 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.

ART. 49 – Caso ocorram chuvas ou qualquer outro motivo que impossibilite a continuidade da prova, desde que tenham sido realizadas pelo menos 2 (duas) tomadas de tempos oficiais completas, a etapa poderá ser considerada como realizada.

ART. 50 – A prova cancelada por motivos de segurança não sofrerá reposição de data

CAPÍTULO IX – DOS RESULTADOS DA ETAPA

ART. 51 – Pontuação por Etapa: Os colocados de 1º à 20º serão definidos pelos menores tempos nas puxadas oficiais.

COLOCAÇÃO	PONTUAÇÃO	6ª ETAPA
1º	24	48
2º	20	40
3º	18	36
4º	17	34
5º	16	32
6º	15	30
7º	14	28
8º	13	26
9º	12	24
10º	11	22
11º	10	20
12º	09	18
13º	08	16
14º	07	14
15º	06	12
16º	05	10
17º	04	08
18º	03	06
19º	02	04
20º	01	02

ART. 52 – Pontuação dobrada: Na 6ª Etapa (última Etapa) do campeonato a pontuação será dobrada. Caso a 6ª Etapa seja cancelada os pontos não serão dobrados na 5ª Etapa.

ART. 53 – Critério de Desempate: Em caso de empate de tempo de dois ou mais competidores, o desempate é pela(s) melhor(es) tempo de reação das puxadas oficiais.

ART. 54 – Desclassificação: No caso de desclassificação, o piloto perde o direito dos pontos da etapa ficando com 0 (zero), e assumirá a posição do piloto desclassificado o piloto imediatamente após este, e assim sucessivamente.

CAPÍTULO X – DA PONTUAÇÃO PARA O CAMPEONATO

ART. 55 – Para os participantes do *Campeonato Catarinense de Arrancada na Terra - 2018*, os títulos de Campeão serão atribuídos aos pilotos que totalizarem maior número de pontos somados das etapas do ano em cada categoria.

ART. 56 – Critério de Desempate Em casa de empate no Campeonato, o desempate será determinado considerando o maior número de primeiros lugares ao longo de toda temporada, persistindo o empate o maior número de segundos lugares e assim sucessivamente, ainda persistindo o empate o melhor tempo dentre as puxadas oficiais no campeonato do ano correspondente.

CAPÍTULO XI – DO DESCARTE

ART. 57 – Para o *Campeonato Catarinense de Arrancada na Terra – 2018*, será feito descarte de pontos de 1 (uma) etapa.

ART. 58 – A escolha da etapa para descarte será de forma automática, a etapa com menor número de pontos, mesmo sendo com pontuação igual a 0 (zero), ou ainda por não comparecimento na etapa.

CAPÍTULO XII – CERIMÔNIA DE ENTREGA DE PRÊMIOS

ART. 59 – Etapa: O piloto do carro classificado nos 5 (cinco) primeiros lugares de cada categoria, receberão suas premiações no final de cada etapa.

ART. 60 – Campeonato: Ao final do *Campeonato Catarinense de Arrancada na Terra – 2018*, em evento solene e em local a ser indicado pela organização, para os participantes do campeonato, os 3 (três) pilotos dos carros de cada categoria que somarem o maior número de pontos, receberão a premiação em troféus.

ART. 61 – Entende-se que o piloto está participando do campeonato, aqueles que tenham feito a inscrição em no mínimo 50% (cinquenta por cento) das etapas do campeonato.

CAPÍTULO XIII – DAS AUTORIDADES DE PROVA

ART. 62 – Os oficiais de competição serão nomeados pela Federação de Automobilismo de Santa Catarina (FAUESC) e divulgados em cada Regulamento Particular de Prova.

ART. 63 – Os organizadores, ou seja, os diretores do conselho diretor, do conselho fiscal, do conselho deliberativo, os patrocinadores, e o poder público, eximem-se de toda e qualquer responsabilidade civil e penal, pelas infrações cometidas e/ou acidentes causados durante treinos, provas, ou eliminatórias, e dentro da área de propriedade do clube ou de terceiros, sendo esta responsabilidade exclusiva daquele que as tenha cometido.

CAPÍTULO XIV – DA CRONOMETRAGEM

ART. 64 – 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 sequencial de largada (Pinheirinho), com tempo de reação e tempo de pista, onde somados os dois tempos, se obterá o tempo total de cada participante.

ART. 65 – Todas as categorias usarão o sistema normal de largada (Sistema de largada sequencial, onde as 3 lâmpadas amarelas de largada do pinheirinho se acenderão na sequência e logo após acende a lâmpada verde, dando o início da largada).

ART. 66 – Todas as classificações e resultados de treinos e da prova, ainda toda a comunicação concernente ao desenrolar da prova, serão afixadas no quadro oficial de avisos, situado na torre de cronometragem. Todas as decisões ou informações dos comissários desportivos, dos comissários técnicos ou diretor da prova, que digam respeito a um concorrente em particular, deverão ser comunicados ao mesmo por escrito.

ART. 67 – Após cada etapa os resultados das baterias e pontuação do campeonato serão disponibilizados no site da Federação de Automobilismo de Santa Catarina (FAUESC) e também por meios de redes sociais.

CAPÍTULO XV – BATERIAS DE TOMADAS DE TEMPO

ART. 68 – Treinos Livres – 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 Treinos Livres, na quantidade que desejar.

ART. 69 – Tomadas de Tempo/Baterias Oficiais – 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.

ART. 70 – 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. 71 – Aquecimento de pneus (*Burnout*) - Durante a realização dos treinos livres, tomadas de tempo oficiais e eliminatórias é permitido ao piloto efetuar manobras de aquecimento de pneus (*Burnout*) antes de alinhar para largada até a linha do 60 pés, mediante autorização prévia dos comissários de pista. A operação de aquecimento de pneus é limitada a um (01) *Burnout*, obedecendo às autorizações dos Oficiais de Prova. Ver código disciplinar.

ART. 72 – É estritamente proibido efetuar manobras que possam oferecer risco para o piloto ou a terceiros. Ver código disciplinar.

ART. 73 – Ocorrendo situação imprevista que retarde a largada, durante ou após a operação de aquecimento de pneus, ou ainda outro motivo, fica a cargo dos Oficiais de Prova determinar nova operação de aquecimento de pneus ou a substituição de veículo no Grid.

CAPÍTULO XVI – SISTEMA DE ALINHAMENTO

ART. 74 – Lado da pista: Em baterias validas, os veículos deverão alternar o lado (pista direita e pista esquerda) em que vai largar, sempre seguindo determinações dos oficiais de largada. Assim sendo, o piloto terá 3 (três) puxadas validas de um lado da pista e 2 (duas) no outro lado.

- ART. 75** – A primeira escolha do lado será determinada pelo fluxo dos carros no pré-alinhamento ou ainda por determinação do fiscal de pista, nunca por opção do piloto.
- ART. 76** – Em caso de uma pista estar impedida por falta de segurança por algum motivo, a sequência de lados pode ser cancelada ou modificada por determinação dos oficiais de largada.
- ART. 77** – O sistema de alinhamento será feito em duas fases.
- ART. 78** – 1ª Fase (*Pré-Stage*): Logo após o *Burnout* (opcional) o piloto deverá se dirigir antes das células de alinhamento, onde deverá esperar seu concorrente, também pré-estagiar** (*Pré-Stage*).
- ART. 79** – **(*Pré-Stage*): O veículo estará pré-estagiado (*Pré-Stage*), quando estiver antes das células de alinhamento e das primeiras lâmpadas do pinheirinho ficarem acesas, assim aguardando autorização do comissário (*Starter*) para a segunda fase para estagiar (*Stage*).
- ART. 80** – 2ª Fase (*Stage*): Logo após os dois pilotos estarem pré-estagiados** (pré-stage), o comissário (*Starter*), estará liberado aos mesmos entrarem para estagiar***(*Stage*).
- ART. 81** – ***(*Stage*): O veículo estará estagiado (*Stage*), quando as lâmpadas na cor azul do pinheirinho ficarem acesas.
- ART. 82** – Após o primeiro piloto estagiar, o segundo piloto terá no máximo 7 (sete) segundos para também estagiar, se ultrapassar este tempo acenderá a luz vermelha e terá como penalização “queima” de Largada.

CAPÍTULO XVII – LARGADA

- ART. 83** – 3ª Fase (Largada): Quando os dois pilotos estiverem estagiados***(*Stage*) terão aproximadamente cinco segundos para iniciar a sequência de largada do semáforo (pinheirinho) onde poderão largar após a 3ª lâmpada estiver apagada. Quando o segundo piloto estagiar, ambos os pilotos devem estar cientes de que a sequência de largada poderá iniciar a qualquer momento, portanto deve sempre estagiar preparado para largar.
- ART. 84** – 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, perdendo a sua puxada.
- ART. 85** – 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. 86** – Durante a largada caso o competidor saia da trajetória e passe pela linha que separa a pista automaticamente perderá a sua puxada.

CAPÍTULO XVIII – IDENTIFICAÇÃO DOS VEICULOS

- ART. 87** – Ver capítulo específico no REGULAMENTO TÉCNICO: HOMOLOGAÇÃO
- ART. 88** – Escolha do número de identificação: O número será 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. 89 – Identificação de Categorias: Em todas as categorias, os carros deverão se apresentar com um mínimo de 01 (um) local de identificação, sendo obrigatório no local do para-brisa, com as siglas conforme sua(s) categoria(s) inscritas. Caso o veículo contenha mais siglas de categorias do que sua inscrição, essas siglas devem ser cobertas de alguma forma a não ficar aparente.

ART. 90 – Nome piloto: É recomendado (opcional) o **NOME DO PILOTO E TIPO SANGUÍNEO** na parte superior da porta lado esquerdo (lado piloto). Em caso de compartilhamento de carro, **TODOS** os nomes e tipos sanguíneo dos pilotos devem estar fixados. A identificação do nome de piloto e tipo sanguíneo é obrigatório em sua pulseira.

ART. 91 – 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. (A critério do promotor do evento).

ART. 92 – Para serem vistoriados e poderem participar dos treinos livre e das tomadas de tempos/baterias os veículos deverão estar identificados com o respectivo número e categoria(s) inscritas, bem como afixadas logomarcas de patrocinadores oficiais do evento.

CAPÍTULO XIX – VISTORIA TÉCNICA

ART. 93 – 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 de cada praça desportiva, e os horários para a realização constarão do Regulamento Particular de Prova.

ART. 94 – 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. 95 – 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. Ver código disciplinar.

ART. 96 – Vistoria antes de cada largada: Os veículos poderão passar por vistoria antes de cada largada. Esta vistoria será realizada em local específico que será informado no briefing. No local definido para a vistoria não poderá haver manutenção de qualquer tipo. Os veículos que estiverem com o(s) item(s) vistoriado(s) irregular, serão desclassificados da bateria em questão e não poderão participar desta.

ART. 97 – Vistoria após cada largada: Os veículos, após cada largada oficial, poderão ser convocados para vistoria técnica. Esta vistoria será realizada na pista de retorno para o Box, em local a ser informado em briefing. Ver código disciplinar.

ART. 98 – 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.

ART. 99 – Os comissários desportivos e técnicos podem: Determinar durante uma verificação técnica que o veículo, ou componente, seja desmontado, caso isto seja necessário para concluir a verificação.

ART. 100 – Os comissários desportivos e técnicos podem: Determinar ao concorrente, que sejam fornecidas quaisquer peças ou partes destas que se tornem necessárias para exame posterior.

ART. 101 – Verificações técnicas obrigatórias: A critério dos comissários técnicos/desportivos serão escolhidos os carros e/ou peças para vistoria técnica necessária.

↓

↓

↓

CAPÍTULO XX – DO BRIEFING

ART. 102 – 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 a decisão dos Comissários Desportivos.

ART. 103 – Igualmente será obrigatória a presença dos pilotos inscritos em qualquer *Briefing* “de chamada extraordinária”, cuja convocação obedecerá às regras previstas no artigo acima, e acontecerão sempre que houver a necessidade de uma reunião emergencial entre os concorrentes e as autoridades da prova.

ART. 104 – Os comissários desportivos podem, em caráter excepcional, dar instruções aos concorrentes por meios de circulares especiais. Estas circulares serão distribuídas a todos os concorrentes que acusarão o seu recebimento por escrito ou no “*briefing*”.

CAPÍTULO XXI – DA PISTA OFICIAL E BOX

ART. 105 – A Pista Oficial terá extensão de 201,0 metros (1/8 de milha) de área de aceleração cronometrada, sempre em piso de terra.

ART. 106 – É estritamente proibido efetuar testes com o veículo na Área de Frenagem, nas Pistas de Retorno, na Área de Box, estacionamentos ou em qualquer lugar fora da Área de Competição. Ver código disciplinar.

ART. 107 – Os testes de veículos e treinos de aceleração são limitados aos horários de treinos livres na Área de Competição.

ART. 108 – Os testes na área de Box são limitados ao funcionamento e regulagem de motor com o veículo parado.

ART. 109 – 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, o piloto deverá conduzir o veículo SEMPRE em 1ª marcha na área do *box*. Ver código disciplinar.

ART. 110 – Óleo ou qualquer fluido contaminante: É de responsabilidade do piloto e equipe o recolhimento qualquer líquido contaminante na área de *box*, depositando em recipientes próprios fornecidos pelo autódromo. Ver código disciplinar.

CAPÍTULO XXII – DAS RELAMAÇÕES E PROTESTOS

ART. 111 – As reclamações deverão ser feitas obrigatoriamente por escrito, até 15 (quinze) minutos após o término da sua bateria e entregues ao diretor de prova, ou em caso de impossibilidade em encontrá-lo, aos comissários desportivos.

ART. 112 – O piloto reclamante deverá pagar o valor de R\$ 250,00 (duzentos e cinquenta reais) em caução, se comprovada a veracidade dos fatos pela comissão desportiva e/ou autoridades da prova, será devolvido o valor menos 20% que ficará em depósito aos cofres do clube pelo trabalho executado. Não comprovado os fatos descritos pelo reclamante pela comissão desportiva e autoridades da prova, o valor em caução pago pelo reclamante será transferido de direito ao piloto reclamado.

ART. 113 – O piloto reclamante terá seu veículo examinado nos mesmos itens do reclamado.

ART. 114 – Para efeito de comprovação técnica das peças adulteradas, os comissários tomarão como base o disposto no regulamento técnico da categoria.

CAPÍTULO XXIII – QUERBRA DE “RECORD”

- ART. 115** – O “*Record*” é o menor tempo de PISTA (exclui-se tempo de reação), de sua determinada categoria.
- ART. 116** – Somente serão computadas “*Records*” em baterias validas das etapas do “Campeonato Catarinense de Arrancada na Terra”.
- ART. 117** – A quebra de “*Record*” é registra sempre em nome do piloto.
- ART. 118** – Cada praça desportiva (pista) possui seus próprios “*Records*”, sendo que o tempo de uma pista não será valido para outras.
- ART. 119** – Os “*Records*” são arquivados desde o primeiro ano do “Campeonato Catarinense de Arrancada na Terra”.
- ART. 120** – No caso de mudanças no regulamento, a tabela de “*Record*” da referida categoria começa o ano “zerado”. Como o caso da Dianteira Turbo “C” em início de 2018.
- ART. 121** – Toda quebra de “*Record*” será informada em sistema sonoro logo após a puxada em questão.
- ART. 122** – Em caso de quebra de “*Record*”, será obrigatório ao piloto com seu veículo passar por nova vistoria logo após sua largada para homologação do mesmo.
- ART. 123** – A responsabilidade de informar que o referido piloto deve retornar ao parque fechado para vistoria e validação do novo “*Record*” em sua categoria é exclusivamente de sua equipe, excluindo toda e qualquer responsabilidade do oficiais e organizadores da prova.
- ART. 124** – Caso o piloto retorne aos “*boxes*” antes de sua vistoria/homologação, o “*Record*” não terá validade e assim sendo será descartado e continuará o “*Record*” do piloto anterior.
- ART. 125** – Em caso de quebra do veículo e ainda quebra de “*Record*”, o veículo não estará dispensado sua vistoria. Ainda o veículo deve ser rebocado imediatamente para o parque fechado para ser vistoriado e homologado o novo “*Record*”.

CAPÍTULO XXIV – LINHA DE CHEGADA

- ART. 126** – Após a passagem pela linha chegada nos 201 metros da pista, todos os veículos deverão completar o retorno em velocidade reduzida e se dirigirão ao parque fechado ou “box”.
- ART. 127** – Fica expressamente proibido qualquer tipo de manobra radical na pista sem a previa autorização do diretor de prova. Ver código disciplinar.

CAPÍTULO XXV – REGRA DO TOP FIVE

- ART. 128** – Ao final, após a última bateria válida de cada etapa do “Campeonato Catarinense de Arrancada na Terra” poderá por decisão do Clube organizador, ter um atrativo especial, chamado de “TOP FIVE”. Um desafio tipo “*Mata-Mata*” dos cinco melhores.
- ART. 129** – Todos os pilotos inscritos no “Campeonato Catarinense de Arrancada na Terra” estão automaticamente participando do “TOP FIVE”. Não haverá nenhum custo adicional para o “TOP FIVE”.
- ART. 130** – As regras do “TOP FIVE” são de forma opcional dispostas nesse regulamento. E assim, se por vontade do organizador mudar as regras, essas deverão ser apresentadas em seu Regulamento Particular de Prova que será redigido pelo Clube de Arrancada local.

- ART. 131** – O “TOP FIVE” pode ser traduzido como “OS CINCO MELHORES”.
- ART. 132** – O “TOP FIVE” não ocasiona em nenhum tipo de “pontos” ou “bônus” para o “*Campeonato Catarinense de Arrancada na Terra*”, e a participação é de exclusiva vontade do piloto e equipes.
- ART. 133** – Na etapa em questão, os menores tempos de PISTA (excluindo reação) são classificados em ordem crescente, independente de categoria, e assim formado o grid dos cinco melhores para participar do “TOP FIVE”.
- ART. 134** – A chamada dos veículos/pilotos classificados de dará pelo sistema sonoro após a computação dos resultados da etapa.
- ART. 135** – Para participar do “TOP FIVE” o veículo deve estar em perfeitas condições para largar.
- ART. 136** – Caso o piloto classificado dentre os cinco não deseje participar ou seu carro estar impossibilitado por algum motivo, esse será retirado da lista e o 6º da lista assume lugar do quinto e assim por diante, até que se forme 5 (cinco) carros/pilotos para participar.
- ART. 137** – Assim que chamados e confirmados a participar os 5 (cinco) veículos com seus respectivos pilotos devem imediatamente comparecer na cabeceira de pista para que seja dada a “abertura da cerimonia” do desafio “TOP FIVE”.
- ART. 138** – Os veículos disputarão entre o carro de 5º (quinto) menor tempo contra o 4º (quarto), o vencedor da puxada volta para competir contra o 3º (terceiro), que o vencedor, volta para competir contra o 2º (segundo), e assim restando somente o vencedor para “puxar” com o 1º (primeiro), assim resultando no carro, melhor do “TOP FIVE”.
- ART. 139** – O veículo vencedor de uma puxada do “TOP FIVE” que retornar para a próxima puxada, pode solicitar ao oficial de pista um tempo (até 5 minutos) para “esfriar” e/ou descansar o carro/piloto antes da próxima puxada.
- ART. 140** – O critério de vencedor das puxadas se dá pelo piloto que receber o menor tempo de REAÇÃO+PISTA.
- ART. 141** – O sistema de alinhamento segue como padrão nesse regulamento, mas a escolha do lado para largar se dá pelo veículo/piloto de menor tempo de pista da classificação, assim escolhendo qual pista deseja largar.
- ART. 142** – Para largada a velocidade de sequencia das luzes do “pinheirinho” poderá ser alterada, essa regra poderá ser implementada e informada aos pilotos pouco antes do desafio “TOP FIVE” iniciar.
- ART. 143** – Caso o competidor venha a enfrentar problemas mecânicos em seu veículo que o impeça de fazer as suas largadas, será punido como perda de largada, deixando seu rival como ganhador da largada.
- ART. 144** – Qualquer carro ou piloto poderá desistir quando ou como desejar, deixando seu rival como ganhador da largada.
- ART. 145** – Caso o competidor venha queimar de Largada, será punido como perda de largada, deixando seu rival como ganhador da largada, sem direito a repescagem.
- ART. 146** – Em caso de queima de largada ou quebra antes da chegada dos dois participantes, utiliza-se a puxada anterior que completou o percurso do “TOP FIVE” para ganhador da largada, sem direito a repescagem.
- ART. 147** – Em caso de queima de largada dos dois participantes sendo 5º contra o 4º colocado, automaticamente o 4º colocado ficará como ganhador da largada, sem direito a repescagem

ART. 148 – Somente o finalista receberá um troféu denominado “*VENCEDOR DO TOP FIVE*” da etapa em questão.

CAPÍTULO XXVI – CÓDIGO DISCIPLINAR

ART. 149 – Todas as decisões que impliquem em penalização, em exclusão ou desclassificação tomada pelos comissários desportivos/técnicos, deverão ser comunicadas pelo diretor da prova ao infrator, o mais rapidamente possível. As penalidades/punições registradas no resultado oficial publicado pela cronometragem, desde que devidamente assinado pelos comissários desportivos e pelo diretor da prova, serão consideradas também como notificação oficial ao interessado.

ART. 150 – Todas as infrações, faltas disciplinares ou desrespeito aos artigos deste regulamento, cometida por qualquer um dos membros da equipe, fará com que o piloto responsável seja passível de uma ou mais penalidades abaixo descritas:

- I - **Advertência** a) Verbal b) Escrita
- II - **Exclusão** a) Excluído da próxima bateria b) Excluído da etapa
- III - **Desclassificação** a) Bateria b) Etapa
- IV - **Suspensão** CBA - FAU - Comissão Disciplinar - TJD

ART. 151 – Em se tratando das penalizações previstas nos incisos acima as mesmas só poderão ser aplicadas após a convocação do interessado, que terá 10 (dez) minutos para comparecimento, de modo que ele faça valer o seu direito de ampla defesa, salvo em caso de desclassificação por irregularidade técnica.

ART. 152 – Caso os interessados não compareçam à convocação, decorridos 10 (dez) minutos, a penalização deverá ser aplicada e a ausência registrada na decisão, ficando sem direito a defesa. A convocação prevista deste item poderá ser feita por todos os meios disponíveis, inclusive pelo serviço de som.

ART. 153 – Cada uma das penalizações acima poderá ser imposta após uma averiguação regular. Os comissários desportivos poderão se valer de qualquer sistema de vídeo, imagem ou eletrônico que julgarem necessário para ajudar a tomada de decisão. Para tanto, é obrigatório que os pilotos e/ou equipes, disponibilizem quando solicitado, as imagens das câmeras *onboard*, sempre que o regulamento da prova/campeonato assim dispor, sendo compulsória a manutenção dos arquivos digitais no autódromo até que a direção de prova libere todos os participantes de tal encargo. Poderá, a critério das autoridades da prova, ser nomeado em cada prova/etapa do campeonato um “piloto consultor”, que prestará assessoramento aos comissários desportivos, quando solicitado.

ART. 154 – Agressões físicas automaticamente suspendem o piloto do campeonato corrente.

ART. 155 – Os veículos que estiverem com qualquer item técnico em desacordo com o regulamento específico da categoria, estarão automaticamente desclassificados da prova e/ou etapa.

ART. 156 – Os competidores desclassificados da competição em virtude do uso de artifícios proibidos no preparo do veículo, assim como pela eventual recusa à vistoria técnica, ou por qualquer motivo determinado pelos comissários desportivos ou autoridades da prova, perderão os pontos, os prêmios e os benefícios da prova em que foram punidos. Em caso de reincidência, sofrerão suspensão da prova subsequente.

ART. 157 – O concorrente que se negar à verificação técnica, não comparecer ao parque fechado, encaminhar-se diretamente ao *box* ou ainda evadir-se do parque fechado, sofrerá as mesmas sanções daqueles casos efetivamente verificados e comprovados como irregulares.

ART. 158 – Os veículos devem ser construídos e mantidos em condições rigorosas de segurança. Os veículos que assim não se apresentarem; oferecendo riscos ao piloto ou a terceiros, serão excluídos e impedidos de participar das competições.

- ART. 159** – O piloto que ignorar duas vezes as sinalizações está sujeito a exclusão e/ou desclassificação.
- ART. 160** – Testar o veículo na área do *box*, penalização advertência seguido de exclusão.
- ART. 161** – Líquido contaminante, deixar nos *boxes* e/ou derramar sob a grama, não recolhendo para lugares específicos, penalização advertência seguido de exclusão.
- ART. 162** – Invadir a pista quando ocorrer um acidente ou quebra de veículo, penalização desclassificação e/ou exclusão.
- ART. 163** – Manobras perigosas na pista ou na área de *box*, penalização desclassificação e/ou exclusão.
- ART. 164** – Não manter velocidade reduzida na área de *box*, penalização advertência seguido de exclusão.
- ART. 165** – Não estar com vestimenta obrigatória durante o treino ou provas, penalização advertência seguido desclassificação.
- ART. 166** – Equipe não se retirar da pista na largada quando solicitado, penalização advertência seguida de perda da puxada em questão.
- ART. 167** – O piloto deve obrigatoriamente utilizar a pulseira da credencial afixando em seu pulso esquerdo, e ainda escrever seu NOME e TIPO SANGUÍNEO, sob pena de não poder ingressar ao *box* ou ainda participar da prova.
- ART. 168** – O piloto que passar pelo exame de bafômetro, e recusar ou ainda o resultado ser maior do que 0,0mg de álcool por litro, o piloto transgressor estará automaticamente desclassificado da prova.
- ART. 169** – 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. 170** – 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.

↓
↓
↓
↓
↓
↓
↓
↓
↓
↓
↓

CAPÍTULO XXVII – DISPOSIÇÕES FINAIS

ART. 171 – 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. 172 – O fato do *Código Disciplinar* do presente regulamento, mencionar uma penalidade específica para um caso, não impede que outras penalidades sejam aplicadas se necessário.

ART. 173 – Todas e quaisquer peças vistoriadas podem ser recolhidas pela comissão técnica para análise futura em caso de dúvidas e/ou falta de ferramenta adequada para aferição, as peças serão etiquetadas e assinadas pelo piloto do carro em análise e comissário. Tempo de devolução será de até 5 dias da data do recolhimento das mesmas.

ART. 174 – Os casos omissos do regulamento serão julgados de acordo com a interpretação da comissão técnica e desportiva do *Campeonato Catarinense de Arrancada na Terra - 2018*.

