

18 - REGULAMENTO TÉCNICO CATEGORIA DRAGSTER MOTOR DIANTEIRO

18.1 – NORMAS TÉCNICAS:

A categoria Dragster motor dianteiro deverá seguir as normas técnicas constantes neste regulamento específico.

18.2 - DEFINIÇÃO:

Participam desta categoria veículos de competição de modelos protótipos com chassi de estrutura tubular, em que o motor deve obrigatoriamente estar localizado à frente do piloto, podendo migrar para esta categoria veículos inscritos na categoria Pro Mod, Super Pro Mod e Drag Light de modelos Fanny.

18.3 – DENOMINAÇÃO:

A denominação desta categoria será Dragster Motor Dianteiro.

18.4 – HOMOLOGAÇÃO:

Veículos protótipos; a vistoria técnica fará avaliação seguindo critérios de segurança e solidez na construção. Permitido o uso de veículos de 01 (um) lugar.

18.5 – PESO MÍNIMO:

Não há exigência de peso mínimo para esta categoria.

18.6 – MOTOR:

Livre, nacional ou importado.

18.7 – SISTEMA DE IGNIÇÃO:

Marca e tipos livres.

18.8 – SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

Livre.

18.9 – CABECOTE:

Livre.

18.10 – ALIMENTAÇÃO:

O coletor de admissão é livre. É permitido o uso de carburadores/injeções nacionais ou importadas.

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

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

É permitido o uso de super alimentação: óxido nitroso.

É permitido o uso de turbo compressor, blower, supercharger e outros mais que possam surgir.

É permitido somente o uso de combustível líquido, com ou sem o uso de aditivos.

É permitido o uso de nitrometano ou similares, no percentual máximo de 10%.(dez por cento)

Após cada largada é obrigatória a permanência de no mínimo 1 (um) Litro de combustível no tanque. Este combustível poderá ser solicitado pelos comissários para análise.

18.11 – ESCAPAMENTO:

É livre o seu dimensionamento.

18.12 – SUSPENSÃO:

Livre.

18.13 – TRANSMISSÃO:

A caixa de câmbio é livre.

É permitido o sistema de engate rápido das marchas.

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

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

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

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

18.14 – EMBREAGEM:

Livre quanto ao seu tipo ou fornecedor.

18.15 – RODAS E PNEUS:

As rodas são livres.

É permitido o uso de qualquer tipo de pneus, nacional ou importado, slick de qualquer tipo ou os pneus específicos para competições de Arrancada.

Os pneus devem estar em bom estado de conservação.

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

É proibido o uso de pneus recapados, remold ou similares.

18.16 – SISTEMA DE FREIO:

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

18.17 – CARROCERIA E CHASSI:

Estrutura tubular, carenada ou não.

A “gaiola de proteção” deve fazer parte da estrutura do veículo, e a parte que passa acima da cabeça do piloto deve projetar-se ao menos 8,00Cm (oito) acima e à frente do capacete quando o piloto estiver sentado.

O banco do piloto deve ser de competição, homologado e o cinto de segurança deve ser no mínimo de 4 (quatro) pontos.

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

A bandeja deve possuir uma borda de 3,0 (três) centímetros de altura em toda a sua extensão e estar solidamente fixada. Este item sofrerá vistoria rigorosa dos comissários técnicos.

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

18.18 – SISTEMA ELÉTRICO:

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

A bateria deve estar solidamente fixada.

O local de fixação é livre.

A bateria deve ser fixada com um assento e cintas metálicas com revestimento isolante.

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

18.19 – SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

O sistema de lubrificação é livre.

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

18.20 – CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

O percurso da linha de combustível é livre.

Bomba e filtros de combustível devem estar devidamente protegidos.

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

No caso do tanque estar colocado no habitáculo do veículo, uma parede antichama deve ser construída de modo a proteger o piloto de possíveis vazamentos de combustível. O material utilizado na construção deve ser antichama.

As bombas de combustível e canalizações devem estar recobertas de modo a proteger o piloto de possíveis vazamentos de combustível. O material utilizado na proteção deve ser antichama.

18.21 – SEGURANÇA:

É obrigatório o uso de macacão, luvas, sapatilha e capacete homologados e válidos.

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

É obrigatória a utilização de banco de competição homologado, e o uso de cinto de segurança de, no mínimo, 4 pontos de fixação e homologado.

Deve ser construído sistema de extinção de incêndio composto de um extintor de pó químico ou halon com capacidade de 4 (quatro) Kg, solidamente fixado, e canalizações que dirijam o jato do agente extintor para três pontos: motor, habitáculo e tanque de combustível.

O uso de capacete aberto é proibido.

Curitiba, 30 de janeiro de 2007.

Federação Paranaense de Automobilismo
Rubens Maurílio Gatti
Presidente