



#15 - CATEGORIA DRAGSTER LIGHT - DL

#15.1 - DEFINIÇÃO:

Participam desta categoria veículos de competição protótipos com chassis de estrutura tubular, com motores de no máximo 8 (oito) cilindros, podendo migrar para esta categoria veículos inscritos na categoria Stock. A denominação desta categoria será Dragster Light.

#15.2 – HOMOLOGAÇÃO:

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

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 (**DL**), com as mesmas dimensões especificadas acima.

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

#15.3 – PESO MÍNIMO:

O peso mínimo para carros desta categoria será de:

- **500 kg** (quinhentos quilos) para carros 4 (quatro) ou 5 (cinco) cilindros.
- **700 kg** (setecentos quilos) para carros 6 (seis) cilindros.
- **750 kg** (setecentos e cinquenta quilos) para carros 8 (oito) cilindros de modelo Top.
- **850 kg** (novecentos quilos) para carros de modelo Funny.

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

#15.4 – MOTOR:

As capacidades volumétricas destes motores não podem ultrapassar 400 (quatrocentas) polegadas cúbicas, devendo ser, nesse caso, o bloco tipo “small block”.

Proibido o uso de bloco tipo “big block” mesmo que o volume não ultrapasse 400 (quatrocentas) polegadas cúbicas.

Liberados blocos de ferro ou alumínio.

Demais alterações são livres.

#15.5 – SISTEMA DE IGNIÇÃO:

Livre.

#15.6 – SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

Livre.

#15.7 – CABECOTE:

Livre.

#15.8 – ALIMENTAÇÃO:

Livre.

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

Motor 6 (seis) cilindros

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

Motor 8 (oito) cilindros

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



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

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

Os veículos de modelos "sling" serão enquadrados como veículos de modelo Top.

Para veículos do tipo "Funny", fica liberado o seguinte:

Motor 6 (seis) cilindros

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

Motor 8 (oito) cilindros

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

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

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

Nesta categoria é permitido somente o uso de combustível líquido, sem o uso de aditivos.

Proibido o uso de **nitrometano** ou similares.

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

#15.9 – ESCAPAMENTO:

Livre.

#15.10 – TRANSMISSÃO:

A caixa de câmbio é livre.

Permitido o sistema de engate rápido das marchas.

Obrigatória a existência da marcha a ré funcionando normalmente.

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

#15.11 – EMBREAGEM:

Livre.

#15.12 – RODAS E PNEUS:

Livre.

#15.13 – SISTEMA DE FREIO:

Livre.

#15.13 - 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.

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

A bandeja deve possuir uma borda de 3 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.

#15.14 – SISTEMA ELÉTRICO:

Livre.

#15.15 – SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO:

Livre.

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

#15.16 – CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

Livre

#15.17 – 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 nos compressores do modelo "PSI"/"SCREW", bem como da capa de material tipo "cordura" ou balístico.

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.