JOÃO ALFREDO DE NOVAES
PRESIDENTE - FAUESC

FERNANDO DRAPALA
PRESIDENTE - ACM

EVERTON LIEBL
DIRETOR TÉCNICO - ACM

AUTOMÓVEL CLUBE DE MAFRA
<http://www.automovelclubedemafra.com.br>
automovelclubedemafra@gmail.com

FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SANTA CATARINA

<http://www.fauesc.org.br/>
fauesc@fauesc.org.br

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

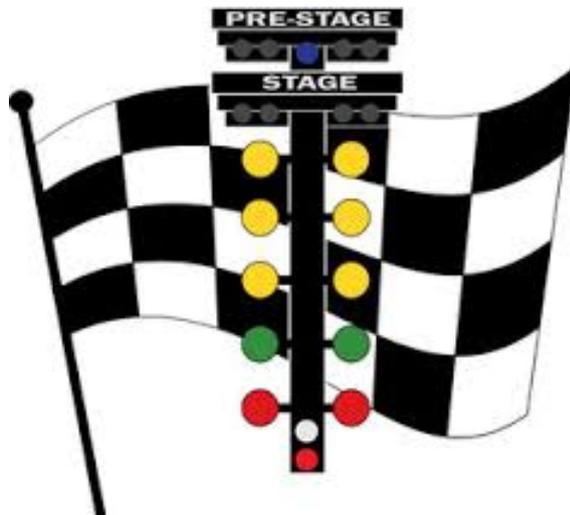
<http://www.cba.org.br>
imprensa@cba.org.br

Mafra, 01 fevereiro, 2018

ESPERAMOS QUE O PRESENTE REGULAMENTO SEJA CUMPRIDO NA ÍNTEGRA.

CONTEÚDO

CAPÍTULO I – DA LEGALIDADE DO CAMPEONATO E DO REGULAMENTO.....	1
CAPÍTULO II – DAS CATEGORIAS E INSCRIÇÕES	2
CAPÍTULO III – DAS CATEGORIAS "DESAFIO POR TEMPO"	3
CAPÍTULO IV – CREDENCIAMENTO.....	3
CAPÍTULO V – DOS PILOTOS.....	3
CAPÍTULO VI – DO RESPEITO E SEGURANÇA.....	4
CAPÍTULO VII – DAS ETAPAS.....	5
CAPÍTULO VIII – DAS INTERRUPTÕES DAS BATERIAS/PROVA	6
CAPÍTULO IX – DOS RESULTADOS DA ETAPA	6
CAPÍTULO X – DA PONTUAÇÃO PARA O CAMPEONATO	7
CAPÍTULO XI – DO DESCARTE.....	7
CAPÍTULO XII – CERIMÔNIA DE ENTREGA DE PRÊMIOS.....	7
CAPÍTULO XIII – DAS AUTORIDADES DE PROVA.....	7
CAPÍTULO XIV – DA CRONOMETRAGEM	8
CAPÍTULO XV – BATERIAS DE TOMADAS DE TEMPO.....	8
CAPÍTULO XVI – SISTEMA DE ALINHAMENTO	8
CAPÍTULO XVII – LARGADA	9
CAPÍTULO XVIII – IDENTIFICAÇÃO DOS VEÍCULOS	9
CAPÍTULO XIX – VISTORIA TÉCNICA.....	10
CAPÍTULO XX – DO BRIEFING.....	11
CAPÍTULO XXI – DA PISTA OFICIAL E BOX.....	11
CAPÍTULO XXII – DAS RELAMAÇÕES E PROTESTOS.....	11
CAPÍTULO XXIII – QUERBRA DE “RECORD”	12
CAPÍTULO XXIV – LINHA DE CHEGADA	12
CAPÍTULO XXV – REGRA DO TOP FIVE.....	12
CAPÍTULO XXVI – CÓDIGO DISCIPLINAR.....	14
CAPÍTULO XXVII – DISPOSIÇÕES FINAIS.....	16



CAMPEONATO CATARINENSE DE ARRANCADA NA TERRA 2018

REGULAMENTO TÉCNICO REGRAS GERAIS

CAPÍTULO I – DO REGULAMENTO TÉCNICO – REGRAS GERAIS

ART. 1 – 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.

CAPÍTULO II – REGULAMENTAÇÃO:

ART. 2 – Todos os veículos inscritos deverão passar por vistoria prévia.

ART. 3 – Todos os pilotos deverão ter a cédula de piloto vigente no ano corrente para participar do campeonato ou prova.

ART. 4 – 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.

ART. 5 – Os comissários podem solicitar a qualquer momento que sejam feitas as verificações necessárias em qualquer veículo inscrito no campeonato.

ART. 6 – Os comissários técnicos podem requerer que um veículo seja desmontado, para se verificar as condições de segurança ou de conformidade com o regulamento homologado.

ART. 7 – Todo piloto inscrito deve dispor de 1 (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.

CAPÍTULO III – HOMOLOGAÇÃO:

ART. 8 – Número de identificação: Em todas as categorias, os carros deverão se apresentar com um mínimo de 03 (três) números de identificação, sendo obrigatório o número do carro no para-brisa e portas ou vigia traseiro lado direito e esquerdo com tamanho mínimo de 35cm (trinta e cinco centímetros). Nenhum veículo poderá participar dos treinos e/ou prova se não houver sido verificado e aprovado pelos comissários técnicos no que refere à números de identificação. Os números utilizados durante o campeonato deverão ter no máximo 4 (quatro) dígitos.

CAPÍTULO IV – ALIVIO DE PESO:

ART. 9 – Qualquer tipo de acréscimo de material no veículo poderá ser entendido pelo comissário técnico como lastro.

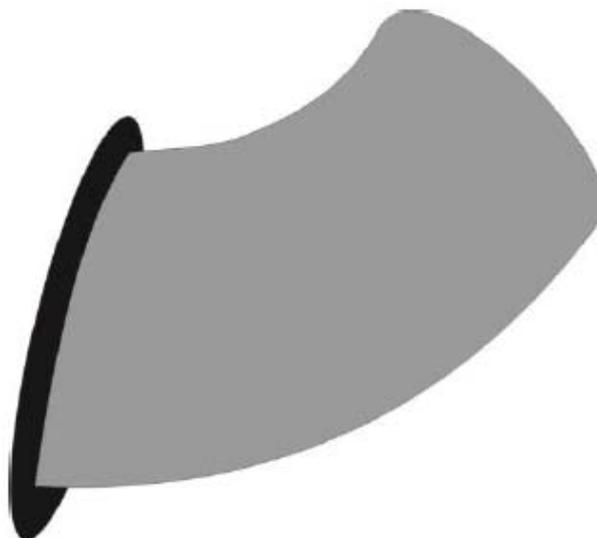
ART. 10 – Qualquer tipo de lastro que se faça necessário, só será permitido quando este estiver solidamente fixado, e ainda deve ser vistoriado pelo departamento técnico.

ART. 11 – Não é permitido qualquer tipo de alívio de peso através da retirada de partes e itens originais de fábrica, exceto as permitidas pelo regulamento de sua categoria.

ART. 12 – Em categorias onde é exigido carro “montado”, a definição é: Painel completo e em pleno funcionamento de todos seus itens, limpador de para-brisa funcionando, sem nenhum recorte na lataria (exceto saída para escape), vidros em todas as janelas e para-brisa e nas portas o vidro deve baixar com as máquinas originais, deve ainda conter as maçanetas internas funcionando. Qualquer item de segurança a mais é permitido (cinto 4 ou 5 pontos, santoantonio, banco concha, retirada dos carpetes, foros de porta, etc)

CAPÍTULO V – ESCAPAMENTO:

ART. 13 – Fica permitido, em todas as categorias, a saída de escapamento pela lateral, sejam para-lamas ou para-choques, assim como pelo capô do motor. 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:



CAPÍTULO VI – TRANSMISSÃO:

ART. 14 – Todo veículo deverá possuir a marcha ré a qual deverá estar funcionando normalmente.

CAPÍTULO VII – CARROCERIA E CHASSIS:

ART. 15 – Fica permitida a retirada dos limpadores Para-brisas e seus componentes.

CAPÍTULO VIII – SEGURANÇA:

ART. 16 – 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. Exclui-se deste item carros montados originais de fábrica, sem qualquer tipo de retrabalho, mas por decisão exclusiva dos diretores de vistoria (carro ORIGINAL, como Ferrari, Porsche, Subaru, ou similares originais onde a estrutura é calculada de fábrica para velocidade e tempo compatíveis).

ART. 17 – Cinto de segurança: Proibido o cinto de segurança somente abdominal, o cinto deve possuir no mínimo 3 pontos de fixação quando original em categorias permitidas.

ART. 18 – Banco: Quando o banco original em categorias permitidas, este deve possuir encosto de cabeça, extremamente proibido o uso de banco sem encosto em qualquer categoria.

ART. 19 – Cinto de segurança para árvore de transmissão: É obrigatório nos veículos tração traseira com motor dianteiro, o uso corrente de elos soldados ou cinta metálica prevenindo a queda do eixo de transmissão (CARDAN), caso seja usado cabo de aço, este deve ter diâmetro mínimo de 5mm e estar bem fixado com travas específicas para cabo de aço.

ART. 20 – Tela de Proteção: Em categorias onde o veículo não seja obrigatório vidro nas portas, e este não possua vidro ou policarbonato na janela do lado do piloto, é obrigatório o uso de tela de proteção tipo “NASCAR”, flexível e removível pelo piloto com somente uma mão caso necessário. Lado passageiro é opcional o uso de acrílico ou tela tipo “NASCAR”. Fica expressamente proibido o uso de grade metálica e/ou fixa em ambos os lados

ART. 21 – Banco de competição tipo “Concha”: Quando obrigatório no regulamento particular de cada categoria ou o piloto deseje aumentar sua segurança, o banco de competição deverá ser bem fixo, sem regulagens para frente ou para trás. (conforme anexo J).

ART. 22 – Bateria: O uso de bateria é obrigatório, de chumbo ácido ou seladas, fabricado no Brasil ou importada, 12V (Volts) de qualquer marca e tamanho. Deve estar bem fixada na estrutura do veículo e/ou suporte específico, os polos da bateria devem obrigatoriamente estarem isolados. É extremamente proibido deixar a bateria solta no suporte. Ver sistema elétrico do regulamento particular de cada categoria.

ART. 23 – Permitida a retirada do banco do passageiro.

ART. 24 – Liberada a retirada do banco traseiro.

↓

↓

↓

↓

ART. 25 – 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.



ART. 26 – 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.

ART. 27 – Portas dianteiras do veículo deverão abrir facilmente através de seus trincos externos ou alavancas.

ART. 28 – É proibida a utilização de película escura, colorida ou espelhada nos vidros dianteiros laterais e para-brisas, onde a visibilidade é comprometida, por critério dos fiscais de vistoria.

ART. 29 – O piloto quando sentado, com o seu cinto de segurança atado, volante na posição de dirigir, deve poder desligar todos os circuitos elétricos (bateria, alternador ou dínamo, luzes, ignição, acessórios elétricos, etc., devendo igualmente desligar o motor), através de uma única chave geral de corte. Recomendamos a instalação da chave geral externa no painel traseiro do veículo ou na “churrasqueira” dianteira, para agilizar a identificação da equipe de resgate em caso de acidente.

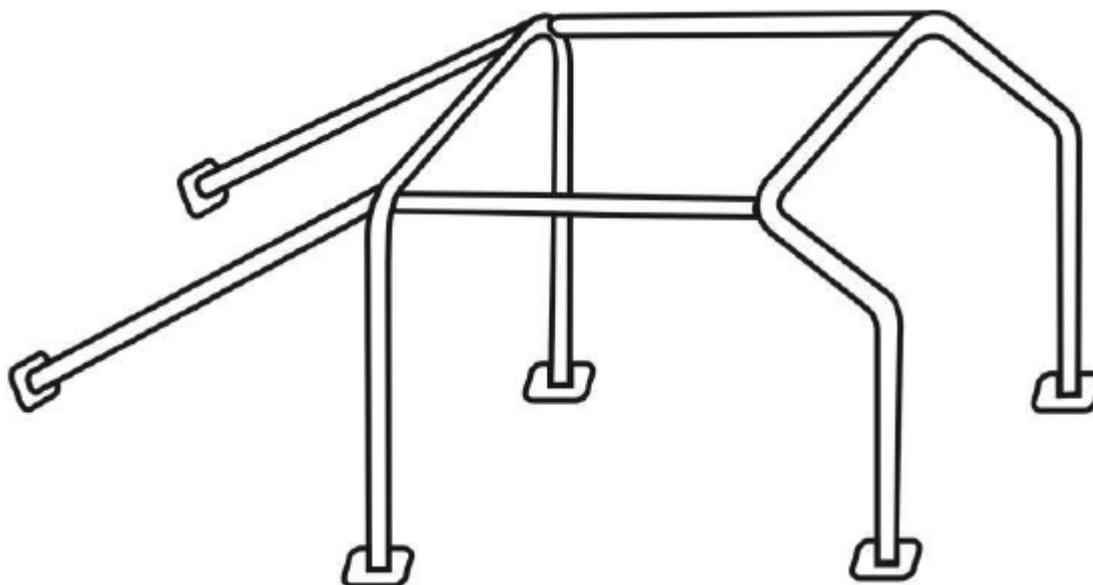
ART. 30 – Proibido o uso de volante de madeira.

ART. 31 – 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.

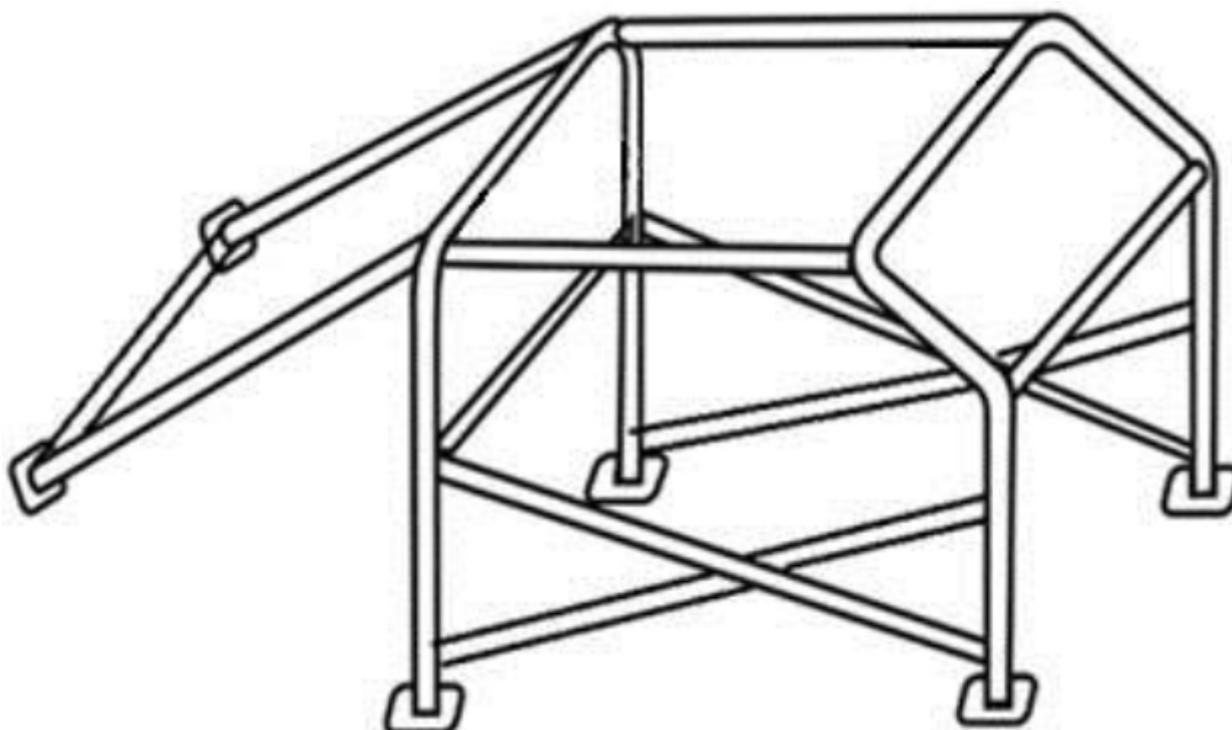
ART. 32 – As categorias de veículos de rua (montados) poderão andar sem santantonio desde que não atinjam as velocidades e tempos descritos abaixo (N1 e N2), já as categorias mais rápidas ou de carros com alívio de peso, será obrigatória instalação de uma “gaiola de segurança” na parte interna do veículo, de modo a evitar uma deformação mais séria do habitáculo em caso de acidente ou capotamento. Esta mesma deverá 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/inox e 1,2mm (um vírgula dois milímetros) para cromo molibdênio.

ART. 33 – A Configuração mínima para construção do Santo Antônio deve seguir o seguinte modelo:

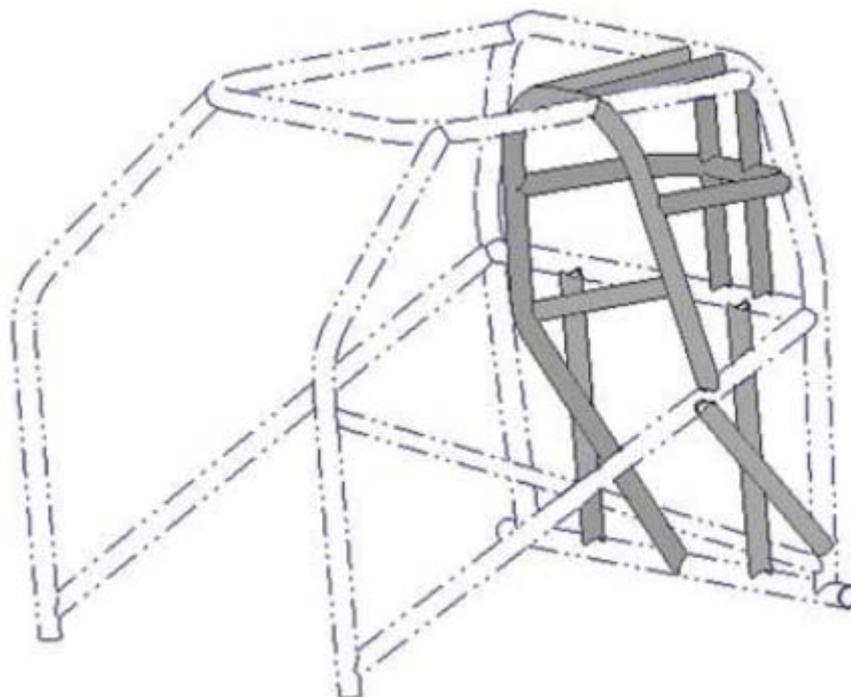
N1) Para os veículos que atingirem velocidade igual ou superior a 160km/h ou o tempo abaixo dos 7,999 segundos ao final dos 201 metros deverão providenciar o equipamento para a próxima prova, segundo o modelo abaixo:



N2 e N3) Para os veículos que atingirem velocidade igual ou superior a 175km/h ao final dos 201 metros deverão providenciar o equipamento para a próxima prova segundo o modelo abaixo:



N4) Para veículos conversíveis o uso do santantonio é obrigatório, independente de tempo e velocidade obtidos. Este deve cobrir o piloto e ser do tipo “Funny Car Roll Cage”. Conforme figura abaixo:



ART. 34 – Fica liberado o uso de policarbonato em substituição ao vidro traseiro das picapes para possibilitar a colocação do quinto e sexto ponto de fixação do Sant Antonio.

ART. 35 – Obrigatório o uso de paraquedas nos veículos que atingirem velocidade igual ou superior a 175km/h em pistas de 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.

ART. 36 – Liberado para todas as categorias que usam vidros, a colocação de chapa de policarbonato (Lexan) por baixo do vidro.

CAPÍTULO IX – PROVA NOTURNA

ART. 37 – As provas noturnas serão sempre anunciadas com antecedência em regulamento particular de prova, em decisão do Clube Organizador.

ART. 38 – Em provas noturnas, o carro de competição deve possuir uma luz de sinalização na cor vermelha posicionado acima do para-choque na parte traseira do veículo. Podendo essa ser única e de qualquer tipo, desde que visível a no mínimo 400 metros em qualquer condição do tempo, recomendasse lâmpada de 10 watts ou similar.

ART. 39 – É opcional o veículo possuir faróis dianteiros em funcionamento.

CAPÍTULO X – PNEUS:

ART. 40 – Naquelas Categorias em que há normas específicas para pneus, qualquer modificação, tratamento, geração de sulcos, aplicação de solventes ou agentes químicos, aquecimento ou resfriamento artificial dos pneus fica terminantemente proibido.

ART. 41 – A medição de dureza será padrão conforme regulamento da categoria.

ART. 42 – Todas as categorias em que os pneus forem lacrados, em caso de necessidade de troca do pneu por furo ou defeito, os comissários técnicos deverão ser consultados e sua decisão é irrevogável.

ART. 43 – Em caso de autorização, o pneu velho ficará retido para futura análise e comprovação da necessidade de troca. A troca de pneu(s) sem a devida autorização dos comissários acarretará em desclassificação e outras penalidades conforme CDA.

FERNANDO DRAPALA
PRESIDENTE

EVERTON LIEBL
DIRETOR TÉCNICO

AUTOMÓVEL CLUBE DE MAFRA
<http://www.automovelclubedemafra.com.br>
automovelclubedemafra@gmail.com

FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SANTA CATARINA
<http://www.fauesc.org.br/>
fauesc@fauesc.org.br

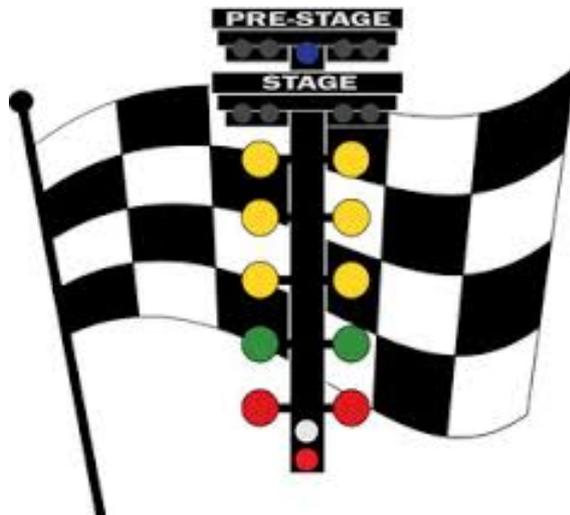
CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
<http://www.cba.org.br>
imprensa@cba.org.br

Mafra, 01 fevereiro, 2018

ESPERAMOS QUE O PRESENTE REGULAMENTO SEJA CUMPRIDO NA ÍNTEGRA.

CONTEÚDO

CAPÍTULO I – DO REGULAMENTO TÉCNICO – REGRAS GERAIS	1
CAPÍTULO II – REGULAMENTAÇÃO:	1
CAPÍTULO III – HOMOLOGAÇÃO:	2
CAPÍTULO IV – ALIVIO DE PESO:	2
CAPÍTULO V – ESCAPAMENTO:	2
CAPÍTULO VI – TRANSMISSÃO:.....	3
CAPÍTULO VII – CARROCERIA E CHASSIS:	3
CAPÍTULO VIII – SEGURANÇA:	3
CAPÍTULO IX – PROVA NOTURNA	6
CAPÍTULO X – PNEUS:	6



CAMPEONATO CATARINENSE DE ARRANCADA NA TERRA 2018

REGULAMENTO TÉCNICO CATEGORIA STANDARD (ST)

CAPÍTULO I – DEFINIÇÃO:

ART. 1 – 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.

CAPÍTULO II – HOMOLOGAÇÃO:

ART. 2 – 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.

ART. 3 – Permitido o uso de veículos de no mínimo 02 (dois) lugares.

ART. 4 – A denominação desta categoria será Standard.

CAPÍTULO III – ALÍVIO DE PESO:

ART. 5 – 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, ver item carro Montado no Regulamento Regras Gerais.

ART. 6 – Permitida a retirada do macaco, estepe, chave de roda e triângulo de segurança.

ART. 7 – Nos veículos do tipo furgão é permitida a retirada da grade divisória do habitáculo e da tampa de madeira do assoalho.

CAPÍTULO IV – MOTOR:

ART. 8 – 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.

ART. 9 – Os coxins do motor devem ser montados de forma que não afetem a posição original do motor.

ART. 10 – O material de construção dos coxins do motor é livre.

ART. 11 – Os pontos de fixação dos suportes do motor no motor devem permanecer originais.

ART. 12 – A ordem de montagem de fábrica do conjunto motor, caixa de câmbio e diferencial não pode ser alterada.

ART. 13 – Liberado o trabalho do bloco original da marca do veículo, permitindo-se o aumento do volume do mesmo.

ART. 14 – 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.

ART. 15 – Proibido o uso de blocos de modelos de veículos provenientes de importação independente.

CAPÍTULO V – SISTEMA DE IGNIÇÃO:

ART. 16 – Marca e tipo de velas, limitador de giro e cabos de alta tensão são livres.

ART. 17 – O número de velas não poderá ser alterado.

ART. 18 – O número de bobinas é livre, bem como seu tipo e marca.

ART. 19 – O módulo de ignição é livre no seu tipo e marca.

CAPÍTULO VI – SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

ART. 20 – Termostato e sistema de controle de temperatura são livres.

ART. 21 – O ventilador e o acionamento são livres, porém todos os componentes devem estar presentes no veículo.

ART. 22 – Proibida a retirada do radiador, bomba d’água ou das mangueiras que os ligam.

ART. 23 – Proibida a mudança do local de fixação dos itens mencionados acima.

CAPÍTULO VII – CABEÇOTE:

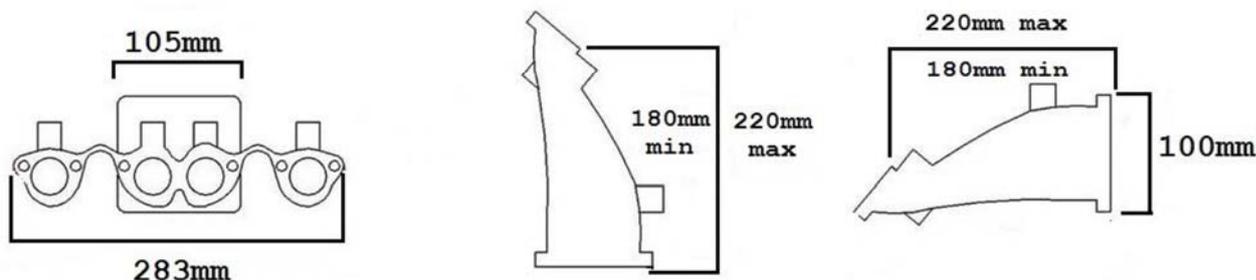
ART. 24 – O cabeçote deve ser obrigatoriamente original fornecido pelo fabricante do veículo, sendo permitido o seu trabalho. Proibido o uso de cabeçote importados do tipo “Spiess”, “Formula 3”, “GTI alemão sem câmara”.

- ART. 25** – Permitida a substituição do comando de válvulas.
- ART. 26** – O uso de cabeçotes de 16 (dezesesseis) e 20 (vinte) válvulas é proibido.
- ART. 27** – Liberado o uso de cabeçotes com fluxo cruzado.
- ART. 28** – é proibido qualquer adição externa de material com o intuito de prolongar os dutos de admissão do cabeçote.

