



ORGANIZAÇÃO  
**GT**  
**TRUCK**



**FAEMT**



## **CAMPEONATO INTERESTADUAL DA FÓRMULA TRUCK**

### **REGULAMENTO TÉCNICO 2026 V07**

Este Regulamento deverá obedecer ao CDA – Código Desportivo de Automobilismo da CBA – Confederação Brasileira de Automobilismo e será supervisionado pelas federações proponentes: FGA – Federação Gaúcha de Automobilismo, FPrA – Federação Paranaense de Automobilismo, FAEMT – Federação de Automobilismo do Estado do Mato Grosso e FASP – Federação de Automobilismo de São Paulo, com chancela do CTDN – Conselho Técnico Desportivo Nacional da CBA.

## **SUMÁRIO**

<b>ARTIGO 1 – CABINE DOS CAMINHÕES FRONTAIS (CARA CHATA E NÃO FRONTAIS (BICUDO)</b>	<b>2</b>
<b>ARTIGO 2 – GAIOLA DE PROTEÇÃO</b>	<b>4</b>
<b>ARTIGO 4 – QUINTA RODA</b>	<b>6</b>
<b>ARTIGO 5 – EIXOS</b>	<b>6</b>
<b>ARTIGO 6 – SUSPENSÃO DOS VEÍCULOS</b>	<b>7</b>
<b>ARTIGO 7 – FREIOS</b>	<b>9</b>
<b>ARTIGO 8 – PNEUS</b>	<b>10</b>
<b>ARTIGO 9 – MOTORES</b>	<b>11</b>
<b>ARTIGO 10 – ESCAPAMENTO</b>	<b>12</b>
<b>ARTIGO 12 – TURBO COMPRESSOR</b>	<b>14</b>
<b>ARTIGO 13 – COLETOR DE AR DO TURBO COMPRESSOR</b>	<b>14</b>
<b>ARTIGO 14 – RADIADOR DE AGUA E INTERCOOLER.</b>	<b>14</b>
<b>ARTIGO 15 – CÂMBIO</b>	<b>15</b>
<b>ARTIGO 16 – DIFERENCIAL E CARCAÇA</b>	<b>15</b>
<b>ARTIGO 17 – PESO DOS VEÍCULOS</b>	<b>15</b>
<b>ARTIGO 18 – CAPÔ</b>	<b>16</b>
<b>ARTIGO 19 – PARA-LAMAS</b>	<b>16</b>
<b>ARTIGO 20 – PÁRA-CHOQUES</b>	<b>16</b>
<b>ARTIGO 21 – LANTERNAS</b>	<b>17</b>
<b>ARTIGO 22 – RETROVISOR</b>	<b>17</b>
<b>ARTIGO 23 – AERODINÂMICA</b>	<b>17</b>
<b>ARTIGO 24 – COMBUSTÍVEL E LUBRIFICANTE</b>	<b>18</b>
<b>ARTIGO 25 – RESFRIAMENTO</b>	<b>18</b>
<b>ARTIGO 26 – TANQUE DE COMBUSTÍVEL</b>	<b>18</b>
<b>ARTIGO 27 – ALTURA MÍNIMA</b>	<b>19</b>
<b>ARTIGO 28 – GENERALIDADES</b>	<b>20</b>

ARTIGO 29 – RODAS	21
ARTIGO 30 – ANEXOS	22
ARTIGO 31 – ADENDOS	40
ARTIGO 32 – DISPOSIÇÕES FINAIS.	40

## **Artigo 1 – CABINE DOS CAMINHÕES FRONTAIS (CARA CHATA E NÃO FRONTAIS (BICUDO)**

**1.1** A cabine de todos os caminhões, deverá possuir no mínimo 4 pontos de fixação no chassi.

**1.2** Nos caminhões de cabine não frontal (bicudos) Scania, Iveco, Daf, Volvo e Mercedes, a cabine deverá ter do painel dianteiro interno da frente da cabine (tanto lado esquerdo como do direito), ao centro do primeiro pino da mola do suporte dianteiro (tanto esquerdo como direito) do molejo da frente do caminhão, uma medida máxima de 1.000 mm (com tolerância de 50 mm), **linha imaginária**, não podendo ser ultrapassada. (conforme em anexo)

**1.3** Nos caminhões de cabine frontal (cara chata) Volvo, Scania, Mercedes, Iveco, Ford Man, DAF e VW, a cabine deverá ter do para-brisa, sendo sua base como parâmetro, da cabine (tanto do lado esquerdo como do direito), ao centro do primeiro pino da mola do suporte dianteiro (tanto esquerdo como direito) do molejo da frente do caminhão, a medida máxima até a **linha imaginária**, não podendo ultrapassá-la. (conforme em anexo)

**1.4** Permitido o rebaixamento da cabine através dos suportes, coxins, e vigas de aço da cabine (desde que as mesmas tenham as espessuras e diâmetros originais)

**1.4.1** No painel dianteiro da frente da cabine do caminhão (cara chata), poderão ser retirados até 20 cm horizontalmente do painel para melhor rebaixamento da cabine no chassi.

**1.4.2** As vigas direita e esquerda da parte inferior da cabine, da saída do painel dianteiro para o painel traseiro, tanto o lado direito e o lado esquerdo da viga, poderão ser retos, ligando o painel dianteiro e traseiro, para que possa ter o assoalho mais alto (questão de segurança para o piloto), desde que mantenham a sua largura e espessura original da viga direita e esquerda.

