



#16 - CATEGORIA DRAGSTER MOTOR DIANTEIRO - DMD

#16.1 - 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 Stock e Drag Light do tipo "Funny".

#16.2 – HOMOLOGAÇÃO:

Veículos protótipos; a vistoria técnica fará avaliação seguindo critérios de segurança e solidez na construção. A denominação desta categoria será Dragster Motor Dianteiro.

O veículo competidor deve ser identificado com números, em cor contrastante ao fundo em que for aplicado, em ambas as laterais. O número deverá ser formado por algarismos com dimensões de no mínimo 15 cm (quinze centímetros) de altura e 4 cm (quatro centímetros) de traço cada um.

Também será obrigatório o uso de letras que identificam a categoria (**DMD**), com as mesmas dimensões especificadas acima.

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

#16.3 – PESO MÍNIMO:

Não há exigência de peso mínimo para esta categoria.

#16.4 – MOTOR:

Livre, nacional ou importado.

#16.5 – SISTEMA DE IGNIÇÃO:

Marca e tipos livres.

#16.6 – SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

Livre.

#16.7 – CABECOTE:

Livre.

#16.8 – 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.

Permitido o uso de super alimentação: óxido nitroso.

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

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

Permitido o uso de nitrometano ou similares, nos seguintes percentuais máximos:

- 20% (vinte por cento) para veículos com "blower";
- 60% (sessenta por cento) para veículos aspirados.

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

#16.9 – ESCAPAMENTO:

É livre o seu dimensionamento.

#16.10 – SUSPENSÃO:

Livre.

#16.11 – TRANSMISSÃO:

Livre.



#16.12 – EMBREAGEM:

Livre.

#16.13 – RODAS E PNEUS:

Livre.

#16.14 – SISTEMA DE FREIO:

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

#16.15 – 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 cm (oito centímetros) acima e à frente do capacete quando o piloto estiver sentado.

O cinto de segurança deve ser homologado e de no mínimo 4 (quatro) pontos.

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

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

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

#16.16 – SISTEMA ELÉTRICO:

Livre

#16.17 – SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

O sistema de lubrificação é livre.

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

#16.18 – CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

Livre.

#16.17 – SEGURANÇA:

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

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

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

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

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

Obrigatório o uso da capa de material balístico no motor.

O uso de capacete aberto é proibido.

O presente regulamento foi elaborado pelo Kart Clube Metropolitano e homologado pelo Presidente da Federação Gaúcha de Automobilismo (FGA).

Kart Clube Metropolitano
Jhonny Bonilla
Presidente

Federação Gaúcha de Automobilismo
Nestor Valduga
Presidente

Porto Alegre, 13 de novembro de 2007.