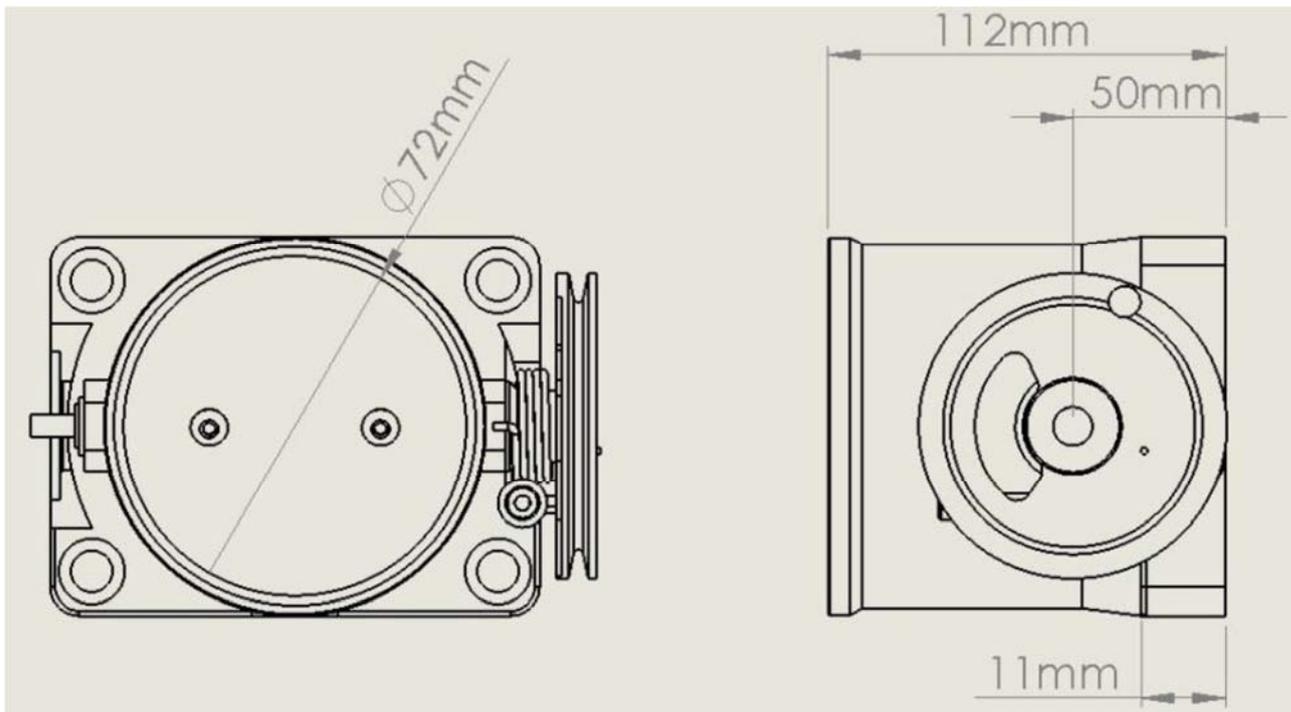
CAPÍTULO VIII – ALIMENTAÇÃO:

- ART. 29** – O coletor de admissão deve ser original ou cópia conforme item abaixo, do modelo fornecido pelo fabricante do veículo, podendo ser trabalhado, porém mantendo as características externas de tamanho e dimensões originais do fabricante. As únicas alterações, recortes ou soldas permitidas são aquelas necessárias para adaptação do corpo de borboleta/carburador no coletor original e adaptação do(s) do(s) bico(s) injetor(es).
- ART. 30** – Para todos, o coletor de admissão deverá ser fixado diretamente ao cabeçote, cuja junta não deverá ultrapassar a espessura de 5mm.
- ART. 31** – Permitido para a linha VW unilateral o uso do coletor de modelo Kombi Diesel 1.5L / 1.6L, ou cópia idêntica, sendo permitido apenas modificações em detalhes externos como suportes e flange, que deve seguir a especificação dos itens e, f e h, respeitando as dimensões abaixo, ficando proibidas as demais alterações.

Medidas para o coletor de admissão VW unilateral



- ART. 32** – A medida máxima ou mínima do coletor é considerada a partir do cabeçote até a parte final da flange, medidos na parte superior.
- ART. 33** – Permitido soldas somente para a adaptação dos bicos, flauta, suporte de cabo do acelerador e flange para do corpo de borboleta.
- ART. 34** – A espessura da junta entre a flange e a TBI é de no Máximo 5mm.
- ART. 35** – O corpo de borboleta deverá ser fixado diretamente ao coletor, e a espessura da flange é de no máximo 15mm (milímetros), ficando proibido qualquer tipo de prolongador.
- ART. 36** – Permitido 01 corpo de borboleta de no máximo 72 milímetros de diâmetro de borboleta. (conforme figura abaixo)



ART. 37 – A medida permitida entre a base do corpo de borboleta e o conjunto eixo borboleta é de no máximo 5 centímetros.

ART. 38 – Permitido o uso de corneta após o conjunto eixo/borboleta, a partir do termino do corpo de borboleta.

ART. 39 – O uso de injeção eletrônica é permitido, com no máximo 1 (um) bico injetor por cilindro.

ART. 40 – Permitido o uso de 1 carburador ou 1 corpo de borboleta de qualquer tipo ou marca, sendo permitido ainda, o uso de catracas, modificar os elementos internos dos mesmos ou dispositivos de injeção que regulam a quantidade de ar/combustível.

ART. 41 – Fica proibido qualquer tipo de dispositivo de superalimentação (óxido nítrico, turbo compressor, blower, supercharger e outros mais que possam surgir).

CAPÍTULO IX – ESCAPAMENTO:

ART. 42 – Livre

CAPÍTULO X – SUSPENSÃO:

ART. 43 – Devem ser mantidos os pontos de fixação originais do veículo.

ART. 44 – A distância ente o eixo 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 vírgulas 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.

ART. 45 – Os amortecedores são livres, contanto que seu número, tipo (telescópico, braço, etc.) e pontos de fixação sejam conservados.

- ART. 46** – Fica liberado o trabalho dos batentes superiores dos amortecedores dianteiros e/ou traseiros, podendo os mesmos ser substituídos por alumínio ou aço.
- ART. 47** – Proibido o uso de rodas (wheelie bars) para apoiar o veículo.
- ART. 48** – Liberado o uso de “camber plate”.
- ART. 49** – Demais alterações são permitidas.

CAPÍTULO XI – TRANSMISSÃO:

- ART. 50** – A caixa de câmbio (carcaça) deverá ser do mesmo fabricante do veículo.
- ART. 51** – As engrenagens do conjunto de relação são livres quanto a dimensões e procedência.
- ART. 52** – A caixa de câmbio e o diferencial devem ser nacionais, podendo ser trabalhados, porém de acionamento manual, ficando proibido o uso de caixa automática.
- ART. 53** – A existência de conversor de torque no câmbio utilizado caracterizará que o mesmo é automático.
- ART. 54** – 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.
- ART. 55** – Permitido o uso de diferencial autoblocante ou similares.
- ART. 56** – O sistema do seletor de marchas deve possuir padrão de mudança em H (tipo h-pattern).
- ART. 57** – 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.
- ART. 58** – Proibido o uso de trambulador de engate rápido tipo “in line”, “v gate” ou similares.
- ART. 59** – Permitido o uso de sistema de alavanca de engate rápido tipo “short shift” montados sobre o sistema original.

CAPÍTULO XII – EMBREAGEM:

- ART. 60** – Livre, porém não pode ser automática.
- ART. 61** – 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).
- ART. 62** – O acionamento, controle da embreagem, ou o que se faça necessário para o uso da embreagem, deve ser original do veículo.

CAPÍTULO XIII – RODAS E PNEUS:

- ART. 63** – As rodas são livres, respeitando o diâmetro mínimo de 13” e máximo 17”.
- ART. 64** – Os pneus deverão obrigatoriamente possuir classificação DOT com medidas de largura máxima em 215mm e mínima 165mm.

- ART. 65 –** 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 em qualquer lugar da banda de rodagem.
- ART. 66 –** Permitida a utilização de pneus importados quando estes estiverem montados nas rodas fora do eixo de tração.
- ART. 67 –** 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”.
- ART. 68 –** Os pneus utilizados nesta categoria deverão ter classificação de índice de velocidade mínimo de H para pistas de 201 metros, (compatível com a velocidade alcançada) descrito na lateral do pneu. O piloto, cujo veículo exceder a velocidade permitida pelo índice do pneu, deverá providenciar a substituição do pneu por um de índice compatível com a velocidade alcançada. Neste caso, o piloto só poderá participar da próxima atividade de pista quando comprovar a substituição do pneu pelo de índice apropriado. Proibido o uso de pneus da marca Michelin Primacy.
- ART. 69 –** É proibido o uso de pneus “slick” de qualquer tipo, bem como pneus refrisados, recapados, remoldados ou similares.
- ART. 70 –** Os pneus não podem exceder o limite externo dos para-lamas.
- ART. 71 –** 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 desempenho dos mesmos. Qualquer alteração, ou excesso de desgaste na lateral dos pneus poderá ser interpretado como alteração física pela comissão técnica.
- ART. 72 –** O índice de dureza mínimo admitido será 55 na banda de rodagem (medido em toda a área em contato com o solo) e 50 no costado (medida em toda a 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 à disposição dos participantes durante a vistoria inicial.
- ART. 73 –** Os pneus de tração deverão ter uma calibragem mínima de 12 PSI para poder efetuar sua largada válida. O carro que estiver em desacordo com este item, não poderá largar. Após a largada, os vistoriadores poderão verificar novamente a calibragem, caso esta esteja em desacordo com essas medidas, o mesmo será desclassificado da bateria em questão. Porém neste caso não estará excluído da prova. Obs.: O calibrador oficial do evento que estará sendo utilizado pela equipe técnica de vistoria ficará a disposição dos participantes durante a vistoria inicial.
- ART. 74 –** Os pneus da tração serão medidos e lacrados durante a vistoria, em sua primeira largada válida, caso os pneus não passem na dureza nesta primeira bateria, o piloto será desclassificado da bateria em questão, tendo a possibilidade de trocar os mesmos para a próxima bateria. Após esta vistoria e devida lacração os pneus não poderão ser trocados até o termino da competição. Caso o índice de dureza, desgaste excessivo e/ou medida de sulco fiquem abaixo do permitido durante o transcorrer da prova, ou qualquer outra alteração que os comissários avaliem, o piloto será impedido de continuar na competição.
- ART. 75 –** Em caso de necessidade de troca do pneu por furo ou defeito, os comissários técnicos deverão ser consultados e sua decisão é irrevogável.
- ART. 76 –** Em caso de autorização, o pneu velho ficará retido para futura análise e comprovação da necessidade de troca. Só será permitida a substituição de um único pneu, seja qual for a alegação da necessidade da troca. A troca de pneu(s) sem a devida autorização dos comissários acarretará em desclassificação e outras penalidades conforme CDA.

CAPÍTULO XIV – SISTEMA DE FREIO:

- ART. 77** – O sistema de freio deve ser original, e todos os componentes devem estar presentes no veículo com as alterações permitidas abaixo:
- ART. 78** – É obrigatório a retirada do dispositivo antiblocagem (ABS).
- ART. 79** – Permitida a retirada dos defletores dos freios dianteiros.
- ART. 80** – Obrigatório que os freios dianteiros e traseiros estejam funcionando.
- ART. 81** – Fica ainda autorizada a utilização de freio a disco na traseira nos veículos que não o possuem originalmente.
- ART. 82** – Não é permitida a utilização de freios de motonetas ou bicicletas nas rodas dianteiras.
- ART. 83** – Liberado somente nas rodas traseiras, o uso de sistema de freio de motocicleta, desde que aprovada sua utilização pela vistoria técnica.
- ART. 84** – Liberado o acionamento dos freios traseiros através do uso de alavanca manual de acionamento.
- ART. 85** – Os freios traseiros podem funcionar de maneira independente dos freios dianteiros, sendo acionado através de cabos e alavanca.

CAPÍTULO XV – CARROCERIA E CHASSI:

- ART. 86** – É proibida qualquer alteração na carroceria ou chassi/monobloco do veículo.
- ART. 87** – Liberado o recorte da lataria interna do cofre do motor apenas para instalação de equipamentos de performance.
- ART. 88** – Proibido o recorte e a retirada das partes metálicas que compõe o monobloco do veículo.
- ART. 89** – São autorizados apenas acessórios que não alterem ou favoreçam de qualquer forma o rendimento mecânico ou aerodinâmico do veículo.
- ART. 90** – 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.
- ART. 91** – As portas dianteiras do veículo devem ser funcionais e com travamento eficiente.
- ART. 92** – Todos os componentes que equipam o modelo básico da linha devem estar presentes, os itens tidos como opcionais podem ser substituídos pelos itens básicos.
- ART. 93** – 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.
- ART. 94** – Permitida a retirada da placa de licença, suporte de placa e alma do para-choque.
- ART. 95** – 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.
- ART. 96** – Demais alterações não são permitidas.

CAPÍTULO XVI – HABITÁCULO:

ART. 97 – Proibida a retirada de qualquer parte interna original do veículo com exceção dos itens permitidos.

ART. 98 – Permitido remover a prateleira traseira de veículos dois volumes.

ART. 99 – Permitida a retirada da grade divisória do habitáculo e da tampa de madeira do assoalho dos veículos tipo furgão.

ART. 100 – Todos os componentes que equipam o modelo básico da linha devem estar presentes, os itens tidos como opcionais podem ser substituídos pelos itens básicos.

ART. 101 – 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.

ART. 102 – Permitida a retirada do tapete do assoalho, do tapete do piso do porta-malas e dos cintos de segurança originais e seus suportes.

ART. 103 – Permitida a retirada do console central.

ART. 104 – Permitida a retirada do sistema de ar quente e frio.

ART. 105 – Demais alterações não são permitidas.

CAPÍTULO XVII – SISTEMA ELÉTRICO:

ART. 106 – A capacidade e a marca da bateria são livres, bem como seus cabos.

ART. 107 – Obrigatório o uso de somente 1 (uma) bateria de 12 volts

ART. 108 – A bateria deve estar solidamente fixada em seu local original.

ART. 109 – A localização do alternador deve ser original, podendo apenas ser substituído por outro de maior potência.

CAPÍTULO XVIII – SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

ART. 110 – Nenhuma tubulação ou reservatório de fluidos de lubrificação pode estar localizado no habitáculo.

ART. 111 – 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.

ART. 112 – Proibido o uso de bomba de lubrificação externa.

CAPÍTULO XIX – CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

ART. 113 – A tubulação de combustível não pode passar por dentro do habitáculo.

- ART. 114** – Bomba e filtros de combustível devem estar devidamente protegidos e não podem estar localizados no interior do habitáculo.
- ART. 115** – Permitido o uso de somente 1 (um) dosador.
- ART. 116** – Permitido o uso de 1 (uma) bomba de combustível mecânica (original da linha do veículo) ou elétrica.
- ART. 117** – É permitido alterar a pressão de sobre-alimentação, independente de ser mecânico ou elétrico.
- ART. 118** – O tanque pode ser substituído por outro mas manter como única fonte de alimentação e no mesmo local do original.
- ART. 119** – Permitido o uso de “catch tank”. Fica definido como “catch tank”, qualquer reservatório adicional, subdivisão ou sistema de contenção feita no tanque.
- ART. 120** – O abastecimento deve ser feito obrigatoriamente pelo local original do veículo especificado pelo fabricante.

CAPÍTULO XX – SEGURANÇA:

- ART. 121** – Vide Regras Gerais.
- ART. 122** – 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.

FERNANDO DRAPALA
PRESIDENTE

EVERTON LIEBL
DIRETOR TÉCNICO

AUTOMÓVEL CLUBE DE MAFRA
<http://www.automovelclubedemafra.com.br>
automovelclubedemafra@gmail.com

FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SANTA CATARINA
<http://www.fauesc.org.br/>
fauesc@fauesc.org.br

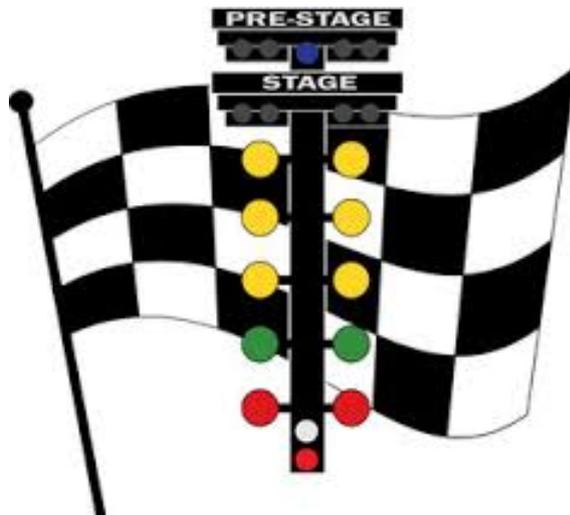
CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
<http://www.cba.org.br>
imprensa@cba.org.br

Mafra, 01 fevereiro, 2018

OFICIAL (ST) – 2018_rev2

CONTEÚDO

CAPÍTULO I –	DEFINIÇÃO:	1
CAPÍTULO II –	HOMOLOGAÇÃO:	1
CAPÍTULO III –	ALIVIO DE PESO:	1
CAPÍTULO IV –	MOTOR:	2
CAPÍTULO V –	SISTEMA DE IGNIÇÃO:.....	2
CAPÍTULO VI –	SISTEMA DE ARREFECIMENTO:	2
CAPÍTULO VII –	CABEÇOTE:.....	2
CAPÍTULO VIII –	ALIMENTAÇÃO:.....	3
CAPÍTULO IX –	ESCAPAMENTO:	4
CAPÍTULO X –	SUSPENSÃO:.....	4
CAPÍTULO XI –	TRANSMISSÃO:.....	5
CAPÍTULO XII –	EMBREAGEM:	5
CAPÍTULO XIII –	RODAS E PNEUS:	5
CAPÍTULO XIV –	SISTEMA DE FREIO:.....	6
CAPÍTULO XV –	CARROCERIA E CHASSI:.....	7
CAPÍTULO XVI –	HABITÁCULO:.....	8
CAPÍTULO XVII –	SISTEMA ELÉTRICO:	8
CAPÍTULO XVIII –	SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:	8
CAPÍTULO XIX –	CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:	8
CAPÍTULO XX –	SEGURANÇA:	9



CAMPEONATO CATARINENSE DE ARRANCADA NA TERRA 2018

REGULAMENTO TÉCNICO CATEGORIA DIANTEIRA ORIGINAL (DO)

CAPÍTULO I – DEFINIÇÃO:

ART. 1 – Participam desta categoria veículos de turismo de grande produção em série, nacionais ou importados, coupê, sedan ou pick-up, de 2, 3, 4 ou 5 portas, de tração dianteira equipados com motores naturalmente aspirados.

CAPÍTULO II – HOMOLOGAÇÃO:

ART. 2 – Veículos com produção mínima de 1000 (mil) exemplares idênticos, em 12(doze) meses consecutivos, equipados originalmente com motores de no máximo 5 (cinco) cilindros.

ART. 3 – Permitido o uso de veículos de no mínimo 02 (dois) lugares.

ART. 4 – A denominação desta categoria será Dianteira Original.

CAPÍTULO III – ALÍVIO DE PESO

ART. 5 – 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.

ART. 6 – Permitida a retirada do macaco, estepe, chave de roda e triângulo de segurança.

ART. 7 – Nos veículos do tipo furgão é permitida a retirada da grade divisória do habitáculo e da tampa de madeira do assoalho.

CAPÍTULO IV – MOTOR:

ART. 8 – 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.

ART. 9 – Fica liberado o Swap de motor, por ex: Honda Civic série B para série K, Punto com motor Marea 5 cilindros, Golf com motor de Jetta 5 cil ... No entanto os pontos de fixação originais devem ser respeitados. O motor deve ser do mesmo fabricante da carroceria e na configuração transversal ou longitudinal, conforme a configuração original da carroceria utilizada.

ART. 10 – Os coxins do motor devem ser montados de forma que não afetem a posição original do motor.

ART. 11 – O material de construção dos coxins do motor é livre.

ART. 12 – Os pontos de fixação dos suportes do motor no motor devem permanecer originais.

ART. 13 – A ordem de montagem de fábrica do conjunto motor, caixa de câmbio e diferencial não pode ser alterada.

ART. 14 – Liberado o trabalho do bloco original da marca do veículo, permitindo-se o aumento do volume do mesmo.

ART. 15 – 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.

CAPÍTULO V – SISTEMA DE IGNIÇÃO:

ART. 16 – Marca e tipos livre.

CAPÍTULO VI – SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

ART. 17 – Termostato e sistema de controle de temperatura são livres.

ART. 18 – O ventilador e o acionamento são livres, porém todos os componentes devem estar presentes no veículo.

ART. 19 – Proibida a retirada do radiador, bomba d’água ou das mangueiras que os ligam.

ART. 20 – Proibida a mudança do local de fixação dos itens mencionados acima.

CAPÍTULO VII – CABEÇOTE:

ART. 21 – O cabeçote deve ser obrigatoriamente fornecido pelo fabricante do veículo, sendo permitido o seu trabalho.

ART. 22 – Permitida a substituição do comando de válvulas original.

ART. 23 – O uso de cabeçotes de 16 (dezesesseis) e 20 (vinte) válvulas é permitido desde que este seja fornecido pelo mesmo fabricante do veículo.

ART. 24 – Liberado o uso de cabeçotes com fluxo cruzado.

ART. 25 – Para os veículos equipados com cabeçote 8 (oito) válvulas, e permitido o uso de cabeçotes nacionais ou importados de qualquer marca desde que sejam fabricados em alumínio fundido. (Proibido o uso de cabeçotes do tipo billet).

CAPÍTULO VIII – ALIMENTAÇÃO:

ART. 26 – O coletor de admissão é livre.

ART. 27 – O número de carburadores ou corpos de injeção é livre.

ART. 28 – 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.

ART. 29 – Liberado o uso de injeção eletrônica, porém o número máximo de bicos injetores por cilindro será de 2 (dois) bicos injetores de livre procedência.

ART. 30 – Bomba de combustível livre

ART. 31 – Fica proibido qualquer tipo de dispositivo de superalimentação (óxido nítrico, turbo, compressor, blower, superchargers e outros mais que possam surgir).

ART. 32 – Combustível Livre.

CAPÍTULO IX – ESCAPAMENTO:

ART. 33 – Livre. Vide Regras Gerais.

CAPÍTULO X – SUSPENSÃO:

ART. 34 – Devem ser mantidos os pontos de fixação originais do veículo.

ART. 35 – A distância entre os eixos de rolagem devem 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 vírgulas 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.

ART. 36 – Os amortecedores são livres, contanto que seu número, tipo (telescópico, braço, etc.) e pontos de fixação sejam conservados.

ART. 37 – Fica liberado o trabalho dos batentes superiores dos amortecedores dianteiros e/ou traseiros, podendo os mesmos ser substituídos por alumínio ou aço.

ART. 38 – Proibido o uso de rodas (wheelie bars) para apoiar o veículo.

ART. 39 – Liberado o uso de “camber plate”

ART. 40 – Demais alterações são permitidas.

CAPÍTULO XI – TRANSMISSÃO:

- ART. 41 –** 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.
- ART. 42 –** As engrenagens do conjunto de relação são livres quanto a dimensões e procedência.
- ART. 43 –** A existência de conversor de torque no câmbio utilizado caracterizará que o mesmo é automático.
- ART. 44 –** 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.
- ART. 45 –** Permitido o uso de diferencial autoblocante ou similares.
- ART. 46 –** O sistema do seletor de marchas deve possuir padrão de mudança em H (tipo h-pattern).
- ART. 47 –** 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.
- ART. 48 –** Proibido o uso de trambulador de engate rápido tipo “in line”, “v gate” ou similares.
- ART. 49 –** Permitido o uso de sistema de alavanca de engate rápido tipo “short shift” montados sobre o sistema original.
- ART. 50 –** Demais alterações não são permitidas.

CAPÍTULO XII – EMBREAGEM:

- ART. 51 –** Livre, porém não pode ser automática.
- ART. 52 –** É permitido o uso de qualquer sistema eletrônico que auxilie o piloto nas trocas de marcha sem a utilização da embreagem. (“Quick Shift”, “GearController”, e aparelhos similares que possam surgir).

CAPÍTULO XIII – RODAS E PNEUS:

- ART. 53 –** As rodas são livres, respeitando o diâmetro mínimo de 13 “e máximo 17”.
- ART. 54 –** Os pneus deverão obrigatoriamente possuir classificação DOT com medidas de largura máxima em 225 mm e mínima 165 mm.
- ART. 55 –** Permitida a utilização de pneus importados do tipo “DRAG DOT RADIAL”, respeitada a medida máxima acima citada.
- ART. 56 –** Os pneus não podem exceder o limite externo dos para-lamas.
- ART. 57 –** Os pneus podem ser nacionais ou importados e devem estar em bom estado de conservação.
- ART. 58 –** Os pneus deverão ser radiais.
- ART. 59 –** Os pneus utilizados devem estar dimensionados para o peso do veículo e velocidade alcançada.

ART. 60 – Proibido o uso de pneus “slick” de qualquer tipo, como pneus recapados, remoldados ou similares.

ART. 61 – 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).

ART. 62 – 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 e sua decisão é irrevogável.

ART. 63 – Em caso de autorização, o pneu velho ficará retido para futura análise e comprovação da necessidade de troca. Só será permitida a substituição de um único pneu, seja qual for a alegação da necessidade da troca. A troca de pneu(s) sem a devida autorização dos comissários acarretará em desclassificação.

CAPÍTULO XIV – SISTEMA DE FREIO:

ART. 64 – O sistema de freio pode ser nacional ou importado, e todos os componentes devem estar presentes no veículo com as alterações permitidas abaixo:

ART. 65 – Fica autorizada a retirada do dispositivo antiblocagem (ABS).

ART. 66 – Permitida a retirada dos defletores dos freios dianteiros e hidrovácuo .

ART. 67 – Obrigatório que os freios dianteiros e traseiros estejam funcionando.

ART. 68 – Fica ainda autorizada a utilização de freio a disco na traseira nos veículos que não o possuem originalmente.

ART. 69 – Não é permitida a utilização de freios de motonetas ou bicicletas nas rodas dianteiras.

ART. 70 – Liberado nas rodas traseiras, o uso de sistema de freio de motocicleta, desde que aprovada sua utilização pela vistoria técnica.

ART. 71 – Liberado o acionamento dos freios traseiros através do uso de alavanca manual de acionamento.

ART. 72 – Os freios traseiros podem funcionar de maneira independente dos freios dianteiros, sendo acionado através de cabos e alavanca.

CAPÍTULO XV – CARROCERIA E CHASSI:

ART. 73 – É proibida qualquer alteração na carroceria ou chassi/monobloco do veículo.

ART. 74 – Liberado o recorte da lataria interna do cofre do motor apenas para instalação de equipamentos de performance.

ART. 75 – Proibido o recorte e a retirada das partes metálicas que compõem o monobloco do veículo.

ART. 76 – São autorizados apenas acessórios que não alterem ou favoreçam de qualquer forma o rendimento mecânico ou aerodinâmico do veículo.

ART. 77 – 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.

- ART. 78** – Todas as portas do veículo devem ser funcionais e com travamento eficiente.
- ART. 79** – Todos os componentes que equipam o modelo básico da linha devem estar presentes, os itens tidos como opcionais podem ser substituídos pelos itens básicos.
- ART. 80** – 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.
- ART. 81** – Permitida a retirada da placa de licença, suporte de placa e alma do para-choque.
- ART. 82** – 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.
- ART. 83** – Demais alterações não são permitidas.

