



#14 - CATEGORIA PRO STOCK - PS

#14.1 - DEFINIÇÃO:

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

#14.2 – HOMOLOGAÇÃO:

Veículos de turismo, com produção mínima de 1000 (mil) exemplares idênticos em 12 (doze) meses consecutivos.

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

A denominação desta categoria será Pro Stock.

O veículo competidor deve ser identificado com números, em cor contrastante ao fundo em que for aplicado, em ambas as laterais e nos vidros dianteiro e traseiro. O número deverá ser formado por algarismos com dimensões de no mínimo 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 (**PS**), com as mesmas dimensões especificadas acima.

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

Fica proibida a identificação do veículo com polidores de sapato tipo “nugget” e fitas adesivas tipo crepe, isolante ou similares.

14.3 – PESO MÍNIMO:

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

Motores com capacidade volumétrica máxima admitida de até 383 polegadas cúbicas:

900 kg (novecentos quilos) para veículos aspirados, com injeção de óxido nitroso;

1.050 kg (um mil e cinqüenta quilos) para veículos turbo ou bi-turbo, sem injeção de óxido nitroso, com “blower” de modelo “ROOTS” de tamanho máximo 10.71 (dez ponto setenta e um) com injeção de óxido nitroso e com “blower” de modelo “ROOTS” de tamanho máximo 14.71 (quatorze ponto setenta e um) sem injeção de óxido nitroso;

1.150 kg (um mil, cento e cinqüenta quilos) para veículos que utilizem qualquer tipo de “blower”, mas sem injeção de óxido nitroso.

Motores com capacidade volumétrica acima de 383 polegadas cúbicas:

1.150 kg (um mil cento e cinqüenta quilos) para veículos aspirados, com injeção de óxido nitroso;

1.300 kg (um mil e trezentos quilos) para veículos turbo ou bi-turbo, sem injeção de óxido nitroso, com “blower” de modelo “ROOTS” de tamanho máximo 10.71 (dez ponto setenta e um) com injeção de óxido nitroso e com “blower” de modelo “ROOTS” de tamanho máximo 14.71 (quatorze ponto setenta e um) sem injeção de óxido nitroso;

1.700 kg (um mil e setecentos quilos) para veículos que utilizem qualquer tipo de “blower”, mas **sem** injeção de óxido nitroso.

14.4 – MOTOR:

É permitida a substituição do motor original por de outro fabricante, podendo ser nacional ou importado.

As capacidades volumétricas devem seguir o exposto no item 14.3 deste regulamento.

É permitido o recuo do motor.

A ordem de montagem de fábrica do conjunto motor / caixa de cambio / diferencial pode ser alterada.

14.5 – SISTEMA DE IGNIÇÃO:

Marca e tipos livres.



14.6 – SISTEMA DE ARREFECIMENTO:

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

14.7 – CABECOTE:

Livre.

14.8 - ALIMENTAÇÃO:

O coletor de admissão é livre.

Permitido o uso de carburadores / injeção nacionais ou importados.

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.

Permitida a super alimentação com óxido nitroso, "blower", turbo, supercharger e outros que possam surgir conforme tabelas do item 14.3.

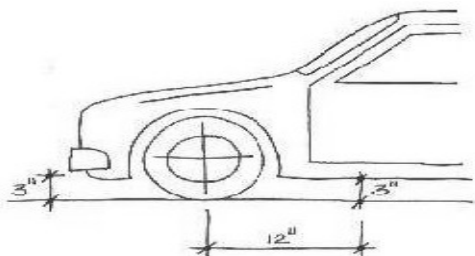
Proibido o uso de nitrometano ou similares.

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

14.9 – ESCAPAMENTO:

Livre.

14.10 – SUSPENSÃO:



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

Proibida a suspensão rígida.

Demais alterações livres.

14.11 – TRANSMISSÃO:

A caixa de câmbio é livre.

Permitido o sistema de engate rápido das marchas.

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

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

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 no mínimo 3 mm (três) milímetros de espessura, para que impeça o cardam de tocar o solo em caso de quebra.

14.12 – EMBREAGEM:

Livre.

14.13 – RODAS E PNEUS:

As rodas são livres.

Permitido o uso de qualquer tipo de pneus, nacional ou importado, "slick" de qualquer tipo ou os pneus específicos para uso em competições.

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.



14.14 – SISTEMA DE FREIO:

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

14.15 – CARROCERIA E CHASSI:

São permitidas alterações na carroceria ou chassi / monobloco do veículo, desde que as mesmas não alterem as características visuais básicas e que a mesma possua toda a segurança necessária. A carroceria em aço, em caso de chassi tubular, deve ser solidamente fixada ao mesmo.

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 (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.

14.16 – HABITÁCULO:

Obrigatório o uso de banco e cinto de competição conforme item 14.20 (segurança).

Obrigatória a instalação de uma “gaiola de segurança” conforme item 14.20 (segurança).

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

14.17 – SISTEMA ELÉTRICO:

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

A bateria deve estar solidamente fixada, e recoberta por uma caixa plástica ou de alumínio caso a mesma esteja dentro do habitáculo do veículo.

14.18 – 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 4 (quatro) litros.

14.19 – CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:

O percurso da linha de combustível é livre.

14.20 – 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 uso de banco de competição homologado e de cinto de segurança homologado de no mínimo 4 (quatro) pontos de fixação.

Obrigatória, para veículos que não o possuam originalmente, a fixação de um anel/cabo para reboque na parte dianteira do veículo.

As portas dianteiras do veículo deverão abrir facilmente através de seus trincos externos ou travas rápidas.

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

Obrigatório o uso de duas **chaves gerais de corte**, uma interna e outra externa, à prova de faísca. Estas chaves devem possibilitar o desligamento de todos os circuitos elétricos (bateria, alternador ou dínamo, luzes, ignição, acessórios elétricos, etc., devendo igualmente desligar o motor). Deverão estas chaves ficar claramente indicadas por um símbolo mostrando um raio vermelho sobre um triângulo azul com bordas brancas de no mínimo 12 cm (doze centímetros) de base.

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 Lenço).

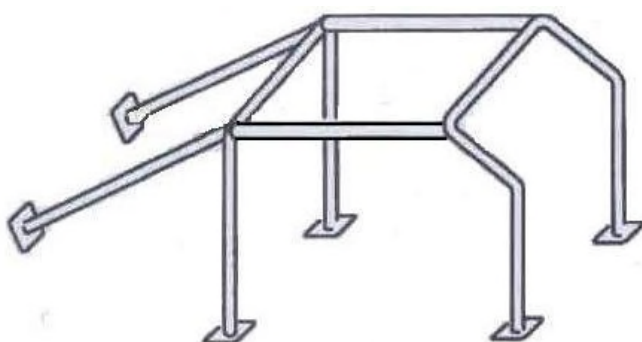


Obrigatório o uso de cinta de contenção nos compressores do modelo “ROOTS”.

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

Obrigatória a instalação de uma “gaiola de segurança” na parte interna do veículo, de modo a evitar uma deformação mais séria do habitáculo em caso de acidente ou capotamento. Esta gaiola deve ser revestida com espuma anti-chama nos pontos onde é possível o contato com o corpo do piloto. Nesta gaiola de segurança deve haver em cada cano um furo de 5 mm (cinco milímetros) para conferência da espessura mínima de 2 mm (dois milímetros) para aço carbono e 1,2 mm (um vírgula dois milímetros) para cromo molibdênio.

O uso de capacete aberto é proibido.



A figura ao lado representa a configuração mínima obrigatória para a construção do santantônio para esta categoria.

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

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.