CAPÍTULO XVI – HABITÁCULO:

- ART. 84** – Proibida a retirada de qualquer parte interna original do veículo com exceção dos itens permitidos.
- ART. 85** – Permitido remover a prateleira traseira de veículos dois volumes.
- ART. 86** – Permitida a retirada da grade divisória do habitáculo e da tampa de madeira do assoalho dos veículos do tipo furgão.
- ART. 87** – Todos os componentes que equipam o modelo básico da linha devem estar presentes, os itens tidos como opcionais podem ser substituídos pelos itens básicos.
- ART. 88** – 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.
- ART. 89** – Permitida a retirada do carpete do assoalho, do carpete do piso do porta-malas e dos cintos de segurança originais e seus suportes.
- ART. 90** – Permitida a retirada do console central.
- ART. 91** – Permitida a retirada do sistema de ar quente e frio.
- ART. 92** – Demais alterações não são permitidas.

CAPÍTULO XVII – SISTEMA ELÉTRICO:

- ART. 93** – A tensão, capacidade e marca da bateria são livres, bem como seus cabos.
- ART. 94** – A bateria deve estar solidamente fixada em seu local original.
- ART. 95** – Proibida a retirada do alternador e motor de arranque.

CAPÍTULO XVIII – SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

ART. 96 – O sistema de lubrificação é livre.

ART. 97 – Nenhuma tubulação ou reservatório de fluidos de lubrificação pode estar localizado no habitáculo do veículo.

ART. 98 – 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.

CAPÍTULO XIX – CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

ART. 99 – A tubulação de combustível não pode passar por dentro do habitáculo.

ART. 100 – Bomba e filtros de combustível devem estar devidamente protegidos e não podem estar localizados no interior do habitáculo.

ART. 101 – 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.

ART. 102 – Permitido o uso de “catch tank”.

ART. 103 – Fica definido como “catch tank”, qualquer reservatório adicional, subdivisão ou sistema de contenção feita no tanque.

ART. 104 – O abastecimento deve ser feito obrigatoriamente pelo local original do veículo especificado pelo fabricante.

↓

↓

↓

↓

↓

↓

↓

↓

↓

↓

↓

↓

↓

↓

↓

CAPÍTULO XX – SEGURANÇA:

ART. 1 – Vide Regras Gerais.

ART. 2 – 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.

FERNANDO DRAPALA
PRESIDENTE

EVERTON LIEBL
DIRETOR TÉCNICO

AUTOMÓVEL CLUBE DE MAFRA
<http://www.automovelclubedemafra.com.br>
automovelclubedemafra@gmail.com

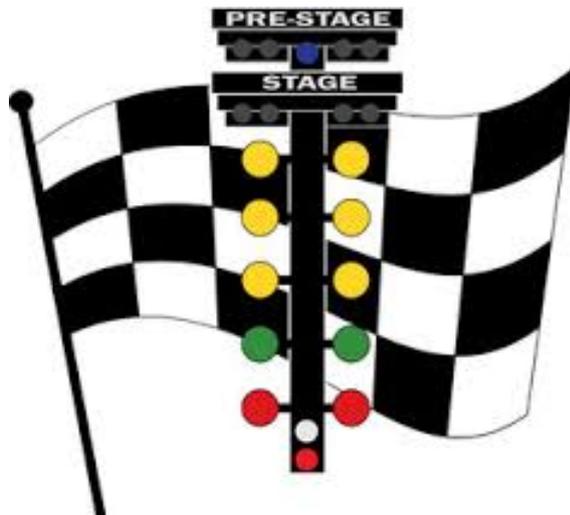
FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SANTA CATARINA
<http://www.fauesc.org.br/>
fauesc@fauesc.org.br

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
<http://www.cba.org.br>
imprensa@cba.org.br

Mafra, 01 fevereiro, 2018

CONTEÚDO

CAPÍTULO I –	DEFINIÇÃO:	1
CAPÍTULO II –	HOMOLOGAÇÃO:	1
CAPÍTULO III –	ALIVIO DE PESO	1
CAPÍTULO IV –	MOTOR:	2
CAPÍTULO V –	SISTEMA DE IGNIÇÃO:.....	2
CAPÍTULO VI –	SISTEMA DE ARREFECIMENTO:	2
CAPÍTULO VII –	CABEÇOTE:.....	2
CAPÍTULO VIII –	ALIMENTAÇÃO:.....	3
CAPÍTULO IX –	ESCAPAMENTO:	3
CAPÍTULO X –	SUSPENSÃO:.....	3
CAPÍTULO XI –	TRANSMISSÃO:.....	4
CAPÍTULO XII –	EMBREAGEM:	4
CAPÍTULO XIII –	RODAS E PNEUS:	4
CAPÍTULO XIV –	SISTEMA DE FREIO:.....	5
CAPÍTULO XV –	CARROCERIA E CHASSI:.....	5
CAPÍTULO XVI –	HABITÁCULO:	6
CAPÍTULO XVII –	SISTEMA ELÉTRICO:	6
CAPÍTULO XVIII –	SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:	7
CAPÍTULO XIX –	CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:	7
CAPÍTULO XX –	SEGURANÇA:	8



CAMPEONATO CATARINENSE DE ARRANCADA NA TERRA 2018

REGULAMENTO TÉCNICO CATEGORIA DIANTEIRA SUPER (DS)

CAPÍTULO I – DEFINIÇÃO:

ART. 1 – Participam desta categoria veículos de turismo de grande produção em série, nacionais ou importados, coupê, sedan ou pick-up, de 2, 3, 4 ou 5 portas, de tração dianteira equipados com motores naturalmente aspirados.

CAPÍTULO II – HOMOLOGAÇÃO:

ART. 2 – Veículos com produção mínima de 1000 (mil) exemplares idênticos, em 12(doze) meses consecutivos, equipados originalmente com motores de no máximo 5 (cinco) cilindros.

ART. 3 – Permitido o uso de veículos de no mínimo 02 (dois) lugares ou mais.

ART. 4 – A denominação desta categoria será Dianteira Super.

CAPÍTULO III – ALÍVIO DE PESO:

ART. 5 – Liberado o alívio de peso através da substituição de componentes móveis do veículo, por material mais leve.

CAPÍTULO IV – MOTOR:

ART. 6 – A ordem de montagem de fábrica do conjunto motor, caixa de câmbio e diferencial não pode ser alterada.

ART. 7 – Fica liberado o Swap de motor, por ex: Honda Civic série B para série K, Punto com motor de Marea 5 cilindros, Golf com motor de Jetta 5 cil... No entanto os pontos de fixação originais devem ser respeitados conforme itens C, D abaixo. O motor deve ser do mesmo fabricante da carroceria e na configuração transversal ou longitudinal, conforme a configuração original da carroceria utilizada.

ART. 8 – Os coxins do motor devem ser montados de forma que não afetem a posição original do motor.

ART. 9 – O material de construção dos coxins do motor é livre.

ART. 10 – A ordem de montagem de fábrica do conjunto motor, caixa de câmbio e diferencial não pode ser alterada. Salvo os descritos no item B.

ART. 11 – Liberado o trabalho do bloco original da marca do veículo, permitindo-se o aumento do volume do mesmo.

ART. 12 – Liberado o uso dos blocos de veículos em produção, fora de linha ou comercializados diretamente pelo fabricante do veículo.

CAPÍTULO V – SISTEMA DE IGNIÇÃO:

ART. 13 – Marca e tipos livre.

CAPÍTULO VI – SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

ART. 14 – Termostato, sistema de controle de temperatura, acionamento e o ventilador são livres.

ART. 15 – Permitida a retirada do radiador, bomba d'água ou das mangueiras que os ligam.

CAPÍTULO VII – CABEÇOTE:

ART. 16 – O cabeçote deve ser obrigatoriamente fornecido pelo fabricante do veículo, sendo permitido o seu trabalho.

ART. 17 – Permitida a substituição do comando de válvulas original.

ART. 18 – O uso de cabeçotes de 16 (dezesesseis) e 20 (vinte) válvulas é permitido, seguindo o disposto no artigo 3.3 deste regulamento.

ART. 19 – Permitido o uso de cabeçote de fluxo cruzado.

ART. 20 – Para os veículos equipados com cabeçote 8 (oito) válvulas, e permitido o uso de cabeçotes nacionais ou importados de qualquer marca desde que sejam fabricados em alumínio fundido. (proibido o uso de cabeçotes do tipo billet).

CAPÍTULO VIII – ALIMENTAÇÃO:

ART. 21 – O coletor de admissão é livre.

ART. 22 – Permitido o uso de carburadores / injeção nacionais ou importados.

ART. 23 – 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.

ART. 24 – Nos veículos com injeção eletrônica é livre o número de bicos.

ART. 25 – Permitido o uso óxido nitroso sendo permitido apenas um kit de oxido nitroso de 1 estagio. O solenoide de nitro deverá ser único e ter como especificação máxima 200HP indicado pelo fabricante.

ART. 26 – Fica obrigatório a instalação de um giclê (restritor de gás) na entrada do solenóide, (cilindro de gás > mangueira > giclê restritor > solenoide) com um orifício de 1.980 mm (milímetros) para conferencia da vistoria.

ART. 27 – O combustível é livre.

ART. 28 – Proibido o uso de superalimentação: turbo compressor, blower, supercharger e outros mais que venham a surgir.

CAPÍTULO IX – ESCAPAMENTO:

ART. 29 – Livre. Vide Regras Gerais.

CAPÍTULO X – SUSPENSÃO:

ART. 30 – A distância ente o eixo 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 vírgulas 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.

ART. 31 – Demais alterações são livres.

ART. 32 – 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 das barras seja:

ART. 33 – veículos modelos sedan ou pick up - 1,65m (hum metro e sessenta e cinco centímetros)

ART. 34 – veículo modelo hatch – 2,05 (dois metros e cinco centímetros).

ART. 35 – 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.

CAPÍTULO XI – TRANSMISSÃO:

ART. 36 – A caixa de câmbio (carcaça) deverá ser do mesmo fabricante do veículo.

ART. 37 – Proibido o uso de caixa de câmbio automática.

ART. 38 – A existência de conversor de torque no câmbio utilizado caracterizará que o mesmo é automático.

ART. 39 – Trambulador livre.

ART. 40 – Obrigatória a existência da marcha a ré funcionando normalmente.

ART. 41 – Permitido o uso de diferencial autoblocante ou qualquer modificação que transforme o diferencial em autoblocante.

CAPÍTULO XII – EMBREAGEM:

ART. 42 – Livre, porém não pode ser automática.

CAPÍTULO XIII – RODAS E PNEUS:

ART. 43 – As rodas são livres, respeitando o diâmetro mínimo de 13 “e máximo 17”

ART. 44 – Permitido o uso de qualquer tipo de pneus, nacionais ou importados, “slick” de qualquer tipo ou os pneus específicos para competições de arrancada.

ART. 45 – Os pneus devem estar em bom estado de conservação.

ART. 46 – Os pneus utilizados devem estar dimensionados para o peso do veículo e para a velocidade alcançada.

ART. 47 – Proibido o uso de pneus recapados, “remold” ou similares.

CAPÍTULO XIV – SISTEMA DE FREIO:

ART. 48 – Livre, desde que funcionando com eficiência nas rodas dianteiras.

ART. 49 – Não é permitida a utilização de freios de motonetas ou bicicletas nas rodas dianteiras.

ART. 50 – Liberado nas rodas traseiras, o uso de sistema de freio de motocicleta, desde que aprovada sua utilização pela vistoria técnica.

CAPÍTULO XV – CARROCERIA E CHASSI:

ART. 51 – 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.

ART. 52 – 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 santantonio junto ao teto.

ART. 53 – A parede de fogo deve ser mantida de acordo com suas características originais.

ART. 54 – O assoalho deve ser mantido original até a coluna “b” do veículo.

ART. 55 – Liberado o trabalho ou recorte no túnel, desde que preservadas as condições de segurança a serem verificadas por ocasião da vistoria.

ART. 56 – 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.

ART. 57 – A lataria das torres dianteiras deve ser mantida.

ART. 58 – 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.

ART. 59 – Proibida a substituição total do chassi / monobloco por estrutura tubular.

ART. 60 – Todos os componentes móveis da carroceria podem ser substituídos por material mais leve, porém não podem simplesmente ser retirados.

ART. 61 – 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.

CAPÍTULO XVI – HABITÁCULO:

ART. 62 – Permitida a retirada das forrações internas e bancos do veículo, bem como painel e consoles.

ART. 63 – Obrigatória a instalação de “gaiola de segurança” conforme especificação no Regras Gerais

ART. 64 – O pára-brisa e demais vidros só poderão ser substituídos por “lexan” ou policarbonato, devidamente fixados.

ART. 65 – Proibido o uso de acrílico.

ART. 66 – Veículos sem vidro ou “lexan” na porta do piloto deverão ter rede de contenção em seu lugar.

CAPÍTULO XVII – SISTEMA ELÉTRICO:

ART. 67 – A bateria deve estar solidamente fixada.

ART. 68 – A tensão, capacidade e marca da bateria é livre, bem como seus cabos.

ART. 69 – Caso a bateria seja deslocada do seu local original, esta deve ser fixada com um assento e cintas metálicas com revestimento isolante.

ART. 70 – A bateria deve ser recoberta por uma caixa confeccionada em material isolante caso esteja dentro do habitáculo do veículo.

CAPÍTULO XVIII – SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

ART. 71 – O sistema de lubrificação é livre.

ART. 72 – 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.

ART. 73 – Todos os respiros de óleo devem finalizar em um ou mais reservatórios com capacidade mínima total de 2(dois) litros, litros e devem estar localizados do lado oposto ao do escapamento.

CAPÍTULO XIX – CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

ART. 74 – O percurso da linha de combustível é livre.

ART. 75 – O tanque de combustível é livre, mas não pode ser construído com chapas de zinco.

ART. 76 – No caso de o 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.

CAPÍTULO XX – SEGURANÇA:

ART. 77 – Vide Regras Gerais.

ART. 78 – 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.

ART. 79 – 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 5lbs, 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.

FERNANDO DRAPALA
PRESIDENTE

EVERTON LIEBL
DIRETOR TÉCNICO

AUTOMÓVEL CLUBE DE MAFRA
<http://www.automovelclubedemafra.com.br>
automovelclubedemafra@gmail.com

FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SANTA CATARINA
<http://www.fauesc.org.br/>
fauesc@fauesc.org.br

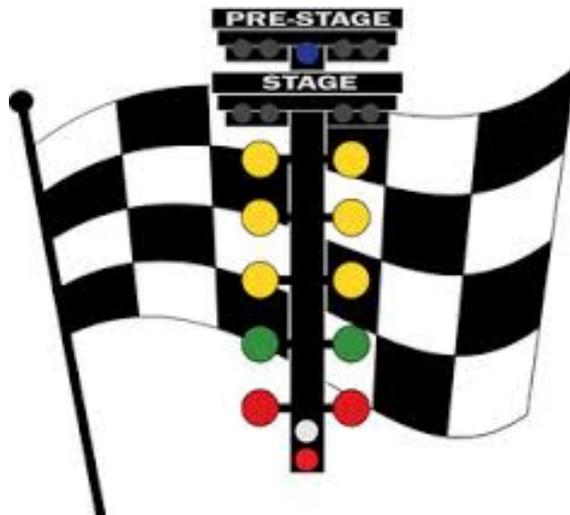
CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
<http://www.cba.org.br>
imprensa@cba.org.br

Mafra, 01 fevereiro, 2018

OFICIAL (DS) - 2018_rev2

CONTEÚDO

CAPÍTULO I –	DEFINIÇÃO:	1
CAPÍTULO II –	HOMOLOGAÇÃO:	1
CAPÍTULO III –	ALIVIO DE PESO:	1
CAPÍTULO IV –	MOTOR:	2
CAPÍTULO V –	SISTEMA DE IGNIÇÃO:.....	2
CAPÍTULO VI –	SISTEMA DE ARREFECIMENTO:	2
CAPÍTULO VII –	CABEÇOTE:.....	2
CAPÍTULO VIII –	ALIMENTAÇÃO:.....	3
CAPÍTULO IX –	ESCAPAMENTO:	3
CAPÍTULO X –	SUSPENSÃO:.....	3
CAPÍTULO XI –	TRANSMISSÃO:.....	3
CAPÍTULO XII –	EMBREAGEM:	4
CAPÍTULO XIII –	RODAS E PNEUS:	4
CAPÍTULO XIV –	SISTEMA DE FREIO:.....	4
CAPÍTULO XV –	CARROCERIA E CHASSI:.....	4
CAPÍTULO XVI –	HABITÁCULO:	5
CAPÍTULO XVII –	SISTEMA ELÉTRICO:	5
CAPÍTULO XVIII –	SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:	5
CAPÍTULO XIX –	CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:	6
CAPÍTULO XX –	SEGURANÇA:	6



CAMPEONATO CATARINENSE DE **ARRANCADA NA TERRA 2018**

REGULAMENTO TÉCNICO **CATEGORIA STREET TRACÇÃO** **TRASEIRA (STT)**

CAPÍTULO I – DEFINIÇÃO:

ART. 1 – 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.

CAPÍTULO II – HOMOLOGAÇÃO:

ART. 2 – 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.

ART. 3 – Permitido o uso de veículos de 02 (dois) ou mais lugares.

ART. 4 – A denominação desta categoria será Street Tração Traseira.

CAPÍTULO III – PESO MÍNIMO:

ART. 5 – 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, ver item carro Montado no Regulamento Regras Gerais.

ART. 6 – Permitida a retirada do macaco, estepe, chave de roda e triângulo de segurança.

CAPÍTULO IV – MOTOR:

ART. 7 – 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.

ART. 8 – A ordem de montagem de fábrica do conjunto motor, caixa de câmbio e diferencial não pode ser alterada.

ART. 9 – Fica livre o trabalho do bloco original, permitindo-se o aumento do volume do mesmo.

ART. 10 – 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.

ART. 11 – Para veículos modelos Chevrolet Opala/Caravan fica proibido o bloco de motor 292 usado nos caminhões A-60 e A-70 da mesma marca.

ART. 12 – 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.

ART. 13 – Para Veículos Chevrolet modelos Opala/Caravan, o diâmetro máximo do pistão deverá ser de 101,6mm (4 pol).

CAPÍTULO V – SISTEMA DE IGNIÇÃO:

ART. 14 – Marca e tipos livre.

CAPÍTULO VI – SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

ART. 15 – Termostato e sistema de controle de temperatura são livres.

ART. 16 – O ventilador e o acionamento são livres, porém todos os componentes devem estar presentes no veículo.

ART. 17 – Proibida a retirada do radiador, bomba d'água ou das mangueiras que os ligam.

ART. 18 – Proibida a mudança do local de fixação dos itens mencionados acima.

CAPÍTULO VII – CABEÇOTE:

ART. 19 – O cabeçote deve ser original e nacional.

ART. 20 – O cabeçote pode ser substituído por outro de reposição, devendo este, ser nacional e seguir mesmas especificações do original.

ART. 21 – O retrabalho no cabeçote é livre.

ART. 22 – Permitida a substituição do comando de válvulas original.

CAPÍTULO VIII – ALIMENTAÇÃO:

ART. 23 – O coletor de admissão é livre.

ART. 24 – O aumento do número original de carburadores é permitido.

ART. 25 – 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.

ART. 26 – Proibido o uso de qualquer tipo de bico de injeção de combustível.

ART. 27 – Proibido qualquer tipo de dispositivo de superalimentação. (óxido nitroso, turbo compressor, blower, superchargers e outros mais que possam surgir).

ART. 28 – Obrigatório o uso de Metanol puro como combustível com as especificações técnicas descritas nas Regras Gerais.

CAPÍTULO IX – ESCAPAMENTO:

ART. 29 – Livre. Vide Regras Gerais.

CAPÍTULO X – SUSPENSÃO:

ART. 30 – Permitido alterar a altura dos amortecedores e a colocação de calços.

ART. 31 – Fica liberado o material das buchas, desde que não se altere sua fixação nos pontos originais da carroceria.

ART. 32 – Todos os componentes da suspensão devem estar presentes nos seus lugares originais.

ART. 33 – O comprimento de molas é livre, assim como o número de espiras e diâmetro do fio.

ART. 34 – O tipo de suspensão e os pontos de fixação devem permanecer originais.

ART. 35 – Os amortecedores são livres, contanto que seu número, tipo (telescópico, braço, etc.) e pontos de fixação sejam mantidos originais.

ART. 36 – Proibido o uso de amortecedores do tipo “Coil-Over”.

ART. 37 – O uso de barras antiafastamento ou barras de tração é permitido.

ART. 38 – Demais alterações não são permitidas.

CAPÍTULO XI – TRANSMISSÃO:

ART. 39 – A caixa de câmbio e o diferencial devem ser nacionais, sendo permitido o trabalho da relação original, porém de acionamento manual.

ART. 40 – Proibido o uso de caixa de câmbio automática mesmo que original do veículo.

ART. 41 – A existência de conversor de torque no câmbio utilizado caracterizará que o mesmo é automático.

ART. 42 – Proibido o uso de trambulador / alavanca do tipo “in line” / “v-gate”.

ART. 43 – 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.

ART. 44 – Permitido o uso de diferencial autoblocante ou similares.

ART. 45 – 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.

CAPÍTULO XII – EMBREAGEM:

ART. 46 – Livre, porém não pode ser automática.

ART. 47 – 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).

CAPÍTULO XIII – RODAS E PNEUS:

ART. 48 – As rodas são livres, respeitando o diâmetro mínimo de 14” e máximo 17”.

ART. 49 – Os pneus deverão obrigatoriamente possuir classificação DOT com medidas de largura máxima em 215mm e mínima 165mm.

ART. 50 – 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 em qualquer lugar da banda de rodagem.

ART. 51 – Permitida a utilização de pneus importados quando estes estiverem montados nas rodas fora do eixo de tração.

ART. 52 – 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”.

ART. 53 – Os pneus utilizados nesta categoria deverão ter classificação de índice de velocidade mínimo de V para pistas de 402 metros e H para pistas de 201 metros, (compatível com a velocidade alcançada) descrito na lateral do pneu. O piloto, cujo veículo exceder a velocidade permitida pelo índice do pneu, deverá providenciar a substituição do pneu por um de índice compatível com a velocidade alcançada. Neste caso, o piloto só poderá participar da próxima atividade de pista quando comprovar a substituição do pneu pelo de índice apropriado. Proibido o uso de pneus da marca Michelin Primacy.

ART. 54 – É proibido o uso de pneus “slick” de qualquer tipo, bem como pneus refrisados, recapados, remoldados ou similares.

ART. 55 – Os pneus não podem exceder o limite externo dos para-lamas.

ART. 56 – 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 desempenho dos mesmos. Qualquer

alteração, ou excesso de desgaste na lateral dos pneus poderá ser interpretado como alteração física pela comissão técnica.

ART. 57 – O índice de dureza mínimo admitido será 55 na banda de rodagem (medido em toda a área em contato com o solo) e 50 no costado (medida em toda a 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 à disposição dos participantes durante a vistoria inicial.

ART. 58 – Os pneus de tração deverão ter uma calibragem mínima de 12 PSI para poder efetuar sua largada válida. O carro que estiver em desacordo com este item, não poderá largar. Após a largada, os vistoriadores poderão verificar novamente a calibragem, caso esta esteja em desacordo com essas medidas, o mesmo será desclassificado da bateria em questão. Porém neste caso não estará excluído da prova. Obs.: O calibrador oficial do evento que estará sendo utilizado pela equipe técnica de vistoria ficará à disposição dos participantes durante a vistoria inicial.

ART. 59 – Os pneus da tração serão medidos e lacrados durante a vistoria, em sua primeira largada válida, caso os pneus não passem na dureza nesta primeira bateria, o piloto será desclassificado da bateria em questão, tendo a possibilidade de trocar os mesmos para a próxima bateria. Após esta vistoria e devida lacração os pneus não poderão ser trocados até o termino da competição. Caso o índice de dureza, desgaste excessivo, medida de sulco,... Fiquem abaixo do permitido durante a prova, ou qualquer outra alteração que os comissários avaliem, o piloto será impedido de continuar na competição.

ART. 60 – Em caso de necessidade de troca do pneu por furo ou defeito, os comissários técnicos deverão ser consultados e sua decisão é irrevogável.

ART. 61 – Em caso de autorização, o pneu velho ficará retido para futura análise e comprovação da necessidade de troca. Só será permitida a substituição de um único pneu, seja qual for a alegação da necessidade da troca. A troca de pneu(s) sem a devida autorização dos comissários acarretará em desclassificação e outras penalidades conforme CDA.

CAPÍTULO XIV – SISTEMA DE FREIO:

ART. 62 – O sistema de freio pode ser nacional ou importado, e as canalizações podem ser substituídas por outras de melhor performance.

ART. 63 – Todos os componentes devem estar presentes no veículo e montados nos seus locais originais, ficando permitida a retirada do hidrovácuo.

ART. 64 – Permitida a retirada dos defletores dos freios dianteiros.

ART. 65 – Fica autorizada a retirada do dispositivo antiblocagem.

ART. 66 – Obrigatório que os freios dianteiros e traseiros estejam funcionando.

ART. 67 – Fica ainda autorizada a utilização de freio a disco na traseira nos veículos que não o possuem originalmente.

ART. 68 – Não é permitida a utilização de freios de motonetas ou bicicletas.

ART. 69 – Liberado a retirada do freio de estacionamento e seus componentes.

ART. 70 – Os freios traseiros podem funcionar de maneira independente dos freios dianteiros, sendo acionado através de cabos e alavanca.

CAPÍTULO XV – CARROCERIA E CHASSI:

- ART. 71 –** Proibida qualquer alteração na carroceria ou chassi/monobloco do veículo, ficando liberado o recorte ou trabalho da lateral traseira externa, até o limite máximo do início da caixa de rodas interna.
- ART. 72 –** São autorizados apenas acessórios que não alterem ou favoreçam de qualquer forma o rendimento mecânico ou aerodinâmico do veículo.
- ART. 73 –** Proibido uso de entradas ou captações de ar de qualquer outro tipo que não os originais.
- ART. 74 –** 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.
- ART. 75 –** Fica liberada a construção de uma bolha no capô dianteiro / traseiro, com a finalidade de melhor acomodar os componentes do motor.
- ART. 76 –** As portas dianteiras devem ser funcionais e contar com travamento eficiente.
- ART. 77 –** As portas traseiras (se for o caso) não precisam abrir, porém os trincos externos devem estar presentes.
- ART. 78 –** Todos os componentes que equipam o modelo básico da linha devem estar presentes, os itens tidos como opcionais podem ser substituídos pelos itens básicos.
- ART. 79 –** 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.
- ART. 80 –** Permitida a retirada da placa de licença, suporte de placa e alma do para-choque.
- ART. 81 –** Permitido o recorte ou retrabalho na lateral traseira externa até o limite máximo do início da caixa de rodas interna.

CAPÍTULO XVI – HABITÁCULO:

- ART. 82 –** Proibida a retirada de qualquer parte interna original do veículo com exceção dos itens permitidos.
- ART. 83 –** Permitido remover a prateleira traseira de veículos dois volumes.
- ART. 84 –** Todos os componentes que equipam o modelo básico da linha devem estar presentes, os itens tidos como opcionais podem ser substituídos pelos itens básicos.
- ART. 85 –** 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.
- ART. 86 –** Permitida a retirada do tapete do assoalho, do tapete do piso do porta-malas e dos cintos de segurança originais e seus suportes.
- ART. 87 –** Permitida a retirada do console central.
- ART. 88 –** Permitida a retirada do sistema de ar quente e frio.

CAPÍTULO XVII – SISTEMA ELÉTRICO:

ART. 89 – A tensão, capacidade e marca da bateria é livre, bem como seus cabos.

ART. 90 – Permitido substituir o alternador por um de maior potência.

ART. 91 – A bateria deve estar solidamente fixada no seu local original, podendo ser transferida a sua localização para o porta-malas.

CAPÍTULO XVIII – SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

ART. 92 – O sistema de lubrificação é livre.

ART. 93 – Nenhuma tubulação ou reservatório de fluidos de lubrificação pode estar localizado no habitáculo do veículo.

ART. 94 – 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.

CAPÍTULO XIX – CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

ART. 95 – A tubulação de combustível não pode passar por dentro do habitáculo.

ART. 96 – Bomba e filtros de combustível devem estar devidamente protegidos e não podem estar localizados no interior do habitáculo.

ART. 97 – O tanque de combustível original pode ser substituído por outro modelo, desde que estejam na mesma localização do tanque original e este deve ser utilizado como única fonte de alimentação do veículo.

ART. 98 – Permitido o uso de “catch tank”.

ART. 99 – Fica definido como “catch tank”, qualquer reservatório adicional, subdivisão ou sistema de contenção feita no tanque.

ART. 100 – Fica proibido qualquer fechamento que obstrua a visualização do tanque e das linhas de combustível.

ART. 101 – O abastecimento deve ser feito obrigatoriamente pelo local original do veículo especificado pelo fabricante.

↓

↓

↓

↓

↓

↓

↓

↓

CAPÍTULO XX – SEGURANÇA:

ART. 102 – Vide Regras Gerais.

ART. 103 – 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.

FERNANDO DRAPALA
PRESIDENTE

EVERTON LIEBL
DIRETOR TÉCNICO

AUTOMÓVEL CLUBE DE MAFRA
<http://www.automovelclubedemafra.com.br>
automovelclubedemafra@gmail.com

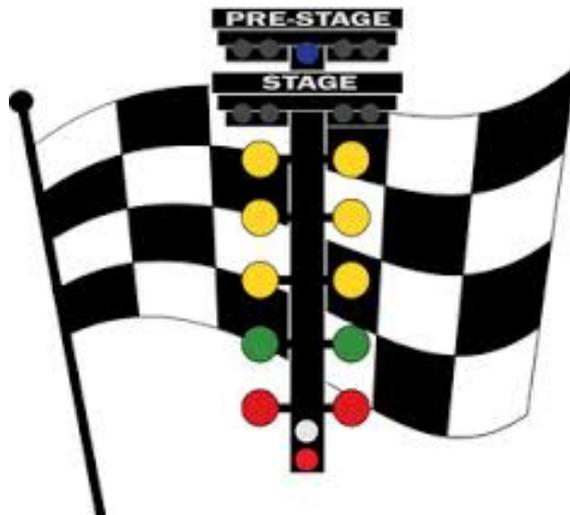
FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SANTA CATARINA
<http://www.fauesc.org.br/>
fauesc@fauesc.org.br

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
<http://www.cba.org.br>
imprensa@cba.org.br

Mafra, 01 fevereiro, 2018

CONTEÚDO

CAPÍTULO I –	DEFINIÇÃO:	1
CAPÍTULO II –	HOMOLOGAÇÃO:	1
CAPÍTULO III –	PESO MÍNIMO:.....	2
CAPÍTULO IV –	MOTOR:	2
CAPÍTULO V –	SISTEMA DE IGNIÇÃO:.....	2
CAPÍTULO VI –	SISTEMA DE ARREFECIMENTO:	2
CAPÍTULO VII –	CABEÇOTE:.....	2
CAPÍTULO VIII –	ALIMENTAÇÃO:.....	3
CAPÍTULO IX –	ESCAPAMENTO:	3
CAPÍTULO X –	SUSPENSÃO:.....	3
CAPÍTULO XI –	TRANSMISSÃO:.....	3
CAPÍTULO XII –	EMBREAGEM:	4
CAPÍTULO XIII –	RODAS E PNEUS:	4
CAPÍTULO XIV –	SISTEMA DE FREIO:.....	5
CAPÍTULO XV –	CARROCERIA E CHASSI:.....	6
CAPÍTULO XVI –	HABITÁCULO:	6
CAPÍTULO XVII –	SISTEMA ELÉTRICO:	7
CAPÍTULO XVIII –	SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:	7
CAPÍTULO XIX –	CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:	7
CAPÍTULO XX –	SEGURANÇA:	8



CAMPEONATO CATARINENSE DE **ARRANCADA NA TERRA 2018**

REGULAMENTO TÉCNICO **CATEGORIA TRASEIRA SUPER** **(TS) ou (SSTT)**

CAPÍTULO I – DEFINIÇÃO:

ART. 1 – Participam desta categoria veículos de turismo nacionais ou importados, bem como réplicas, 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.

CAPÍTULO II – HOMOLOGAÇÃO:

ART. 2 – Veículos nacionais ou importados, bem como réplica fabricada no Brasil, equipados com motores de 4 (quatro), 6 (seis) ou 8 (oito) cilindros.

ART. 3 – Permitido o uso de veículos de 02 (dois) ou mais lugares.

ART. 4 – A denominação desta categoria será Traseira Super.

CAPÍTULO III – ALÍVIO DE PESO:

ART. 5 – Liberado o alívio de peso através da substituição de componentes móveis do veículo por material mais leve.

CAPÍTULO IV – MOTOR:

ART. 6 – Fica livre a substituição do bloco original, por outro de reposição, devendo esse ser de mesma marca do fabricante do veículo.

ART. 7 – 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'

ART. 8 – Para veículos Chevrolet Opala/Caravan fica liberado o uso do 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.

ART. 9 – Para veículos Chevrolet Opala/Caravan, é liberado o uso de blocos 6 cilindros tidos como especiais ou Billet (conforme tabela de pesos). Este tipo de motor não poderá ter capacidade volumétrica maior do que 360 polegadas cúbicas.

ART. 10 – Fica livre o trabalho e o aumento do volume do mesmo.

ART. 11 – Liberada a troca dos motores refrigerados a ar por motores refrigerados a água, porém do mesmo fabricante e com igual número de cilindros. Permitido Fusca e derivados, a troca do motor original pelos motores VW AP, seja 8 (oito), 16 (dezesesseis) ou 20 (vinte) válvulas.

ART. 12 – Liberado, para veículos refrigerados a ar, o uso de blocos importados específicos para competição.

ART. 13 – A ordem de montagem de fábrica do conjunto motor, câmbio e diferencial não pode ser alterada.

ART. 14 – O recuo do motor é permitido 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.

ART. 15 – Fica livre para veículos modelo Chevette/Marajó/Chevy 500 e derivados, a troca do motor original pelos motores GM Família I e II 8 (oito) e 16 (dezesesseis) válvulas e GM Opala 4 cil e 6 cil., VW AP, seja 8 (oito), 16 (dezesesseis) ou 20 (vinte) válvulas.

CAPÍTULO V – SISTEMA DE IGNIÇÃO:

ART. 16 – Marca e tipos livre.

CAPÍTULO VI – SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

ART. 17 – Termostato, sistema de controle de temperatura, acionamento e o ventilador são livres.

ART. 18 – Permitida a retirada do radiador, bomba d'água e das mangueiras que os ligam.

CAPÍTULO VII – CABEÇOTE:

ART. 19 – O cabeçote é livre (nacional ou importado).

ART. 20 – O comando de válvulas é livre.

CAPÍTULO VIII – ALIMENTAÇÃO:

ART. 21 – O coletor de admissão é livre.

ART. 22 – Permitido o uso de carburadores / injeção nacionais ou importados.

ART. 23 – 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.

ART. 24 – Nos veículos com injeção eletrônica/mecânica é livre o número de bicos.

ART. 25 – Liberado o uso de óxido nitroso, sendo permitida utilização de apenas 1 (um) kit de óxido nitroso de 1 (um) estágio. O solenóide de nitro deverá ser único e ter como especificação máxima 500hp, indicado pelo fabricante.

ART. 26 – Será obrigatório a instalação de um giclê (restritor de gás) na entrada do solenóide, (cilindro de gás > mangueira > Giclê Restritor > solenóide) com um orifício de 3.175 mm (milímetros) para conferência da vistoria.

ART. 27 – O combustível é livre.

ART. 28 – Proibido o uso de subalimentação: turbo,blower, supercharger e outros que possam surgir.

CAPÍTULO IX – ESCAPAMENTO:

ART. 29 – Livre. Vide Regras Gerais.

CAPÍTULO X – SUSPENSÃO:

ART. 30 – 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.

ART. 31 – 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.

ART. 32 – Demais alterações são livres.

CAPÍTULO XI – TRANSMISSÃO:

ART. 33 – A caixa de câmbio pode ser nacional ou importada.

ART. 34 – Liberado o uso de caixa de câmbio automático.

ART. 35 – Permitido o sistema de engate rápido das marchas.

ART. 36 – Permitido o uso de diferencial autoblocante ou qualquer modificação que transforme o mesmo em autoblocante.

ART. 37 – 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.

CAPÍTULO XII – EMBREAGEM:

ART. 38 – Livre

CAPÍTULO XIII – RODAS E PNEUS:

ART. 39 – As rodas são livres.

ART. 40 – Permitido o uso de qualquer tipo de pneus, nacionais ou importados, “slick” de qualquer tipo ou os pneus específicos para competições de arrancada.

ART. 41 – Os pneus devem estar em bom estado de conservação.

ART. 42 – Os pneus utilizados devem estar dimensionados para o peso do veículo e para a velocidade alcançada.

ART. 43 – Proibido o uso de pneus recapados, remoldados ou similares.

CAPÍTULO XIV – SISTEMA DE FREIO:

ART. 44 – Livre, mas deve estar funcionando com eficiência.

ART. 45 – Não é permitida a utilização de freios de motonetas ou bicicletas.

CAPÍTULO XV – CARROCERIA E CHASSI:

ART. 46 – 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.

ART. 47 – Todos os componentes móveis da carroceria podem ser substituídos por material mais leve, porém não podem simplesmente ser retirados.

ART. 48 – As portas dianteiras devem ser funcionais, abrindo facilmente, e contar com travamento eficiente.

ART. 49 – As portas traseiras (se for o caso) não precisam abrir e as maçanetas externas podem ser retiradas.

ART. 50 – Para-choques, grade frontal, faróis, lanternas, limpadores de pára-brisas, espelho externo, maçanetas, vidros e guarnições podem ser retirados.

ART. 51 – 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.

ART. 52 – 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.

CAPÍTULO XVI – HABITÁCULO:

ART. 53 – Permitida a retirada das forrações internas e bancos do veículo, bem como painel e consoles.

ART. 54 – Obrigatória a instalação de “gaiola de segurança” conforme especificação no Regras Gerais

ART. 55 – O pára-brisa e demais vidros só poderão ser substituídos por “lexan” ou policarbonato, devidamente fixados.

ART. 56 – Proibido o uso de acrílico.

ART. 57 – Veículos sem vidro ou “lexan” na porta do piloto deverão ter rede de contenção em seu lugar.

CAPÍTULO XVII – SISTEMA ELÉTRICO:

ART. 58 – A tensão, capacidade e marca da bateria é livre, bem como seus cabos

ART. 59 – A bateria deve estar solidamente fixada e pode ser deslocada do seu local original.

ART. 60 – Bateria localizada dentro do habitáculo deve estar devidamente protegida para evitar derramamento de fluido sobre o piloto.

CAPÍTULO XVIII – SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

ART. 61 – O sistema de lubrificação é livre.

ART. 62 – No caso de algum componente ou reservatório estar localizado no habitáculo do veículo, uma parede antichama deve ser construída, recobrimdo estes componentes, de modo a proteger o piloto de possíveis vazamentos.

ART. 63 – Todos os respiros de óleo devem finalizar em um ou mais reservatórios com capacidade mínima total de 2 (dois) litros.

CAPÍTULO XIX – CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

ART. 64 – O percurso da linha de combustível é livre.

ART. 65 – O tanque de combustível é livre, mas não pode ser construído com chapas de zinco.

ART. 66 – No caso de o tanque estar localizado no habitáculo do veículo, bem como bombas de combustível, filtros, dosadores e canalizações, uma parede anti-chama deve ser construída, recobrimdo estes componentes, de modo a proteger o piloto de possíveis vazamentos de combustível. O material utilizado na construção deve ser não inflamável.

CAPÍTULO XX – SEGURANÇA:

ART. 67 – Vide Regras Gerais.

ART. 68 – 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.

ART. 69 – 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.

FERNANDO DRAPALA
PRESIDENTE

EVERTON LIEBL
DIRETOR TÉCNICO

AUTOMÓVEL CLUBE DE MAFRA
<http://www.automovelclubedemafra.com.br>
automovelclubedemafra@gmail.com

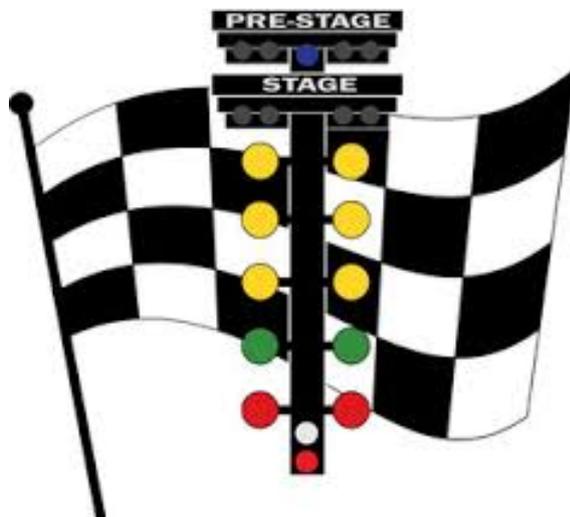
FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SANTA CATARINA
<http://www.fauesc.org.br/>
fauesc@fauesc.org.br

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
<http://www.cba.org.br>
imprensa@cba.org.br

Mafra, 01 fevereiro, 2018

CONTEÚDO

CAPÍTULO I –	DEFINIÇÃO:	1
CAPÍTULO II –	HOMOLOGAÇÃO:	1
CAPÍTULO III –	ALIVIO DE PESO:	2
CAPÍTULO IV –	MOTOR:	2
CAPÍTULO V –	SISTEMA DE IGNIÇÃO:.....	2
CAPÍTULO VI –	SISTEMA DE ARREFECIMENTO:	2
CAPÍTULO VII –	CABEÇOTE:.....	3
CAPÍTULO VIII –	ALIMENTAÇÃO:.....	3
CAPÍTULO IX –	ESCAPAMENTO:	3
CAPÍTULO X –	SUSPENSÃO:.....	3
CAPÍTULO XI –	TRANSMISSÃO:.....	3
CAPÍTULO XII –	EMBREAGEM:	4
CAPÍTULO XIII –	RODAS E PNEUS:	4
CAPÍTULO XIV –	SISTEMA DE FREIO:.....	4
CAPÍTULO XV –	CARROCERIA E CHASSI:.....	4
CAPÍTULO XVI –	HABITÁCULO:	5
CAPÍTULO XVII –	SISTEMA ELÉTRICO:	5
CAPÍTULO XVIII –	SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:	5
CAPÍTULO XIX –	CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:	5
CAPÍTULO XX –	SEGURANÇA:	6



CAMPEONATO CATARINENSE DE ARRANCADA NA TERRA 2018

REGULAMENTO TÉCNICO CATEGORIA DIANTEIRA TURBO B (DT-B)

CAPÍTULO I – DEFINIÇÃO:

ART. 1 – 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.

CAPÍTULO II – HOMOLOGAÇÃO:

ART. 2 – 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.

ART. 3 – Permitido o uso de veículos de no mínimo 02 (dois) lugares ou mais.

ART. 4 – A denominação desta categoria será Dianteira Turbo “B”.

CAPÍTULO III – ALÍVIO DE PESO:

ART. 5 – 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.

ART. 6 – Permitida a retirada do macaco, estepe, chave de rodas e triângulo de segurança.

ART. 7 – Nos veículos do tipo furgão é permitida a retirada da grade divisória do habitáculo e da tampa de madeira do assoalho.

CAPÍTULO IV – MOTOR:

ART. 8 – 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.

ART. 9 – Os coxins do motor devem ser montados de forma que não afetem a posição original do motor.

ART. 10 – O material de construção dos coxins do motor é livre.

ART. 11 – Os pontos de fixação dos suportes do motor no motor devem permanecer originais.

ART. 12 – A ordem de montagem de fábrica do conjunto motor, caixa de câmbio e diferencial não pode ser alterada.

ART. 13 – Liberado o trabalho do bloco original da marca do veículo, permitindo-se o aumento do volume do mesmo.

ART. 14 – 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.

ART. 15 – Proibido o uso de blocos de modelos de veículos provenientes de importação independente.

CAPÍTULO V – SISTEMA DE IGNIÇÃO:

ART. 16 – Marca e tipos livre.

CAPÍTULO VI – SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

ART. 17 – Termostato, sistema de controle de temperatura são livres.

ART. 18 – O ventilador e o acionamento são livres, porém todos os componentes devem estar presentes no veículo.

ART. 19 – Proibida a retirada do radiador, bomba d’água ou das mangueiras que os ligam.

ART. 20 – Proibida a mudança do local de fixação dos itens mencionados acima.

ART. 21 – 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.

ART. 22 – 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.

CAPÍTULO VII – CABEÇOTE:

ART. 23 – O cabeçote deve ser obrigatoriamente original fornecido pelo fabricante do veículo, sendo permitido o seu trabalho.

ART. 24 – Permitida a substituição do comando de válvulas original.

ART. 25 – O uso de cabeçotes de 16 (dezesesseis) e 20 (vinte) válvulas é proibido.

ART. 26 – Permitido o uso de cabeçote de fluxo cruzado.

CAPÍTULO VIII – ALIMENTAÇÃO:

ART. 27 – O coletor de admissão é livre.

ART. 28 – 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.

ART. 29 – Liberado o uso de bicos suplementares ou auxiliares.

ART. 30 – O uso de injeção eletrônica é permitido.

ART. 31 – Fica proibido o uso de óxido nitroso.

ART. 32 – Combustível Livre.

ART. 33 – Liberado o uso de bomba de combustível mecânica

CAPÍTULO IX – ESCAPAMENTO:

ART. 34 – Livre. Vide Regras Gerais.

CAPÍTULO X – SUSPENSÃO:

ART. 35 – Devem ser mantidos os pontos de fixação originais do veículo.

ART. 36 – A distância ente o eixo 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 vírgulas 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.

ART. 37 – Os amortecedores são livres, contanto que seu número, tipo (telescópico, braço, etc.) e pontos de fixação sejam conservados.

ART. 38 – Fica liberado o trabalho dos batentes superiores dos amortecedores dianteiros e/ou traseiros, podendo os mesmos ser substituídos por alumínio ou aço.

ART. 39 – Proibido o uso de rodas (wheelie bars) para apoiar o veículo.

ART. 40 – Liberado o uso de "camber plate."

ART. 41 – Demais alterações são permitidas.

CAPÍTULO XI – TRANSMISSÃO:

- ART. 42 –** A caixa de câmbio (carcaça) deverá ser do mesmo fabricante do veículo.
- ART. 43 –** O trabalho nas engrenagens e relação é livre.
- ART. 44 –** 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.
- ART. 45 –** Permitido modificar o material de construção, bem como o local de fixação, dos suportes da caixa.
- ART. 46 –** Permitido o uso de diferencial autoblocante ou qualquer modificação que o transforme em autoblocante.
- ART. 47 –** Proibido o uso de caixa automática.
- ART. 48 –** A existência de conversor de torque no câmbio utilizado caracterizará que o mesmo é automático.
- ART. 49 –** Permitido o uso de alavanca seletora com sistema de pinos, travas ou guias que tenham a função de evitar erros nas trocas de marcha.
- ART. 50 –** Proibido o uso de trambulador do tipo “v-gate”/ “in line”.

CAPÍTULO XII – EMBREAGEM:

- ART. 51 –** Livre, porém, não pode ser automática.

CAPÍTULO XIII – RODAS E PNEUS:

- ART. 52 –** As rodas são livres, respeitando o diâmetro mínimo de 14” e máximo 17”.
- ART. 53 –** Os pneus deverão obrigatoriamente possuir classificação DOT com medidas de largura máxima em 215mm e mínima 165mm.
- ART. 54 –** 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 em qualquer lugar da banda de rodagem.
- ART. 55 –** Permitida a utilização de pneus importados quando estes estiverem montados nas rodas fora do eixo de tração.
- ART. 56 –** 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”.
- ART. 57 –** Os pneus utilizados nesta categoria deverão ter classificação de índice de velocidade mínimo de V para pistas de 402 metros e H para pistas de 201 metros, (compatível com a velocidade alcançada) descrito na lateral do pneu. O piloto, cujo veículo exceder a velocidade permitida pelo índice do pneu, deverá providenciar a substituição do pneu por um de índice compatível com a velocidade alcançada. Neste caso, o piloto só poderá participar da próxima atividade de pista quando comprovar a substituição do pneu pelo de índice apropriado.
- ART. 58 –** É proibido o uso de pneus “slick” de qualquer tipo, bem como pneus refrisados, recapados, remoldados ou similares.

- ART. 59** – Os pneus não podem exceder o limite externo dos para-lamas.
- ART. 60** – 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 desempenho dos mesmos. Qualquer alteração, ou excesso de desgaste na lateral dos pneus poderá ser interpretado como alteração física pela comissão técnica.
- ART. 61** – O índice de dureza mínimo admitido será 55 na banda de rodagem (medido em toda a área em contato com o solo) e 50 no costado (medida em toda a 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.
- ART. 62** – Os pneus de tração deverão ter uma calibragem mínima de 12 PSI para poder efetuar sua largada válida. O carro que estiver em desacordo com este item, não poderá largar. Após a largada, os vistoriadores poderão verificar novamente a calibragem, caso esta esteja em desacordo com essas medidas, o mesmo será desclassificado da bateria em questão. Porém neste caso não estará excluído da prova. Obs.: O calibrador oficial do evento que estará sendo utilizado pela equipe técnica de vistoria ficará à disposição dos participantes durante a vistoria inicial.
- ART. 63** – Os pneus da tração serão medidos e lacrados durante a vistoria, em sua primeira largada válida, caso os pneus não passem na dureza nesta primeira bateria, o piloto será desclassificado da bateria em questão, tendo a possibilidade de trocar os mesmos para a próxima bateria. Após esta vistoria e devida lacração os pneus não poderão ser trocados até o termino da competição. Caso o índice de dureza, desgaste excessivo, medida de sulco... Fiquem abaixo do permitido durante a prova, ou qualquer outra alteração que os comissários avaliem, o piloto será impedido de continuar na competição.
- ART. 64** – Em caso de necessidade de troca do pneu por furo ou defeito, os comissários técnicos deverão ser consultados e sua decisão é irrevogável.
- ART. 65** – Em caso de autorização, o pneu velho ficará retido para futura análise e comprovação da necessidade de troca. Só será permitida a substituição de um único pneu, seja qual for a alegação da necessidade da troca. A troca de pneu (s) sem a devida autorização dos comissários acarretará em desclassificação e outras penalidades conforme CDA.

CAPÍTULO XIV – SISTEMA DE FREIO:

- ART. 66** – O sistema de freio pode ser nacional ou importado, e as canalizações podem ser substituídas por outras de melhor performance.
- ART. 67** – Todos os componentes devem estar presentes no veículo e montados nos seus locais originais, ficando permitida a retirada do hidrovácuo.
- ART. 68** – Permitida a retirada dos defletores dos freios dianteiros.
- ART. 69** – Obrigatório que os freios dianteiros e traseiros estejam funcionando.
- ART. 70** – Fica ainda autorizada a utilização de freio a disco na traseira nos veículos que não o possuem originalmente.
- ART. 71** – Não é permitida a utilização de freios de motonetas ou bicicletas nas rodas dianteiras.
- ART. 72** – Liberado nas rodas traseiras, o uso de sistema de freio de motocicleta, desde que aprovada sua utilização pela vistoria técnica.
- ART. 73** – Liberado o acionamento dos freios traseiros através do uso de alavanca manual de acionamento.

ART. 74 – Os freios traseiros podem funcionar de maneira independente dos freios dianteiros, sendo acionado através de cabos e alavanca.

CAPÍTULO XV – CARROCERIA E CHASSI:

ART. 75 – É proibida qualquer alteração na carroceria ou chassi/monobloco do veículo.

ART. 76 – Liberado o recorte da lataria interna do cofre do motor apenas para acomodação de equipamentos de performance.

ART. 77 – Proibido o recorte e a retirada das partes metálicas que compõe o monobloco do veículo.

ART. 78 – São autorizados apenas acessórios que não alterem ou favoreçam de qualquer forma o rendimento mecânico ou aerodinâmico do veículo.

ART. 79 – 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.

ART. 80 – Todas as portas do veículo devem ser funcionais e com travamento eficiente.

ART. 81 – Todos os componentes que equipam o modelo básico da linha devem estar presentes, os itens tidos como opcionais podem ser substituídos pelos itens básicos.

ART. 82 – 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.

ART. 83 – Permitida a retirada da placa de licença, suporte de placa e alma do para--choque.

ART. 84 – 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.

CAPÍTULO XVI – HABITÁCULO:

ART. 85 – Proibida a retirada de qualquer parte interna original do veículo com exceção dos itens permitidos.

ART. 86 – Permitido remover a prateleira traseira de veículos dois volumes.

ART. 87 – Permitida a retirada da grade divisória do habitáculo e da tampa de madeira do assoalho dos veículos tipo furgão.

ART. 88 – Todos os componentes que equipam o modelo básico da linha devem estar presentes, os itens tidos como opcionais podem ser substituídos pelos itens básicos.

ART. 89 – 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.

ART. 90 – Permitida a retirada do carpete do assoalho, do carpete do piso do porta-malas e dos cintos de segurança originais e seus suportes.

ART. 91 – Permitida a retirada do console central.

ART. 92 – Permitida a retirada do sistema de ar quente e frio.

CAPÍTULO XVII – SISTEMA ELÉTRICO:

ART. 93 – A tensão, capacidade e marca da bateria é livre, bem como seus cabos.

ART. 94 – A bateria deve estar solidamente fixada no seu local original.

ART. 95 – Proibida a retirada do alternador e motor de arranque.

CAPÍTULO XVIII – SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

ART. 96 – O sistema de lubrificação é livre.

ART. 97 – Nenhuma tubulação ou reservatório de fluidos de lubrificação pode estar localizado no habitáculo do veículo.

ART. 98 – 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.

CAPÍTULO XIX – CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

ART. 99 – A tubulação de combustível não pode passar por dentro do habitáculo.

ART. 100 – Bomba e filtros de combustível devem estar devidamente protegidos e não podem estar localizados no interior do habitáculo.

ART. 101 – 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.

ART. 102 – Permitido o uso de “catch tank”.

ART. 103 – Fica definido como “catch tank”, qualquer reservatório adicional, subdivisão ou sistema de contenção feita no tanque.

ART. 104 – O abastecimento deve ser feito obrigatoriamente pelo local original do veículo especificado pelo fabricante.

↓

↓

↓

↓

↓

↓

↓

↓

CAPÍTULO XX – SEGURANÇA:

ART. 105 – Vide Regras Gerais.

ART. 106 – 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.

FERNANDO DRAPALA
PRESIDENTE

EVERTON LIEBL
DIRETOR TÉCNICO

AUTOMÓVEL CLUBE DE MAFRA
<http://www.automovelclubedemafra.com.br>
automovelclubedemafra@gmail.com

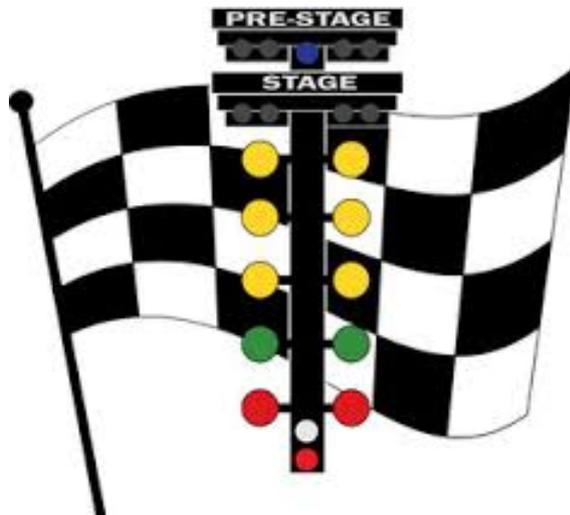
FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SANTA CATARINA
<http://www.fauesc.org.br/>
fauesc@fauesc.org.br

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
<http://www.cba.org.br>
imprensa@cba.org.br

Mafra, 01 fevereiro, 2018

CONTEÚDO

CAPÍTULO I –	DEFINIÇÃO:	1
CAPÍTULO II –	HOMOLOGAÇÃO:	1
CAPÍTULO III –	ALIVIO DE PESO:	2
CAPÍTULO IV –	MOTOR:	2
CAPÍTULO V –	SISTEMA DE IGNIÇÃO:.....	2
CAPÍTULO VI –	SISTEMA DE ARREFECIMENTO:	2
CAPÍTULO VII –	CABEÇOTE:.....	3
CAPÍTULO VIII –	ALIMENTAÇÃO:.....	3
CAPÍTULO IX –	ESCAPAMENTO:	3
CAPÍTULO X –	SUSPENSÃO:.....	3
CAPÍTULO XI –	TRANSMISSÃO:.....	4
CAPÍTULO XII –	EMBREAGEM:	4
CAPÍTULO XIII –	RODAS E PNEUS:	4
CAPÍTULO XIV –	SISTEMA DE FREIO:.....	5
CAPÍTULO XV –	CARROCERIA E CHASSI:.....	6
CAPÍTULO XVI –	HABITÁCULO:	6
CAPÍTULO XVII –	SISTEMA ELÉTRICO:	7
CAPÍTULO XVIII –	SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:	7
CAPÍTULO XIX –	CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:	7
CAPÍTULO XX –	SEGURANÇA:	8



CAMPEONATO CATARINENSE DE **ARRANCADA NA TERRA 2018**

REGULAMENTO TÉCNICO **CATEGORIA DIANTEIRA** **TURBO C (DT-C)**

CAPÍTULO I – DEFINIÇÃO:

ART. 1 – 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.

CAPÍTULO II – HOMOLOGAÇÃO:

ART. 2 – 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.

ART. 3 – Permitido o uso de veículos de no mínimo 02 (dois) lugares.

ART. 4 – A denominação desta categoria será Dianteira Turbo “C”.

CAPÍTULO III – ALÍVIO DE PESO:

- ART. 5 –** 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.
- ART. 6 –** Permitida a retirada do macaco, estepe, chave de roda e triângulo de segurança.
- ART. 7 –** Nos veículos do tipo furgão é permitida a retirada da grade divisória do habitáculo e da tampa de madeira do assoalho.
- ART. 8 –** Qualquer tipo de lastro que se faça necessário, só será permitido quando este estiver solidamente fixado, e ainda deve ser vistoriado pelo departamento técnico.
- ART. 9 –** Componentes que apresentem peso excessivo, fora do padrão normal de fabricação, podem ser entendidos como acréscimo de material.

CAPÍTULO IV – MOTOR:

- ART. 10 –** 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.
- ART. 11 –** Os coxins do motor devem ser montados de forma que não afetem a posição original do motor.
- ART. 12 –** O material de construção dos coxins do motor é livre.
- ART. 13 –** Os pontos de fixação dos suportes do motor no motor devem permanecer originais.
- ART. 14 –** A ordem de montagem de fábrica do conjunto motor, caixa de câmbio e diferencial não pode ser alterada.
- ART. 15 –** Liberado o trabalho do bloco original da marca do veículo, permitindo-se o aumento do volume do mesmo.
- ART. 16 –** 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.
- ART. 17 –** Proibido o uso de blocos de modelos de veículos provenientes de importação independente.

CAPÍTULO V – SISTEMA DE IGNIÇÃO/GERENCIAMENTO ELETRÔNICO:

- ART. 18 –** Marca e tipo de velas e cabos de alta tensão são livres.
- ART. 19 –** Para controle da ignição, pode ser utilizado o sistema original do veículo ou módulos programáveis.
- ART. 20 –** O tipo e modelo da bobina é livre.
- ART. 21 –** É obrigatório o uso dos módulos programáveis de ignição fabricados por empresas nacionais como "FuelTech", "Injepro", "Pandoo" e similares. Estes módulos serão utilizados apenas para controlar o ponto de ignição, corte de giros e/ou controle de tração.
- ART. 22 –** Liberado o uso do "line lock".

ART. 23 – 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.

ART. 24 – Proibido o uso de caixa de ignição (módulos) do tipo “MSD” ou similar.

ART. 25 – Liberado o uso do sistema tipo roda fônica.

ART. 26 – Liberado o uso de controle de tração de qualquer marca e modelo de fabricação nacional.

ART. 27 – Permitido o uso de sensores apenas para a aquisição de dados.

CAPÍTULO VI – SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

ART. 28 – Termostato, sistema de controle de temperatura são livres.

ART. 29 – O ventilador e o acionamento são livres, porém todos os componentes devem estar presentes no veículo.

ART. 30 – Proibida a retirada do radiador, bomba d’água ou das mangueiras que os ligam.

ART. 31 – Proibida a mudança do local de fixação dos itens mencionados acima.

ART. 32 – 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.

ART. 33 – Proibido o uso de “icecooler”.

CAPÍTULO VII – CABEÇOTE:

ART. 34 – O cabeçote deve ser obrigatoriamente original, fornecido pelo fabricante do veículo, sendo permitido o seu trabalho.

ART. 35 – Permitida a substituição do comando de válvulas original.

ART. 36 – O uso de cabeçotes de 16 (dezesesseis) e 20 (vinte) válvulas é proibido.

ART. 37 – 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.

CAPÍTULO VIII – ALIMENTAÇÃO:

ART. 38 – Somente permitido o uso de Carburadores. Sendo proibido qualquer tipo de gerenciamento de injeção eletrônica.

ART. 39 – O coletor de admissão deve ser mantido original, fornecido pelo fabricante do veículo, podendo ser trabalhado sendo proibido coletores do tipo diesel.

ART. 40 – Permitido o uso de somente 01 (um) único carburador nacional onde é livre quanto ao trabalho interno.

ART. 41 – Proibido o uso de carburador no interior de caixa de pressão.

- ART. 42 –** Não é permitido o acréscimo de material ao carburador utilizado.
- ART. 43 –** Permitido a alteração no sistema de acionamento do segundo estágio do carburador e o uso de catracas nos eixos.
- ART. 44 –** Permitido o uso de carburadores nacionais que equipavam originalmente carros nacionais de qualquer marca/modelo, sendo permitido intercambiar peças de outras marcas/modelos nacionais, sendo permitido ainda, modificar os elementos do carburador ou dispositivos de injeção que regulam a quantidade de ar/combustível.
- ART. 45 –** Proibido o uso de bicos suplementares ou auxiliares.
- ART. 46 –** Proibido o uso de injeção mecânica.
- ART. 47 –** Proibido o uso de cilindros de CO₂, ar comprimido, etc. para controle de pressão de turbo, “wastegate”, válvula de alívio.
- ART. 48 –** 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.
- ART. 49 –** Proibido o uso de óxido nitroso.
- ART. 50 –** Demais alterações não são permitidas.

CAPÍTULO IX – SOBREALIMENTAÇÃO:

- ART. 51 –** Permitido somente o uso de 1 (uma) turbina, com buchas de mancais (proibido turbo roletado), dimensões da turbina livre.

CAPÍTULO X – ESCAPAMENTO:

- ART. 52 –** Livre. Vide Regras Gerais.

CAPÍTULO XI – SUSPENSÃO:

- ART. 53 –** Devem ser mantidos os pontos de fixação originais do veículo.
- ART. 54 –** A distância ente o eixo 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 vírgulas 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.
- ART. 55 –** Os amortecedores são livres, contanto que seu número, tipo (telescópico, braço, etc.) e pontos de fixação sejam conservados.
- ART. 56 –** Fica liberado o trabalho dos batentes superiores dos amortecedores dianteiros e/ou traseiros, podendo os mesmos serem substituídos por alumínio ou aço.
- ART. 57 –** Proibido o uso de rodas (wheelie bars) para apoiar o veículo.
- ART. 58 –** Liberado o uso de “camber plate”.

ART. 59 – Demais alterações são permitidas.

CAPÍTULO XII – TRANSMISSÃO:

ART. 60 – A caixa de câmbio (carcaça) deverá ser do mesmo fabricante do veículo.

ART. 61 – As engrenagens do conjunto de relação são livres quanto a dimensões e procedência.

ART. 62 – A caixa de câmbio e o diferencial devem ser nacionais, podendo ser trabalhados, porém de acionamento manual, ficando proibido o uso de caixa automática.

ART. 63 – A existência de conversor de torque no câmbio utilizado caracterizará que o mesmo é automático.

ART. 64 – 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.

ART. 65 – Permitido o uso de diferencial autoblocante ou similares.

ART. 66 – O sistema do seletor de marchas deve ser original, com padrão de mudança em H (tipo h-pattern).

ART. 67 – 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.

ART. 68 – Proibido o uso de trambulador de engate rápido tipo “in line”, “v-gate” ou similares.

ART. 69 – Permitido o uso de sistema de alavanca de engate rápido tipo “short shift” montados sobre o sistema original.

CAPÍTULO XIII – EMBREAGEM:

ART. 70 – Livre, porém não pode ser automática.

ART. 71 – 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).

CAPÍTULO XIV – RODAS E PNEUS:

ART. 72 – As rodas são livres, respeitando o diâmetro mínimo de 13” e máximo 15”.

ART. 73 – Os pneus deverão obrigatoriamente possuir classificação DOT com medidas de largura máxima em 205mm e mínima 165mm.

ART. 74 – Permitida a utilização de pneus importados ou nacionais, estar em bom estado de conservação e ter no mínimo 2mm de sulco na superfície de contato com o solo medido em qualquer lugar da banda de rodagem.

ART. 75 – 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”.

ART. 76 – Os pneus utilizados nesta categoria deverão ter classificação de índice de velocidade mínimo de S (180km/h) para pistas de 201 metros, (compatível com a velocidade alcançada) descrito na lateral do pneu.

ART. 77 – O piloto, cujo veículo exceder a velocidade permitida pelo índice do pneu, deverá providenciar a substituição do pneu por um de índice compatível com a velocidade alcançada. Neste caso, o piloto só poderá participar da próxima atividade de pista quando comprovar a substituição do pneu pelo de índice apropriado.

ART. 78 – É proibido o uso de pneus “slick” de qualquer tipo, bem como pneus refrisados, recapados, remoldados ou similares.

ART. 79 – Os pneus não podem exceder o limite externo dos para-lamas.

ART. 80 – 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 desempenho dos mesmos. Qualquer alteração, ou excesso de desgaste na lateral dos pneus poderá ser interpretado como alteração física pela comissão técnica.

ART. 81 – O índice de dureza mínimo admitido será 55 na banda de rodagem (medido em toda a área em contato com o solo) e 50 no costado (medida em toda a 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.

ART. 82 – Os pneus de tração deverão ter uma calibragem mínima de 12 PSI para poder efetuar sua largada válida. O carro que estiver em desacordo com este item, não poderá largar. Após a largada, os vistoriadores poderão verificar novamente a calibragem, caso esta esteja em desacordo com essas medidas, o mesmo será desclassificado da bateria em questão. Porém neste caso não estará excluído da prova. Obs.: O calibrador oficial do evento que estará sendo utilizado pela equipe técnica de vistoria ficará à disposição dos participantes durante a vistoria inicial.

ART. 83 – Em caso de necessidade de troca do pneu por furo ou defeito, os comissários técnicos deverão ser consultados e sua decisão é irrevogável.

ART. 84 – Em caso de autorização, o pneu velho ficará retido para futura análise e comprovação da necessidade de troca. A troca de pneu(s) sem a devida autorização dos comissários acarretará em desclassificação e outras penalidades conforme CDA.

CAPÍTULO XV – SISTEMA DE FREIO:

ART. 85 – O sistema de freio deve ser original, e todos os componentes devem estar presentes no veículo com as alterações permitidas abaixo:

ART. 86 – Permitida a retirada dos defletores dos freios dianteiros.

ART. 87 – Obrigatório que os freios dianteiros e traseiros estejam funcionando.

ART. 88 – Fica ainda autorizada a utilização de freio a disco na traseira nos veículos que não o possuem originalmente.

ART. 89 – Não é permitida a utilização de freios de motonetas ou bicicletas nas rodas dianteiras.

CAPÍTULO XVI – CARROCERIA E CHASSI:

- ART. 90 –** É proibida qualquer alteração na carroceria ou chassi/monobloco do veículo.
- ART. 91 –** Liberado o recorte da lataria interna do cofre do motor apenas para acomodação de equipamentos de performance.
- ART. 92 –** Proibido o recorte e a retirada das partes metálicas que compõe o monobloco do veículo.
- ART. 93 –** São autorizados apenas acessórios que não alterem ou favoreçam de qualquer forma o rendimento mecânico ou aerodinâmico do veículo.
- ART. 94 –** 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.
- ART. 95 –** Todas as portas do veículo devem ser funcionais e com travamento eficiente.
- ART. 96 –** Todos os componentes que equipam o modelo básico da linha devem estar presentes, os itens tidos como opcionais podem ser substituídos pelos itens básicos.
- ART. 97 –** 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.
- ART. 98 –** Permitida a retirada da placa de licença e suporte.
- ART. 99 –** 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

CAPÍTULO XVII – HABITÁCULO:

- ART. 100 –** Proibida a retirada de qualquer parte interna original do veículo com exceção dos itens permitidos.
- ART. 101 –** Permitido remover a prateleira traseira de veículos dois volumes.
- ART. 102 –** Permitida a retirada da grade divisória do habitáculo e da tampa de madeira do assoalho dos veículos tipo furgão.
- ART. 103 –** Todos os componentes que equipam o modelo básico da linha devem estar presentes, os itens tidos como opcionais podem ser substituídos pelos itens básicos.
- ART. 104 –** 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.
- ART. 105 –** Permitida a retirada do carpet do assoalho, do carpet do piso do porta-malas e dos cintos de segurança originais e seus suportes.
- ART. 106 –** Permitida a retirada do console central.
- ART. 107 –** Permitida a retirada do sistema de ar quente e frio.

CAPÍTULO XVIII – SISTEMA ELÉTRICO:

ART. 108 – A capacidade e marca da bateria é livre, bem como seus cabos.

ART. 109 – Obrigatório o uso de somente 1 (uma) bateria de 12 volts.

ART. 110 – A bateria deve estar solidamente fixada no seu local original.

ART. 111 – Proibida a retirada do alternador, motor de arranque e bateria.

CAPÍTULO XIX – SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

ART. 112 – O sistema de lubrificação é livre.

ART. 113 – Nenhuma tubulação ou reservatório de fluidos de lubrificação pode estar localizado no habitáculo do veículo.

ART. 114 – Todos os respiros de óleo devem finalizar em um ou mais reservatórios e devem estar localizados do lado oposto ao do escapamento.

ART. 115 – Proibido o uso de bomba de lubrificação externa.

CAPÍTULO XX – CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

ART. 116 – A tubulação de combustível não pode passar por dentro do habitáculo.

ART. 117 – Bomba e filtros de combustível devem estar devidamente protegidos e não podem estar localizados no interior do habitáculo.

ART. 118 – É permitido o uso de somente 1 (um) dosador.

ART. 119 – Permitido o uso de até 2 (duas) bombas de combustível do tipo GTI, Mercedes ou similares. Proibido uso de bombas de alto volumes nacionais ou importadas (Aeromotive, Magna Fuel, Weldon ou similares).

ART. 120 – A bomba de combustível deve estar instalada sob o veículo, em local visível.

ART. 121 – A bomba de combustível deverá estar localizada no máximo até o meio do veículo a contar da traseira do mesmo.

ART. 122 – 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.

ART. 123 – As dimensões das tubulações de combustível da bomba até o carburador devem ser de no máximo 8,0mm (oito milímetros) de diâmetro interno.

ART. 124 – O tanque de combustível original pode ser substituído por outro modelo, desde que estejam na mesma localização do tanque original e este deve ser utilizado como única fonte de alimentação do veículo.

ART. 125 – O Abastecimento deve ser feito obrigatoriamente pelo local original do veículo especificado pelo fabricante.

ART. 126 – Fica liberada a mudança do local do pescador de combustível.

ART. 127 – Permitido o uso de “Catch Tank”.

ART. 128 – Fica definido como “Catch Tank”, qualquer reservatório adicional, subdivisão ou sistema de contenção feito no tanque.

ART. 129 – Proibido o uso de bomba mecânica de combustível

CAPÍTULO XXI – SEGURANÇA

ART. 130 – Vide Regras Gerais.

ART. 131 – 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.

FERNANDO DRAPALA
PRESIDENTE

EVERTON LIEBL
DIRETOR TÉCNICO

AUTOMÓVEL CLUBE DE MAFRA
<http://www.automovelclubedemafra.com.br>
automovelclubedemafra@gmail.com

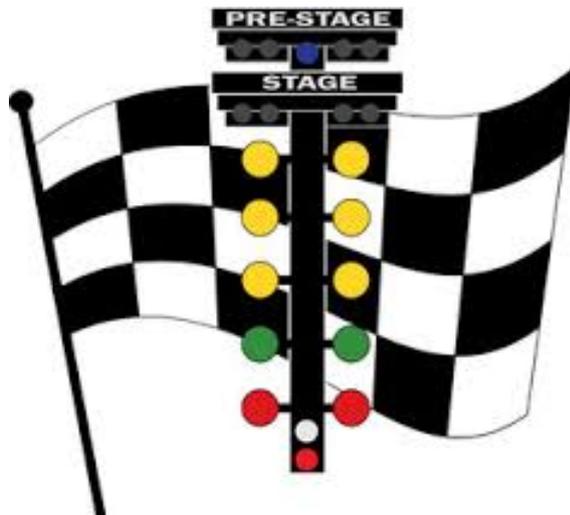
FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SANTA CATARINA
<http://www.fauesc.org.br/>
fauesc@fauesc.org.br

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
<http://www.cba.org.br>
imprensa@cba.org.br

Mafra, 01 fevereiro, 2018

CONTEÚDO

CAPÍTULO I –	DEFINIÇÃO:	1
CAPÍTULO II –	HOMOLOGAÇÃO:	1
CAPÍTULO III –	ALIVIO DE PESO:	2
CAPÍTULO IV –	MOTOR:	2
CAPÍTULO V –	SISTEMA DE IGNIÇÃO/GERENCIAMENTO ELETRONICO:	2
CAPÍTULO VI –	SISTEMA DE ARREFECIMENTO:	3
CAPÍTULO VII –	CABEÇOTE:	3
CAPÍTULO VIII –	ALIMENTAÇÃO:	3
CAPÍTULO IX –	SOBREALIMENTAÇÃO:	4
CAPÍTULO X –	ESCAPAMENTO:	4
CAPÍTULO XI –	SUSPENSÃO:	4
CAPÍTULO XII –	TRANSMISSÃO:	5
CAPÍTULO XIII –	EMBREAGEM:	5
CAPÍTULO XIV –	RODAS E PNEUS:	5
CAPÍTULO XV –	SISTEMA DE FREIO:	6
CAPÍTULO XVI –	CARROCERIA E CHASSI:	7
CAPÍTULO XVII –	HABITÁCULO:	7
CAPÍTULO XVIII –	SISTEMA ELÉTRICO:	8
CAPÍTULO XIX –	SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:	8
CAPÍTULO XX –	CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:	8
CAPÍTULO XXI –	SEGURANÇA.....	9



CAMPEONATO CATARINENSE DE **ARRANCADA NA TERRA 2018**

REGULAMENTO TÉCNICO **CATEGORIA FORÇA LIVRE** **DIANTEIRA (FLD)**

CAPÍTULO I – DEFINIÇÃO:

ART. 1 – Participam desta categoria veículos de turismo de grande produção em série, nacionais ou importados, 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 nítrico.

CAPÍTULO II – HOMOLOGAÇÃO:

ART. 2 – Veículos com produção mínima de 1000 (mil) exemplares idênticos, em 12(doze) meses consecutivos, equipados originalmente com motores de no máximo 5 (cinco) cilindros.

ART. 3 – Permitido o uso de veículos de no mínimo 02 (dois) lugares ou mais.

ART. 4 – A denominação desta categoria será Força Livre Dianteira.

CAPÍTULO III – PESO MÍNIMO:

ART. 5 – Liberado o alívio de peso através da substituição de componentes móveis do veículo, por material mais leve.

CAPÍTULO IV – MOTOR:

ART. 6 – 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.

ART. 7 – Fica liberado o Swap de motor, por ex: Honda Civic série B para série K, Punto com motor de Marea 5 cilindros, Golf com motor de Jetta 5 cil... No entanto os pontos de fixação originais devem ser respeitados conforme itens abaixo. O motor deve ser do mesmo fabricante da carroceria e na configuração transversal ou longitudinal, conforme a configuração original da carroceria utilizada.

ART. 8 – Os coxins do motor devem ser montados de forma que não afetem a posição original do motor.

ART. 9 – O material de construção dos coxins do motor é livre.

ART. 10 – A ordem de montagem de fábrica do conjunto motor, caixa de câmbio e diferencial não pode ser alterada. Salvo os descritos no item Swap.

ART. 11 – Liberado o trabalho do bloco original da marca do veículo, permitindo-se o aumento do volume do mesmo.

ART. 12 – 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.

CAPÍTULO V – SISTEMA DE IGNIÇÃO:

ART. 13 – Marca e tipos livre.

CAPÍTULO VI – SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

ART. 14 – Termostato, sistema de controle de temperatura, acionamento e o ventilador são livres.

ART. 15 – Permitida a retirada do radiador, bomba d’água ou das mangueiras que os ligam.

CAPÍTULO VII – CABEÇOTE:

ART. 16 – Livre, podendo ser nacional ou importado.

ART. 17 – Permitida a substituição do comando de válvulas original.

ART. 18 – O uso de cabeçotes de 16 (dezesesseis) e 20 (vinte) válvulas é permitido.

ART. 19 – Permitido o uso de cabeçote de fluxo cruzado.

ART. 20 – Para veículos equipados com cabeçote 8 válvulas, é permitido o uso de cabeçotes nacionais ou importados de qualquer marca desde que seja fabricado em alumínio fundido. (proibido o uso de cabeçotes do tipo “billet”.)

CAPÍTULO VIII – ALIMENTAÇÃO:

ART. 21 – O coletor de admissão é livre.

ART. 22 – Permitido o uso de carburadores / injeção nacionais ou importados.

ART. 23 – 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.

ART. 24 – Nos veículos com injeção eletrônica é livre o número de bicos.

ART. 25 – Permitido o uso de superalimentação: óxido nitroso, turbo compressor, blower, supercharger e outros mais que possam surgir.

CAPÍTULO IX – ESCAPAMENTO:

ART. 26 – Livre. Vide Regras Gerais

CAPÍTULO X – SUSPENSÃO:

ART. 27 – A distância ente os eixos de rolagem devem 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.

ART. 28 – Demais alterações são livres.

ART. 29 – 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 das barras seja:

- veículos modelos 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.

CAPÍTULO XI – TRANSMISSÃO:

ART. 30 – A caixa de câmbio é livre.

ART. 31 – Proibido o uso de caixa de câmbio automática.

ART. 32 – A existência de conversor de torque no câmbio utilizado caracterizará que o mesmo é automático.

ART. 33 – Trambulador livre.

ART. 34 – Obrigatória a existência da marcha a ré funcionando normalmente.

ART. 35 – Permitido o uso de diferencial autoblocante ou qualquer modificação que transforme o diferencial em autoblocante.

CAPÍTULO XII – EMBREAGEM:

ART. 36 – Livre, porém não pode ser automática.

CAPÍTULO XIII – RODAS E PNEUS:

ART. 37 – As rodas são livres, respeitando o diâmetro mínimo de 13 “e máximo 17”

ART. 38 – Permitido o uso de qualquer tipo de pneus, nacionais ou importados, “slick” de qualquer tipo ou os pneus específicos para competições de arrancada.

ART. 39 – Os pneus devem estar em bom estado de conservação.

ART. 40 – Os pneus utilizados devem estar dimensionados para o peso do veículo e para a velocidade alcançada.

ART. 41 – Proibido o uso de pneus recapados, “remold” ou similares.

CAPÍTULO XIV – SISTEMA DE FREIO:

ART. 42 – Livre, desde que funcionando com eficiência nas rodas dianteiras.

ART. 43 – Não é permitida a utilização de freios de motonetas ou bicicletas.

ART. 44 – Liberado nas rodas traseiras, o uso de sistema de freio de motocicleta, desde que aprovada sua utilização pela vistoria técnica.

CAPÍTULO XV – CARROCERIA E CHASSI:

ART. 45 – 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.

ART. 46 – 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.

ART. 47 – A parede de fogo deve ser mantida de acordo com suas características originais.

ART. 48 – O assoalho deve ser mantido original até a coluna “b” do veículo.

ART. 49 – Liberado o trabalho ou recorte no túnel, desde que preservadas as condições de segurança a serem verificadas por ocasião da vistoria.

ART. 50 – 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.

ART. 51 – A lataria das torres dianteiras deve ser mantida.

ART. 52 – 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.

ART. 53 – Proibida a substituição total do chassi / monobloco por estrutura tubular.

ART. 54 – Todos os componentes móveis da carroceria podem ser substituídos por material mais leve, porém não podem simplesmente ser retirados.

ART. 55 – 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.

CAPÍTULO XVI – HABITÁCULO:

ART. 56 – Permitida a retirada das forrações internas e bancos do veículo, bem como painel e consoles.

ART. 57 – Obrigatória a instalação de “gaiola de segurança” conforme especificação no Regras Gerais

ART. 58 – O pára-brisa e demais vidros só poderão ser substituídos por “lexan” ou policarbonato, devidamente fixados.

ART. 59 – Proibido o uso de acrílico.

ART. 60 – Veículos sem vidro ou “lexan” na porta do piloto deverão ter rede de contenção em seu lugar.

CAPÍTULO XVII – SISTEMA ELÉTRICO:

ART. 61 – A bateria deve estar solidamente fixada.

ART. 62 – A tensão, capacidade e marca da bateria é livre, bem como seus cabos.

ART. 63 – Caso a bateria seja deslocada do seu local original, esta deve ser fixada com um assento e cintas metálicas com revestimento isolante.

ART. 64 – A bateria deve ser recoberta por uma caixa confeccionada em material isolante caso esteja dentro do habitáculo do veículo.

CAPÍTULO XVIII – SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

ART. 65 – O sistema de lubrificação é livre.

ART. 66 – 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.

ART. 67 – 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.

CAPÍTULO XIX – CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

ART. 68 – O percurso da linha de combustível é livre.

ART. 69 – O tanque de combustível é livre, mas não pode ser construído com chapas de zinco.

ART. 70 – 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.

CAPÍTULO XX – SEGURANÇA:

ART. 71 – Vide Regras Gerais.

ART. 72 – 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.

ART. 73 – 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 5lbs, 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.

FERNANDO DRAPALA
PRESIDENTE

EVERTON LIEBL
DIRETOR TÉCNICO

AUTOMÓVEL CLUBE DE MAFRA
<http://www.automovelclubedemafra.com.br>
automovelclubedemafra@gmail.com

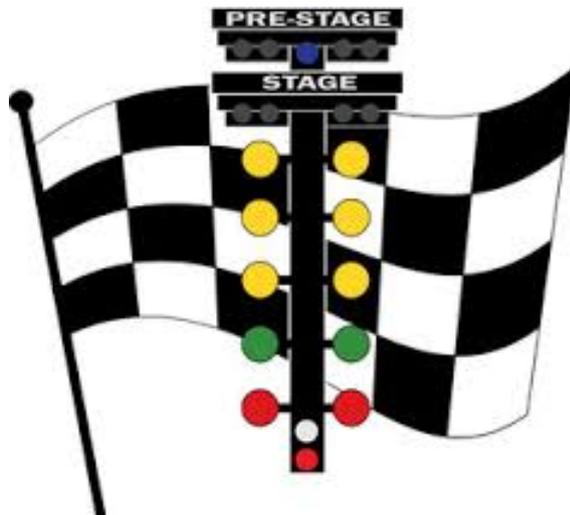
FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SANTA CATARINA
<http://www.fauesc.org.br/>
fauesc@fauesc.org.br

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
<http://www.cba.org.br>
imprensa@cba.org.br

Mafra, 01 fevereiro, 2018

CONTEÚDO

CAPÍTULO I –	DEFINIÇÃO:	1
CAPÍTULO II –	HOMOLOGAÇÃO:	1
CAPÍTULO III –	PESO MÍNIMO:.....	2
CAPÍTULO IV –	MOTOR:	2
CAPÍTULO V –	SISTEMA DE IGNIÇÃO:.....	2
CAPÍTULO VI –	SISTEMA DE ARREFECIMENTO:	2
CAPÍTULO VII –	CABEÇOTE:.....	2
CAPÍTULO VIII –	ALIMENTAÇÃO:.....	3
CAPÍTULO IX –	ESCAPAMENTO:	3
CAPÍTULO X –	SUSPENSÃO:.....	3
CAPÍTULO XI –	TRANSMISSÃO:.....	3
CAPÍTULO XII –	EMBREAGEM:	4
CAPÍTULO XIII –	RODAS E PNEUS:	4
CAPÍTULO XIV –	SISTEMA DE FREIO:.....	4
CAPÍTULO XV –	CARROCERIA E CHASSI:.....	4
CAPÍTULO XVI –	HABITÁCULO:	5
CAPÍTULO XVII –	SISTEMA ELÉTRICO:	5
CAPÍTULO XVIII –	SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:	5
CAPÍTULO XIX –	CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:	5
CAPÍTULO XX –	SEGURANÇA:	6



CAMPEONATO CATARINENSE DE **ARRANCADA NA TERRA 2018**

REGULAMENTO TÉCNICO **CATEGORIA TURBO** **TRASEIRA (TT)**

CAPÍTULO I – DEFINIÇÃO:

ART. 1 – 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, supercharger ou Oxido nitroso. (permitida apenas a utilização de um superalimentador ou supercomburente em cada carro. Exemplo: turbo + Blower, turbo + nitro. São proibidos).

CAPÍTULO II – HOMOLOGAÇÃO:

ART. 2 – 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.

ART. 3 – Permitido o uso de veículos de no mínimo 02 (dois) lugares ou mais.

ART. 4 – A denominação desta categoria será Turbo Traseira.

CAPÍTULO III – PESO MÍNIMO:

ART. 5 – 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.

ART. 6 – Permitida a retirada do macaco, estepe, chave de roda e triângulo de segurança.

CAPÍTULO IV – MOTOR:

ART. 7 – 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.

ART. 8 – O material de construção dos suportes do motor é livre, porém os pontos de fixação dos suportes no motor devem permanecer originais.

ART. 9 – Nos veículos Volkswagen Fusca e derivados fica liberada a alteração na altura de fixação do motor em três polegadas.

ART. 10 – A ordem de montagem de fábrica do conjunto motor, caixa de câmbio e diferencial não pode ser alterada.

ART. 11 – 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.

ART. 12 – Liberado, para veículos refrigerados a ar, o uso de blocos de motor da marca “Auto Línea” modelo Hiper Case, podendo ser trabalhado.

ART. 13 – Proibido o uso de blocos de modelos de veículos provenientes de importação independente.

ART. 14 – Fica livre para veículos modelo Chevette/Marajó/Chevy 500, Dodge Polara, Fusca e derivados, 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.

ART. 15 – Para veículos equipados com motor traseiro, fica liberado a confecção de um duto de ar para a boca da turbina. Para os veículos com motor dianteiro que optarem por fazer o duto, o mesmo deverá ser feito na parte frontal do carro através da grade do motor, para-choque ou painel frontal (mini frente).

CAPÍTULO V – SISTEMA DE IGNIÇÃO:

ART. 16 – Marca e tipos livre.

CAPÍTULO VI – SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

ART. 17 – Termostato e sistema de controle de temperatura são livres.

ART. 18 – O ventilador e o acionamento são livres, porém todos os componentes devem estar presentes no veículo.

ART. 19 – Proibida a retirada do radiador e mudança no seu local de fixação.

ART. 20 – Liberado, para veículos refrigerados a ar, a remoção ou a substituição do ventilador original por outro modelo.

ART. 21 – Permitido a substituição da bomba d’água e seu local de fixação por elétrica ou similar.

CAPÍTULO VII – CABEÇOTE:

- ART. 22 –** É permitido o SWAP de cabeçote por outros modelos, devendo este ser proveniente do mesmo fabricante do motor.
- ART. 23 –** Fica livre o seu trabalho.
- ART. 24 –** Permitida a substituição do comando de válvulas original.
- ART. 25 –** É permitido o uso de cabeçotes nacionais ou importados de qualquer marca desde que seja fabricado em alumínio fundido (proibido o uso de cabeçotes do tipo billet).

CAPÍTULO VIII – ALIMENTAÇÃO:

- ART. 26 –** O coletor de admissão é livre.
- ART. 27 –** O número de carburadores ou corpos de injeção é livre.
- ART. 28 –** 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.
- ART. 29 –** Autorizado o uso de bicos suplementares ou auxiliares.
- ART. 30 –** Liberado o uso de bomba de combustível mecânica.
- ART. 31 –** Combustível livre

CAPÍTULO IX – ESCAPAMENTO:

- ART. 32 –** Livre. Vide Regras Gerais.

CAPÍTULO X – SUSPENSÃO:

- ART. 33 –** 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).
- ART. 34 –** Todos os componentes da suspensão dianteira devem estar presentes nos seus lugares originais.
- ART. 35 –** Fica liberado o trabalho nas longarinas traseira.
- ART. 36 –** 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.
- ART. 37 –** 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)
- ART. 38 –** Liberado o uso de “ladder-bar”.
- ART. 39 –** Liberado o uso de amortecedores do tipo “coil-over”.
- ART. 40 –** Liberado a retirada da barra estabilizadora.

CAPÍTULO XI – TRANSMISSÃO:

ART. 41 – Livre, nacional ou importado.

ART. 42 – O trabalho nas engrenagens e relação é livre, mas todas as engrenagens deverão estar presentes na caixa de câmbio e em perfeito funcionamento.

ART. 43 – Permitido o uso de diferencial autoblocante ou qualquer modificação que transforme o diferencial em autoblocante.

ART. 44 – Proibido o uso de caixa de câmbio automática mesmo que original do veículo.

ART. 45 – Não será permitido o uso de alavanca/trambulador “in line”/”v gate”/seqüencial.

ART. 46 – A existência de conversor de torque no câmbio utilizado caracterizará que o mesmo é automático.

ART. 47 – Obrigatório o uso de alavancas em H (“h pattern”).

ART. 48 – Proibido o uso de câmbios “clutchless” mesmo que estejam equipados com alavanca em H.

ART. 49 – 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.

CAPÍTULO XII – EMBREAGEM:

ART. 50 – Livre, porém não pode ser automática.

ART. 51 – 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).

CAPÍTULO XIII – RODAS E PNEUS:

ART. 52 – As rodas são livres, respeitando o diâmetro mínimo de 14” e máximo 18”.

ART. 53 – Os pneus deverão obrigatoriamente possuir classificação DOT com medidas de largura máxima em 225 mm e mínima 165 mm.

ART. 54 – Liberado o uso de pneus do tipo “DRAG DOT RADIAL”, com as medidas acima citadas descritas na lateral do mesmo.

ART. 55 – Os pneus deverão ser de construção tipo radial.

ART. 56 – Os pneus podem ser nacionais ou importados, estar em bom estado de conservação.

ART. 57 – 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).

ART. 58 – Os pneus utilizados devem estar dimensionados para o peso do veículo e para a velocidade alcançada.

ART. 59 – Proibido o uso de pneus “slick” de qualquer tipo, bem como pneus recapados, remoldados ou similares.

ART. 60 – Os pneus não podem exceder o limite externo dos para-lamas.

ART. 61 – Será permitido o uso de somente 1(um) jogo de pneus da tração 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 e sua decisão é irrevogável.

ART. 62 – Em caso de autorização, o pneu velho ficará retido para futura análise e comprovação da necessidade de troca. Só será permitida a substituição de um único pneu, seja qual for a alegação da necessidade da troca. A troca de pneu(s) sem a devida autorização dos comissários acarretará em desclassificação e outras penalidades conforme CDA.

CAPÍTULO XIV – SISTEMA DE FREIO:

ART. 63 – O sistema de freio pode ser nacional ou importado, e as canalizações podem ser substituídas por outras de melhor performance.

ART. 64 – Todos os componentes devem estar presentes no veículo e montados nos seus locais originais, ficando permitida a retirada do hidrovácuo.

ART. 65 – Permitida a retirada dos defletores dos freios dianteiros.

ART. 66 – Obrigatório que os freios dianteiros e traseiros estejam funcionando.

ART. 67 – Fica ainda autorizada a utilização de freio a disco na traseira nos veículos que não o possuem originalmente.

ART. 68 – Não é permitida a utilização de freios de motonetas ou bicicletas nas rodas dianteiras.

ART. 69 – Liberado nas rodas traseiras, o uso de sistema de freio de motocicleta, desde que aprovada sua utilização pela vistoria técnica.

ART. 70 – Liberado o acionamento dos freios traseiros através do uso de alavanca manual de acionamento.

ART. 71 – Os freios traseiros podem funcionar de maneira independente dos freios dianteiros, sendo acionado através de cabos e alavanca.

CAPÍTULO XV – CARROCERIA E CHASSI:

ART. 72 – Proibida qualquer alteração na carroceria ou chassi/monobloco do veículo, exceto as aqui especificadas.

ART. 73 – Liberado o recorte da lataria interna do cofre do motor apenas para instalação de equipamentos de performance.

ART. 74 – O assoalho e painel corta-fogo deve permanecer original.

ART. 75 – As caixas de ar devem permanecer originais até o limite interno do assoalho ou início da caixa de roda traseira.

- ART. 76** – 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.
- ART. 77** – Liberada a substituição das longarinas traseiras por estrutura em aço com a finalidade de acomodar os pneus e a suspensão traseira. A tolerância para o tubo de apoio da suspensão traseira é de no máximo 15cm após a coluna B. A tolerância para o tubo de apoio da suspensão traseira é de no máximo 15cm após a coluna B (no sentido do painel de instrumentos do veículo).
- ART. 78** – Liberada a substituição das caixas de roda traseira para acomodação dos pneus por estrutura em aço devidamente soldada a carroceria/monobloco original do veículo.
- ART. 79** – 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.
- ART. 80** – Liberado o trabalho no túnel do veículo para acomodação do eixo-cardã, caixa de câmbio e posicionamento da alavanca de marchas.
- ART. 81** – 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.
- ART. 82** – São autorizados apenas acessórios que não alterem de qualquer forma o rendimento mecânico ou aerodinâmico do veículo.
- ART. 83** – Todos os componentes que equipam o modelo básico da linha devem estar presentes, os itens tidos como opcionais podem ser substituídos pelos itens básicos.
- ART. 84** – Fica liberada a construção de uma bolha no capô dianteiro ou traseiro, com a finalidade de melhor acomodar os componentes do motor.
- ART. 85** – Todas as portas do veículo devem ser funcionais e com travamento eficiente.
- ART. 86** – As portas traseiras (se for o caso) não precisam abrir, porém as maçanetas externas devem estar presentes.
- ART. 87** – Todos os componentes que equipam o modelo básico da linha devem estar presentes, os itens tidos como opcionais podem ser substituídos pelos itens básicos.
- ART. 88** – 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.
- ART. 89** – Permitida a retirada da placa de licença e suporte.

CAPÍTULO XVI – HABITÁCULO:

- ART. 90** – Proibida a retirada de qualquer parte interna original do veículo com exceção dos itens permitidos.
- ART. 91** – Permitido remover a prateleira traseira de veículos dois volumes.
- ART. 92** – Todos os componentes que equipam o modelo básico da linha devem estar presentes, os itens tidos como opcionais podem ser substituídos pelos itens básicos.
- ART. 93** – 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.

ART. 94 – Permitida a retirada do carpete do assoalho, do carpete do piso do porta-malas e dos cintos de segurança originais e seus suportes.

ART. 95 – Permitida a retirada do console central.

ART. 96 – Permitida a retirada do sistema de ar quente e frio.

ART. 97 – Proibida a instalação de turbinas, “wastegates”, “blowoff” ou qualquer outro componente gerador de calor, gases ou líquido inflamável dentro do habitáculo do veículo.

ART. 98 – Permitido a instalação de intercoolers e tanques de água dentro do habitáculo do veículo, desde que os mesmos estejam solidamente fixados.

ART. 99 – Qualquer alteração executada ou “fechamento” interno do veículo deverá ser de aço e estar permanentemente soldado.

CAPÍTULO XVII – SISTEMA ELÉTRICO:

ART. 100 – A tensão, capacidade e marca da bateria é livre, bem como seus cabos.

ART. 101 – A bateria deve estar solidamente fixada, sendo permitida a sua transferência para o porta-malas do veículo.

ART. 102 – Proibida a retirada do motor de arranque.

ART. 103 – Permitida a retirada do alternador.

CAPÍTULO XVIII – SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

ART. 104 – O sistema de lubrificação é livre.

ART. 105 – Nenhuma tubulação ou reservatório de fluidos de lubrificação pode estar localizado no habitáculo do veículo.

ART. 106 – 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.

CAPÍTULO XIX – CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

ART. 107 – A tubulação de combustível não pode passar por dentro do habitáculo.

ART. 108 – Bomba e filtros de combustível devem estar devidamente protegidos e não podem estar localizados no interior do habitáculo.

ART. 109 – 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.

ART. 110 – Permitido o uso de “catch tank”.

ART. 111 – Fica definido como “catch tank”, qualquer reservatório adicional, subdivisão ou sistema de contenção feita no tanque.

CAPÍTULO XX – SEGURANÇA:

ART. 112 – Vide Regras Gerais.

ART. 113 – 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.

FERNANDO DRAPALA
PRESIDENTE

EVERTON LIEBL
DIRETOR TÉCNICO

AUTOMÓVEL CLUBE DE MAFRA
<http://www.automovelclubedemafra.com.br>
automovelclubedemafra@gmail.com

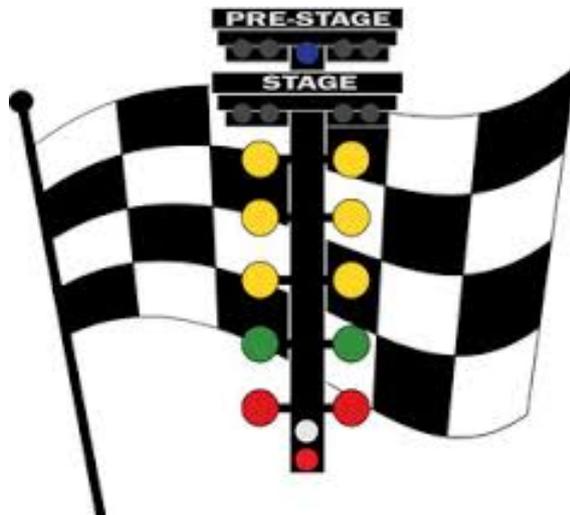
FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SANTA CATARINA
<http://www.fauesc.org.br/>
fauesc@fauesc.org.br

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
<http://www.cba.org.br>
imprensa@cba.org.br

Mafra, 01 fevereiro, 2018

CONTEÚDO

CAPÍTULO I –	DEFINIÇÃO:	1
CAPÍTULO II –	HOMOLOGAÇÃO:	1
CAPÍTULO III –	PESO MÍNIMO:.....	2
CAPÍTULO IV –	MOTOR:	2
CAPÍTULO V –	SISTEMA DE IGNIÇÃO:.....	2
CAPÍTULO VI –	SISTEMA DE ARREFECIMENTO:	2
CAPÍTULO VII –	CABEÇOTE:.....	3
CAPÍTULO VIII –	ALIMENTAÇÃO:.....	3
CAPÍTULO IX –	ESCAPAMENTO:	3
CAPÍTULO X –	SUSPENSÃO:.....	3
CAPÍTULO XI –	TRANSMISSÃO:.....	4
CAPÍTULO XII –	EMBREAGEM:	4
CAPÍTULO XIII –	RODAS E PNEUS:	4
CAPÍTULO XIV –	SISTEMA DE FREIO:.....	5
CAPÍTULO XV –	CARROCERIA E CHASSI:.....	5
CAPÍTULO XVI –	HABITÁCULO:	6
CAPÍTULO XVII –	SISTEMA ELÉTRICO:	7
CAPÍTULO XVIII –	SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:	7
CAPÍTULO XIX –	CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:	7
CAPÍTULO XX –	SEGURANÇA:	8



CAMPEONATO CATARINENSE DE **ARRANCADA NA TERRA 2018**

REGULAMENTO TÉCNICO **CATEGORIA FORÇA LIVRE** **TRASEIRA (FLT)**

CAPÍTULO I – DEFINIÇÃO:

ART. 1 – 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.

CAPÍTULO II – HOMOLOGAÇÃO:

ART. 2 – Veículos de fabricação nacional ou importados, com produção mínima de 1000 (mil) exemplares idênticos em 12 (doze) meses consecutivos, equipados originalmente com motores de 4 (quatro) ou 5 (cinco) cilindros.

ART. 3 – Permitido o uso de veículos de 01 (um) ou mais lugares.

ART. 4 – A denominação desta categoria será Força Livre Traseira.

CAPÍTULO III – ALÍVIO DE PESO:

ART. 5 – Liberado o alívio de peso através da substituição de componentes móveis do veículo, por material mais leve.

CAPÍTULO IV – MOTOR:

ART. 6 – Permitida a substituição do motor original por outro de outro fabricante.

ART. 7 – A ordem de montagem de fábrica do conjunto motor, caixa de câmbio e diferencial não pode ser alterada. Não é permitido o recuo do motor.

ART. 8 – Fica livre o trabalho do bloco, permitindo-se o aumento do volume do mesmo.

ART. 9 – Liberado o uso dos blocos de veículos em produção, fora de linha ou comercializados diretamente pelos fabricantes dos veículos.

CAPÍTULO V – SISTEMA DE IGNIÇÃO:

ART. 10 – Marca e tipos livre.

CAPÍTULO VI – SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

ART. 11 – Termostato, sistema de controle de temperatura, acionamento e o ventilador são livres.

ART. 12 – Permitida a retirada do radiador, bomba d'água ou das mangueiras que os ligam.

CAPÍTULO VII – CABEÇOTE:

ART. 13 – Livre (nacional ou importado).

CAPÍTULO VIII – ALIMENTAÇÃO:

ART. 14 – O coletor de admissão é livre.

ART. 15 – Permitido o uso de carburadores / injeção nacionais ou importados.

ART. 16 – 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.

ART. 17 – Nos veículos com injeção eletrônica é livre o número de bicos.

ART. 18 – Permitido o uso de superalimentação: óxido nitroso, turbo compressor, blower, supercharger e outros mais que possam surgir.

CAPÍTULO IX – ESCAPAMENTO:

ART. 19 – Livre. Vide Regras Gerais.

CAPÍTULO X – SUSPENSÃO:

ART. 20 – À distância entre eixos deve permanecer inalterada (medida conforme indica o fabricante), com uma tolerância de 2,5cm (dois vírgula cinco centímetros).

ART. 21 – Demais modificações são livres.

CAPÍTULO XI – TRANSMISSÃO:

ART. 22 – A caixa de câmbio é livre (nacional ou importado), mas deve ser obrigatoriamente manual.

ART. 23 – Proibido o uso de caixa de câmbio automática, semi-automática ou sequencial.

ART. 24 – A existência de conversor de torque no câmbio utilizado caracterizará que o mesmo é automático.

ART. 25 – 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.

ART. 26 – Trambulador livre.

ART. 27 – Permitido o uso de diferencial autoblocante ou qualquer modificação que o transforme em autoblocante.

ART. 28 – 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.

CAPÍTULO XII – EMBREAGEM:

ART. 29 – Livre, porém não pode ser automática.

CAPÍTULO XIII – RODAS E PNEUS:

ART. 30 – As rodas são livres, respeitando o diâmetro mínimo de 13” e máximo 17”

ART. 31 – Permitido o uso de qualquer tipo de pneus, nacionais ou importados, “slick” de qualquer tipo ou os específicos para competições de arrancada.

ART. 32 – Os pneus utilizados devem estar em bom estado de conservação e dimensionados para o peso do veículo e para a velocidade alcançada.

ART. 33 – Proibido o uso de pneus recapados, remold ou similares.

ART. 34 – Os pneus não podem exceder o limite externo dos para-lamas.

CAPÍTULO XIV – SISTEMA DE FREIO:

ART. 35 – O sistema de freio é livre, e deve estar funcionando com eficiência.

ART. 36 – Não é permitida a utilização de freios de motonetas ou bicicletas.

CAPÍTULO XV – CARROCERIA E CHASSI:

ART. 37 – 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:

ART. 38 – 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.

ART. 39 – Fica proibida a substituição total do chassi / monobloco por estrutura tubular, carenada ou não.

ART. 40 – Todos os componentes móveis da carroceria podem ser substituídos por material mais leve, porém não podem simplesmente ser retirados.

ART. 41 – 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.

ART. 42 – 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-se até 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.

CAPÍTULO XVI – HABITÁCULO:

ART. 43 – Permitida a retirada das forrações internas e bancos do veículo, bem como painel e consoles.

ART. 44 – Obrigatória a instalação de "gaiola de segurança" conforme especificação no Regras Gerais

ART. 45 – O pára-brisa e demais vidros só poderão ser substituídos por "lexan" ou policarbonato.

ART. 46 – Proibido o uso de acrílico.

CAPÍTULO XVII – SISTEMA ELÉTRICO:

ART. 47 – A bateria deve estar solidamente fixada.

ART. 48 – A tensão, capacidade e marca da bateria é livre, bem como seus cabos.

ART. 49 – Caso a bateria seja deslocada do seu local original, esta deve ser fixada com um assento e cintas metálicas com revestimento isolante.

ART. 50 – A bateria deve ser recoberta por uma caixa confeccionada em material isolante caso esteja dentro do habitáculo do veículo.

CAPÍTULO XVIII – SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

ART. 51 – O sistema de lubrificação é livre.

ART. 52 – No caso de algum componente ou reservatório estar localizado no habitáculo do veículo, uma parede anti-chama deve ser construída, recobrimdo estes componentes, de modo a proteger o piloto de possíveis vazamentos.

ART. 53 – Todos os respiros de óleo devem finalizar em um ou mais reservatórios com capacidade mínima total de 2 (dois) litros.

CAPÍTULO XIX – CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

ART. 54 – O percurso da linha de combustível é livre.

ART. 55 – O tanque de combustível é livre, mas não pode ser construído com chapas de zinco.

ART. 56 – No caso de o tanque estar localizado no habitáculo do veículo, bem como bombas de combustível, filtros, dosadores e canalizações, uma parede anti-chama deve ser construída, recobrimdo estes componentes, de modo a proteger o piloto de possíveis vazamentos de combustível. O material utilizado na construção deve ser não inflamável.

↓

↓

↓

↓

↓

↓

↓

↓

↓

↓

↓

↓

↓

↓

↓

↓

↓

↓

CAPÍTULO XX – SEGURANÇA:

ART. 57 – Vide Regras Gerais.

ART. 58 – 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.

ART. 59 – 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 5lbs, 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.

FERNANDO DRAPALA
PRESIDENTE

EVERTON LIEBL
DIRETOR TÉCNICO

AUTOMÓVEL CLUBE DE MAFRA
<http://www.automovelclubedemafra.com.br>
automovelclubedemafra@gmail.com

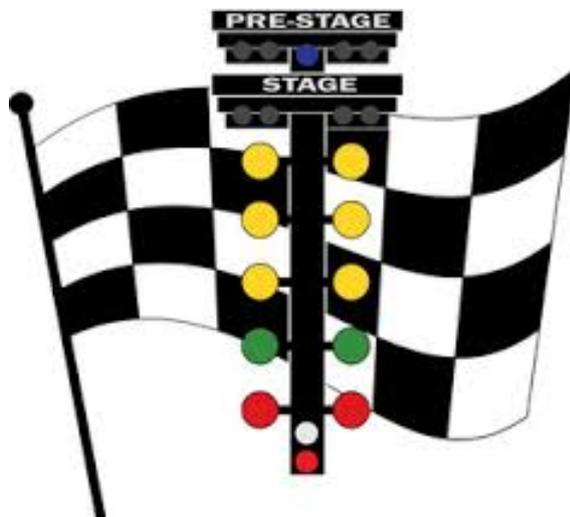
FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SANTA CATARINA
<http://www.fauesc.org.br/>
fauesc@fauesc.org.br

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
<http://www.cba.org.br>
imprensa@cba.org.br

Mafra, 01 fevereiro, 2018

CONTEÚDO

CAPÍTULO I –	DEFINIÇÃO:	1
CAPÍTULO II –	HOMOLOGAÇÃO:	1
CAPÍTULO III –	ALIVIO DE PESO:	2
CAPÍTULO IV –	MOTOR:	2
CAPÍTULO V –	SISTEMA DE IGNIÇÃO:.....	2
CAPÍTULO VI –	SISTEMA DE ARREFECIMENTO:	2
CAPÍTULO VII –	CABEÇOTE:.....	2
CAPÍTULO VIII –	ALIMENTAÇÃO:.....	2
CAPÍTULO IX –	ESCAPAMENTO:	2
CAPÍTULO X –	SUSPENSÃO:.....	3
CAPÍTULO XI –	TRANSMISSÃO:.....	3
CAPÍTULO XII –	EMBREAGEM:	3
CAPÍTULO XIII –	RODAS E PNEUS:	3
CAPÍTULO XIV –	SISTEMA DE FREIO:.....	3
CAPÍTULO XV –	CARROCERIA E CHASSI:.....	4
CAPÍTULO XVI –	HABITÁCULO:	4
CAPÍTULO XVII –	SISTEMA ELÉTRICO:	4
CAPÍTULO XVIII –	SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:	4
CAPÍTULO XIX –	CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:	5
CAPÍTULO XX –	SEGURANÇA:	6



CAMPEONATO CATARINENSE DE ARRANCADA NA TERRA 2018

REGULAMENTO TÉCNICO CATEGORIA DESAFIO EXTREME (XTM)

CAPÍTULO I – DEFINIÇÃO:

ART. 1 – 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 (4x4), equipados com motores naturalmente aspirados ou ainda superalimentados por meio de turbo-compressor, blower, supercharger e ainda Oxido nitroso.

CAPÍTULO II – HOMOLOGAÇÃO:

ART. 2 – Veículos de turismo, réplicas e protótipos.

ART. 3 – Permitido o uso de veículos de 02 (dois) ou mais lugares, sendo proibido o monoposto.

ART. 4 – O piloto deve estar sentado no lado esquerdo ou direito do veículo.

ART. 5 – A entrada e saída do piloto deve ser feita obrigatoriamente pela porta lateral, não sendo permitido que a carroceria se desloque para a saída.

ART. 6 – A denominação desta categoria será Desafio “EXTREME”.

CAPÍTULO III – ALIVIO DE PESO:

ART. 7 – É permitido qualquer tipo de alívio de peso através da retirada de partes e itens originais de fábrica, desde que não comprometa a estrutura e segurança do veículo.

ART. 8 – Qualquer tipo de lastro que se faça necessário, só será permitido quando este estiver solidamente fixado, e ainda deve ser vistoriado pelo departamento técnico.

ART. 9 – Componentes que apresentem peso excessivo, fora do padrão normal de fabricação, podem ser entendidos como acréscimo de material.

CAPÍTULO IV – MOTOR:

ART. 10 – Permitida a substituição do motor original por de outro fabricante, podendo ser nacional ou importado.

ART. 11 – Permitido o recuo do motor.

ART. 12 – A ordem de montagem de fábrica do conjunto motor / caixa de câmbio / diferencial pode ser alterada.

CAPÍTULO V – SISTEMA DE IGNIÇÃO/GERENCIAMENTO ELETRONICO:

ART. 13 – Marca e tipo livres.

CAPÍTULO VI – SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

ART. 14 – Livre.

CAPÍTULO VII – CABEÇOTE:

ART. 15 – Livre.

CAPÍTULO VIII – ALIMENTAÇÃO E SOBREALIMENTAÇÃO:

ART. 16 – Sistema de alimentação livre.

ART. 17 – Permitida a superalimentação com óxido nitroso, “blower”, turbo, supercharger e outros que possam surgir

CAPÍTULO IX – ESCAPAMENTO:

ART. 18 – Livre. Vide Regras Gerais.

CAPÍTULO X – SUSPENSÃO:

ART. 19 – Proibida a suspensão rígida.

ART. 20 – Demais alterações livres.

CAPÍTULO XI – TRANSMISSÃO:

ART. 21 – Caixa de câmbio é livre.

ART. 22 – Os veículos dotados de eixo cardam deverão possuir obrigatoriamente cinto de segurança para árvore de transmissão. Ver Regulamento Técnico Geral.

CAPÍTULO XII – EMBREAGEM:

ART. 23 – Livre.

CAPÍTULO XIII – RODAS E PNEUS:

ART. 24 – As rodas são livres.

ART. 25 – Permitido o uso de qualquer tipo de pneus, nacional ou importado, de qualquer tipo ou ainda pneus específicos para uso em competições. Para aprovação em vistoria, de veículo com pneu do tipo “slick”, o carro/piloto deve obrigatoriamente possuir “estepes” (não “slick”), pois o uso desse tipo de pneu somente será liberado se a pista de terra oferecer segurança necessária, e com autorização dos diretores de prova e vistoriadores na puxada em questão.

ART. 26 – Os pneus devem estar em bom estado de conservação.

ART. 27 – Os pneus utilizados devem estar dimensionados para o peso do veículo e para a velocidade alcançada.

ART. 28 – 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).

ART. 29 – É proibido o uso de pneus refrisados, recapados, remoldados ou similares.

ART. 30 – Os pneus de tração deverão ter uma calibragem mínima de 10 PSI para poder efetuar sua largada válida. O carro que estiver em desacordo com este item, não poderá largar. Após a largada, os vistoriadores poderão verificar novamente a calibragem, caso esta esteja em desacordo com essas medidas, o mesmo será desclassificado da bateria em questão. Porém neste caso não estará excluído da prova. Obs.: O calibrador oficial do evento que estará sendo utilizado pela equipe técnica de vistoria ficará à disposição dos participantes durante a vistoria inicial.

CAPÍTULO XIV – SISTEMA DE FREIO:

ART. 31 – O sistema de freio é livre, e deve estar funcionando com eficiência.

ART. 32 – Não é permitida a utilização de freios de motonetas ou bicicletas.

CAPÍTULO XV – CARROCERIA E CHASSI:

ART. 33 – São permitidas alterações na carroceria ou chassi / monobloco do veículo, desde 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

ART. 34 – As portas devem ser funcionais, abrir e fechar com facilidade e dar acesso direto ao interior do habitáculo.

CAPÍTULO XVI – HABITÁCULO:

ART. 35 – Veículos sem vidro ou “lexan” (policarbonato) na porta do piloto deverão ter rede de contenção em seu lugar. Ver Regulamento Técnico Geral, tela de proteção tipo “NASCAR”.

CAPÍTULO XVII – SISTEMA ELÉTRICO:

ART. 36 – A tensão, capacidade e marca da bateria é livre, bem como seus cabos.

ART. 37 – A bateria deve estar solidamente fixada, e recoberta por uma caixa plástica ou de alumínio caso a mesma esteja dentro do habitáculo do veículo. Ver Regulamento Técnico Geral.

CAPÍTULO XVIII – SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

ART. 38 – O sistema de lubrificação é livre.

ART. 39 – 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.

ART. 40 – Todos os respiros de óleo devem finalizar em um ou mais reservatórios e devem estar localizados do lado oposto ao do escapamento.

CAPÍTULO XIX – CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

ART. 41 – A tubulação de combustível não pode passar por dentro do habitáculo.

ART. 42 – Bomba e filtros de combustível são livres.

↓
↓
↓
↓
↓
↓
↓

CAPÍTULO XX – SEGURANÇA

ART. 43 – Vide Regras Gerais.

ART. 44 – 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).

ART. 45 – 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.

ART. 46 – Obrigatório o uso de cinta de contenção nos compressores do modelo “ROOTS”.

ART. 47 – Obrigatório o uso de cinta de contenção nos compressores do modelo “PSI”/”SCREW”, bem como da capa de material tipo “cordura” ou balístico.

FERNANDO DRAPALA
PRESIDENTE

EVERTON LIEBL
DIRETOR TÉCNICO

AUTOMÓVEL CLUBE DE MAFRA
<http://www.automovelclubedemafra.com.br>
automovelclubedemafra@gmail.com

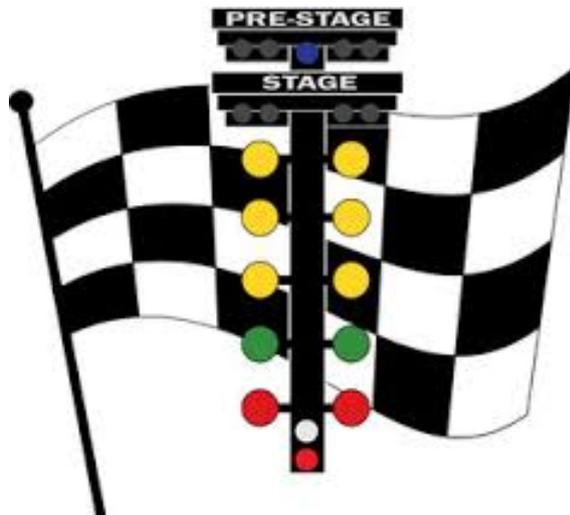
FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SANTA CATARINA
<http://www.fauesc.org.br/>
fauesc@fauesc.org.br

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
<http://www.cba.org.br>
imprensa@cba.org.br

Mafra, 01 fevereiro, 2018

CONTEÚDO

CAPÍTULO I –	DEFINIÇÃO:	1
CAPÍTULO II –	HOMOLOGAÇÃO:	1
CAPÍTULO III –	ALIVIO DE PESO:	2
CAPÍTULO IV –	MOTOR:	2
CAPÍTULO V –	SISTEMA DE IGNIÇÃO/GERENCIAMENTO ELETRONICO:	2
CAPÍTULO VI –	SISTEMA DE ARREFECIMENTO:	2
CAPÍTULO VII –	CABEÇOTE:	2
CAPÍTULO VIII –	ALIMENTAÇÃO E SOBREALIMENTAÇÃO:	2
CAPÍTULO IX –	ESCAPAMENTO:	2
CAPÍTULO X –	SUSPENSÃO:	3
CAPÍTULO XI –	TRANSMISSÃO:	3
CAPÍTULO XII –	EMBREAGEM:	3
CAPÍTULO XIII –	RODAS E PNEUS:	3
CAPÍTULO XIV –	SISTEMA DE FREIO:	3
CAPÍTULO XV –	CARROCERIA E CHASSI:	4
CAPÍTULO XVI –	HABITÁCULO:	4
CAPÍTULO XVII –	SISTEMA ELÉTRICO:	4
CAPÍTULO XVIII –	SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:	4
CAPÍTULO XIX –	CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:	4
CAPÍTULO XX –	SEGURANÇA.....	5



CAMPEONATO CATARINENSE DE ARRANCADA NA TERRA 2018

REGULAMENTO TÉCNICO CATEGORIAS DESAFIOS POR TEMPO (DES8.0) (DES8.9) (DES9.9) (DES10.5)

CAPÍTULO I – DEFINIÇÃO:

ART. 1 – Participam destas categorias veículos bipostos nacionais e importados, turismo de produção em série, coupê, sedan ou pick-up de 2, 3, 4 ou 5 portas de tração dianteira, traseira ou integral (4x4), equipados com motores naturalmente aspirados ou ainda superalimentados por meio de turbo-compressor, blower, supercharger ou Oxido nitroso.

CAPÍTULO II – HOMOLOGAÇÃO:

ART. 2 – Ver item “Desafios por Tempo”, regulamento desportivo.

ART. 3 – Veículos de turismo, de rua ou ainda de competição.

ART. 4 – Permitido o uso de veículos de 02 (dois) ou mais lugares, sendo proibido o monoposto.

ART. 5 – O piloto deve estar sentado no lado esquerdo ou direito do veículo.

ART. 6 – A entrada e saída do piloto deve ser feita obrigatoriamente pela porta lateral, não sendo permitido que a carroceria se desloque para a saída.

ART. 7 – A denominação desta categoria será Desafio por Tempo, (DES8.0) (DES8.9) (DES9.9) (DES10.5).

CAPÍTULO III – ALÍVIO DE PESO:

ART. 8 – É permitido qualquer tipo de alívio de peso através da retirada de partes e itens originais de fábrica, desde que não comprometa a estrutura e segurança do veículo.

ART. 9 – Qualquer tipo de lastro que se faça necessário, só será permitido quando este estiver solidamente fixado, e ainda deve ser vistoriado pelo departamento técnico.

ART. 10 – Componentes que apresentem peso excessivo, fora do padrão normal de fabricação, podem ser entendidos como acréscimo de material.

CAPÍTULO IV – MOTOR:

ART. 11 – Permitida a substituição do motor original por de outro fabricante, podendo ser nacional ou importado.

ART. 12 – Permitido o recuo do motor.

ART. 13 – A ordem de montagem de fábrica do conjunto motor / caixa de câmbio / diferencial pode ser alterada.

CAPÍTULO V – SISTEMA DE IGNIÇÃO/GERENCIAMENTO ELETRÔNICO:

ART. 14 – Marca e tipo livres.

CAPÍTULO VI – SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

ART. 15 – Livre.

CAPÍTULO VII – CABEÇOTE:

ART. 16 – Livre.

CAPÍTULO VIII – ALIMENTAÇÃO E SOBREALIMENTAÇÃO:

ART. 17 – Sistema de alimentação livre.

ART. 18 – Permitida a superalimentação com óxido nitroso, “blower”, turbo, supercharger e outros que possam surgir

CAPÍTULO IX – ESCAPAMENTO:

ART. 19 – Livre. Vide Regras Gerais.

CAPÍTULO X – SUSPENSÃO:

ART. 20 – Proibida a suspensão rígida.

ART. 21 – Demais alterações livres.

CAPÍTULO XI – TRANSMISSÃO:

ART. 22 – Caixa de câmbio é livre.

ART. 23 – Os veículos dotados de eixo cardam deverão possuir obrigatoriamente cinto de segurança para árvore de transmissão. Ver Regulamento Técnico Geral.

CAPÍTULO XII – EMBREAGEM:

ART. 24 – Livre.

CAPÍTULO XIII – RODAS E PNEUS:

ART. 25 – As rodas são livres.

ART. 26 – Permitido o uso de qualquer tipo de pneus, nacional ou importado, de qualquer tipo ou ainda pneus específicos para uso em competições. O uso do pneu tipo “slick” é proibido.

ART. 27 – Os pneus devem estar em bom estado de conservação.

ART. 28 – Os pneus utilizados devem estar dimensionados para o peso do veículo e para a velocidade alcançada.

ART. 29 – É proibido o uso de pneus refrisados, recapados, remoldados ou similares.

ART. 30 – Os pneus de tração deverão ter uma calibragem mínima de 10 PSI para poder efetuar sua largada válida. O carro que estiver em desacordo com este item, não poderá largar. Após a largada, os vistoriadores poderão verificar novamente a calibragem, caso esta esteja em desacordo com essas medidas, o mesmo será desclassificado da bateria em questão. Porém neste caso não estará excluído da prova. Obs.: O calibrador oficial do evento que estará sendo utilizado pela equipe técnica de vistoria ficará à disposição dos participantes durante a vistoria inicial.

CAPÍTULO XIV – SISTEMA DE FREIO:

ART. 31 – O sistema de freio é livre, e deve estar funcionando com eficiência.

ART. 32 – Não é permitida a utilização de freios de motonetas ou bicicletas.

CAPÍTULO XV – CARROCERIA E CHASSI:

ART. 33 – São permitidas alterações na carroceria ou chassi / monobloco do veículo, desde 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

ART. 34 – As portas devem ser funcionais, abrir e fechar com facilidade e dar acesso direto ao interior do habitáculo.

CAPÍTULO XVI – HABITÁCULO:

ART. 35 – Veículos sem vidro ou “lexan” (policarbonato) na porta do piloto deverão ter rede de contenção em seu lugar. Ver Regulamento Técnico Geral, tela de proteção tipo “NASCAR”.

CAPÍTULO XVII – SISTEMA ELÉTRICO:

ART. 36 – A tensão, capacidade e marca da bateria é livre, bem como seus cabos.

ART. 37 – A bateria deve estar solidamente fixada, e recoberta por uma caixa plástica ou de alumínio caso a mesma esteja dentro do habitáculo do veículo. Ver Regulamento Técnico Geral.

CAPÍTULO XVIII – SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

ART. 38 – O sistema de lubrificação é livre.

ART. 39 – 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.

ART. 40 – Todos os respiros de óleo devem finalizar em um ou mais reservatórios e devem estar localizados do lado oposto ao do escapamento.

CAPÍTULO XIX – CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

ART. 41 – A tubulação de combustível não pode passar por dentro do habitáculo.

ART. 42 – Bomba e filtros de combustível são livres.

↓

↓

↓

↓

↓

↓

↓

CAPÍTULO XX – SEGURANÇA

ART. 43 – Vide Regras Gerais.

ART. 44 – Em carros onde a potência é elevada ou ainda em carros de competição é 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).

ART. 45 – Obrigatório o uso de cinta de contenção nos compressores do modelo “ROOTS”.

ART. 46 – Obrigatório o uso de cinta de contenção nos compressores do modelo “PSI”/”SCREW”, bem como da capa de material tipo “cordura” ou balístico.

FERNANDO DRAPALA
PRESIDENTE

EVERTON LIEBL
DIRETOR TÉCNICO

AUTOMÓVEL CLUBE DE MAFRA
<http://www.automovelclubedemafra.com.br>
automovelclubedemafra@gmail.com

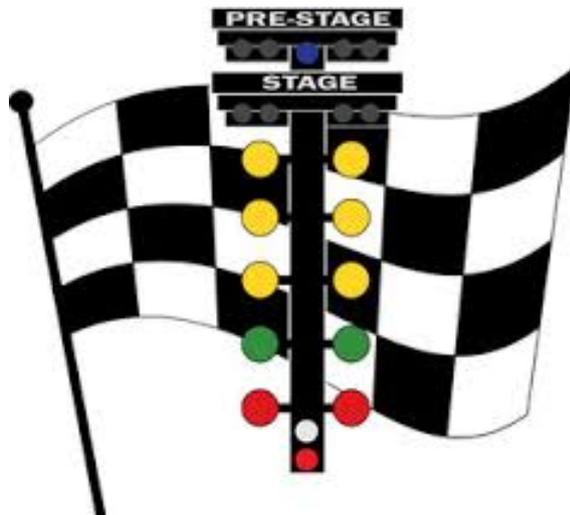
FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SANTA CATARINA
<http://www.fauesc.org.br/>
fauesc@fauesc.org.br

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
<http://www.cba.org.br>
imprensa@cba.org.br

Mafra, 01 fevereiro, 2018

CONTEÚDO

CAPÍTULO I –	DEFINIÇÃO:	1
CAPÍTULO II –	HOMOLOGAÇÃO:	1
CAPÍTULO III –	ALIVIO DE PESO:	2
CAPÍTULO IV –	MOTOR:	2
CAPÍTULO V –	SISTEMA DE IGNIÇÃO/GERENCIAMENTO ELETRONICO:	2
CAPÍTULO VI –	SISTEMA DE ARREFECIMENTO:	2
CAPÍTULO VII –	CABEÇOTE:	2
CAPÍTULO VIII –	ALIMENTAÇÃO E SOBREALIMENTAÇÃO:	2
CAPÍTULO IX –	ESCAPAMENTO:	2
CAPÍTULO X –	SUSPENSÃO:	3
CAPÍTULO XI –	TRANSMISSÃO:	3
CAPÍTULO XII –	EMBREAGEM:	3
CAPÍTULO XIII –	RODAS E PNEUS:	3
CAPÍTULO XIV –	SISTEMA DE FREIO:	3
CAPÍTULO XV –	CARROCERIA E CHASSI:	4
CAPÍTULO XVI –	HABITÁCULO:	4
CAPÍTULO XVII –	SISTEMA ELÉTRICO:	4
CAPÍTULO XVIII –	SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:	4
CAPÍTULO XIX –	CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:	4
CAPÍTULO XX –	SEGURANÇA.....	5



CAMPEONATO CATARINENSE DE ARRANCADA NA TERRA 2018

REGULAMENTO TÉCNICO CATEGORIA PENELOPE (PEN)

CAPÍTULO I – DEFINIÇÃO:

ART. 1 – 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 (4x4), equipados com motores naturalmente aspirados ou ainda superalimentados por meio de turbo-compressor, blower, supercharger ou Oxido nitroso.

ART. 2 – Pilotos nessa categoria devem ser obrigatoriamente do sexo feminino.

CAPÍTULO II – HOMOLOGAÇÃO:

ART. 3 – Veículos de turismo, réplicas e protótipos.

ART. 4 – Permitido o uso de veículos de 02 (dois) ou mais lugares, sendo proibido o monoposto.

ART. 5 – O piloto deve estar sentado no lado esquerdo ou direito do veículo.

ART. 6 – A entrada e saída do piloto deve ser feita obrigatoriamente pela porta lateral, não sendo permitido que a carroceria se desloque para a saída.

ART. 7 – A denominação desta categoria será "PENELOPE".

CAPÍTULO III – ALÍVIO DE PESO:

ART. 8 – É permitido qualquer tipo de alívio de peso através da retirada de partes e itens originais de fábrica, desde que não comprometa a estrutura e segurança do veículo.

ART. 9 – Qualquer tipo de lastro que se faça necessário, só será permitido quando este estiver solidamente fixado, e ainda deve ser vistoriado pelo departamento técnico.

ART. 10 – Componentes que apresentem peso excessivo, fora do padrão normal de fabricação, podem ser entendidos como acréscimo de material.

CAPÍTULO IV – MOTOR:

ART. 11 – Permitida a substituição do motor original por de outro fabricante, podendo ser nacional ou importado.

ART. 12 – Permitido o recuo do motor.

ART. 13 – A ordem de montagem de fábrica do conjunto motor / caixa de câmbio / diferencial pode ser alterada.

CAPÍTULO V – SISTEMA DE IGNIÇÃO/GERENCIAMENTO ELETRÔNICO:

ART. 14 – Marca e tipo livres.

CAPÍTULO VI – SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

ART. 15 – Livre.

CAPÍTULO VII – CABEÇOTE:

ART. 16 – Livre.

CAPÍTULO VIII – ALIMENTAÇÃO E SOBREALIMENTAÇÃO:

ART. 17 – Sistema de alimentação livre.

ART. 18 – Permitida a superalimentação com óxido nitroso, “blower”, turbo, supercharger e outros que possam surgir

CAPÍTULO IX – ESCAPAMENTO:

ART. 19 – Livre. Vide Regras Gerais.

CAPÍTULO X – SUSPENSÃO:

ART. 20 – Proibida a suspensão rígida.

ART. 21 – Demais alterações livres.

CAPÍTULO XI – TRANSMISSÃO:

ART. 22 – Caixa de câmbio é livre.

ART. 23 – Os veículos dotados de eixo cardam deverão possuir obrigatoriamente cinto de segurança para árvore de transmissão. Ver Regulamento Técnico Geral.

CAPÍTULO XII – EMBREAGEM:

ART. 24 – Livre.

CAPÍTULO XIII – RODAS E PNEUS:

ART. 25 – As rodas são livres.

ART. 26 – Permitido o uso de qualquer tipo de pneus, nacional ou importado, de qualquer tipo ou ainda pneus específicos para uso em competições. Para aprovação em vistoria, de veículo com pneu do tipo “slick”, o carro/piloto deve obrigatoriamente possuir “estepes” (não “slick”), pois o uso desse tipo de pneu somente será liberado se a pista de terra oferecer segurança necessária, e com autorização dos diretores de prova e vistoriadores na puxada em questão.

ART. 27 – Os pneus devem estar em bom estado de conservação.

ART. 28 – Os pneus utilizados devem estar dimensionados para o peso do veículo e para a velocidade alcançada.

ART. 29 – 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).

ART. 30 – É proibido o uso de pneus refrisados, recapados, remoldados ou similares.

ART. 31 – Os pneus de tração deverão ter uma calibragem mínima de 10 PSI para poder efetuar sua largada válida. O carro que estiver em desacordo com este item, não poderá largar. Após a largada, os vistoriadores poderão verificar novamente a calibragem, caso esta esteja em desacordo com essas medidas, o mesmo será desclassificado da bateria em questão. Porém neste caso não estará excluído da prova. Obs.: O calibrador oficial do evento que estará sendo utilizado pela equipe técnica de vistoria ficará à disposição dos participantes durante a vistoria inicial.

CAPÍTULO XIV – SISTEMA DE FREIO:

ART. 32 – O sistema de freio é livre, e deve estar funcionando com eficiência.

ART. 33 – Não é permitida a utilização de freios de motonetas ou bicicletas.

CAPÍTULO XV – CARROCERIA E CHASSI:

ART. 34 – São permitidas alterações na carroceria ou chassi / monobloco do veículo, desde 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

ART. 35 – As portas devem ser funcionais, abrir e fechar com facilidade e dar acesso direto ao interior do habitáculo.

CAPÍTULO XVI – HABITÁCULO:

ART. 36 – Veículos sem vidro ou “lexan” (policarbonato) na porta do piloto deverão ter rede de contenção em seu lugar. Ver Regulamento Técnico Geral, tela de proteção tipo “NASCAR”.

CAPÍTULO XVII – SISTEMA ELÉTRICO:

ART. 37 – A tensão, capacidade e marca da bateria é livre, bem como seus cabos.

ART. 38 – A bateria deve estar solidamente fixada, e recoberta por uma caixa plástica ou de alumínio caso a mesma esteja dentro do habitáculo do veículo. Ver Regulamento Técnico Geral.

CAPÍTULO XVIII – SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

ART. 39 – O sistema de lubrificação é livre.

ART. 40 – 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.

ART. 41 – Todos os respiros de óleo devem finalizar em um ou mais reservatórios e devem estar localizados do lado oposto ao do escapamento.

CAPÍTULO XIX – CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

ART. 42 – A tubulação de combustível não pode passar por dentro do habitáculo.

ART. 43 – Bomba e filtros de combustível são livres.

↓

↓

↓

↓

↓

↓

↓

CAPÍTULO XX – SEGURANÇA

ART. 44 – Vide Regras Gerais.

ART. 45 – 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).

ART. 46 – 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.

ART. 47 – Obrigatório o uso de cinta de contenção nos compressores do modelo “ROOTS”.

ART. 48 – Obrigatório o uso de cinta de contenção nos compressores do modelo “PSI”/”SCREW”, bem como da capa de material tipo “cordura” ou balístico.

FERNANDO DRAPALA
PRESIDENTE

EVERTON LIEBL
DIRETOR TÉCNICO

AUTOMÓVEL CLUBE DE MAFRA
<http://www.automovelclubedemafra.com.br>
automovelclubedemafra@gmail.com

FEDERAÇÃO DE AUTOMOBILISMO DE SANTA CATARINA
<http://www.fauesc.org.br/>
fauesc@fauesc.org.br

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
<http://www.cba.org.br>
imprensa@cba.org.br

Mafra, 01 fevereiro, 2018

CONTEÚDO

CAPÍTULO I –	DEFINIÇÃO:	1
CAPÍTULO II –	HOMOLOGAÇÃO:	1
CAPÍTULO III –	ALIVIO DE PESO:	2
CAPÍTULO IV –	MOTOR:	2
CAPÍTULO V –	SISTEMA DE IGNIÇÃO/GERENCIAMENTO ELETRONICO:	2
CAPÍTULO VI –	SISTEMA DE ARREFECIMENTO:	2
CAPÍTULO VII –	CABEÇOTE:	2
CAPÍTULO VIII –	ALIMENTAÇÃO E SOBREALIMENTAÇÃO:	2
CAPÍTULO IX –	ESCAPAMENTO:	2
CAPÍTULO X –	SUSPENSÃO:	3
CAPÍTULO XI –	TRANSMISSÃO:	3
CAPÍTULO XII –	EMBREAGEM:	3
CAPÍTULO XIII –	RODAS E PNEUS:	3
CAPÍTULO XIV –	SISTEMA DE FREIO:	3
CAPÍTULO XV –	CARROCERIA E CHASSI:	4
CAPÍTULO XVI –	HABITÁCULO:	4
CAPÍTULO XVII –	SISTEMA ELÉTRICO:	4
CAPÍTULO XVIII –	SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:	4
CAPÍTULO XIX –	CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:	4
CAPÍTULO XX –	SEGURANÇA.....	5