**1.5** Obrigatório que o painel traseiro da cabine mantenha suas características, dimensões e posição originais sendo permitidas somente as seguintes modificações:

**1.5.1** Permitido instalar uma janela vigia (vidro, policarbonato ou acrílico) de no mínimo 65 cm de largura por 35 cm de altura no painel traseiro da cabine dos veículos que não o têm originalmente, para permitir ao piloto a visão através de um retrovisor interno.

**1.5.2** Obrigatória a permanência da janela vigia instalado no painel traseiro, conservando as dimensões originais da cabine, da marca e modelo do caminhão, original de fábrica.

- 1.5.3** Permitido fazer aberturas no painel traseiro da cabine, de no máximo 6.500 cm<sup>2</sup> de área, para liberação de calor e adaptação do motor, podendo a sua travessa ser deslocada e trabalhada.
- 1.5.4** Permitido fazer duas aberturas (uma de cada lado) no painel traseiro, de no máximo 225 cm<sup>2</sup> cada, para melhor ventilação da cabine.
- 1.5.5** Permitido fazer um recorte de no máximo 180 cm<sup>2</sup> no painel traseiro da cabine para acomodar as lanternas traseiras.
- 1.5.6** Opcional alongar a cabine em no máximo 200 mm, sendo que a gaiola de proteção deverá acompanhar este alongamento.
- 1.6** Permitido a modificação do capo interno e tampa do assoalho da cabine.
- 1.7** A cabine e as portas deverão ser em chapa de aço, conforme especificação do fabricante e espessura original da chapa, com suas medidas do vidro da porta originais, não podendo a abertura do vidro, ser menor que os caminhões de série.
- 1.8** Obrigatória ter maçanetas internas e externas das portas, mantendo suas funções originais. (abertura e fechamento das mesmas).
- 1.9** As colunas verticais internas de portas e dos painéis dianteiro e traseiro da cabine deverão ser originais, sendo permitido apenas retrabalho na altura das colunas, visando o rebaixamento da cabine para evitar o contato da coluna nos pneus dianteiros.
- 1.10** O para-brisa dianteiro deverá ter as dimensões originais da marca e modelo do caminhão, sendo que entre a faixa superior e inferior do para-brisa, deverão estar assegurados no mínimo 45% de área transparente para visão do piloto, por motivos de segurança.
- 1.12** Proibido a substituição do para-brisa da cabine do caminhão por acrílico ou similar.
- 1.13** Proibido o uso de todo e qualquer tipo de película ou similar que afete a transparência dos vidros (tipo insulfilm).
- 1.13.1** Obrigatório o uso de película de segurança transparente, instalada por dentro e por fora do para-brisas, para segurança do piloto, podendo ser utilizado vidro blindado.
- 1.13.2** Obrigatório a instalação de duas barras verticais no meio do para-brisa, para evitar que o mesmo entre na cabine.
- 1.14** Obrigatório uso de tela de nylon na janela inteira da porta do lado esquerdo do caminhão (lado do piloto).
- 1.15** Permitido o uso de cabines modernas nos caminhões antigos do mesmo modelo e marca (porém com a mesma marca do motor).
- 1.16** Proibido o fechamento das aberturas dos vidros das portas, do lado direito e esquerdo, com vidro, acrílico e similares, tampando a entrada e saída de ar.
- 1.17** – Permitido qualquer tipo de reforço extra para aumentar a segurança na fixação do banco.

- 1.17.1** Permitido nos caminhões Volvo a utilização da cabine do VM, nos caminhões Iveco a utilização da cabine do Eurocargo e nos caminhões Man a utilização da cabine do Volkswagen Constellation e no DAF a cabine DAF CF.
- 1.18** Obrigatório ter duas chaves gerais, devidamente identificadas, sendo uma instalada na parte interna da cabina, do lado direito do piloto e de fácil acesso ao mesmo, e a outra instalada atrás da cabine (lado do piloto) próxima ao acionamento externo dos extintores do caminhão.
- 1.19** Obrigatório a instalação de no mínimo dois extintores de incêndio de 4 kg, podendo ser de pó químico ou de CO<sup>2</sup>, carregados e em suas validades, firmemente fixados com braçadeiras de aço e devidamente identificados, sendo que um deverá ter uma canalização direcionada para a turbina e motor, e o outro para a parte interna da cabine, ambos de fácil acesso ao piloto.
- 1.20** Obrigatório que os extintores do caminhão possuam também sistema de acionamento individual externo, devidamente identificado, atrás da cabine (lado do piloto) próximo a chave geral.
- 1.21** Todo caminhão que não tiver as características originais de fábrica, como motor, chassis e carroceria de outra marca, será considerado protótipo.

## **Artigo 2 – GAIOLA DE PROTEÇÃO**

- 2.1** Obrigatório, homologado e/ou comercializado pelo Promotor.
- 2.2** A gaiola de proteção deverá ser de tubo mecânico (aço sem costura) com as medidas mínimas de diâmetro, espessura e em conformidade com os anexos técnicos (anexo J da FIA).
- 2.3** Proibido qualquer alteração na sua estrutura, principalmente a que vise à redução de peso.
- 2.4** Permitido acrescentar e reforçar com barras de aço, visando maior segurança.
- 2.5** Permitido travar através de pontos de solda a gaiola de proteção nas colunas da cabine do caminhão.
- 2.6** No início da temporada todos os caminhões terão suas gaiolas de proteção vistoriadas e lacradas pelo Comissário Técnico, sendo obrigatório deixar um furo de 6mm para verificação das espessuras da parede dos tubos.
- 2.7** Nos caminhões de cabine frontal (cara chata), é obrigatório ter na gaiola de proteção, entre as colunas dianteira e traseira, do lado do piloto, um arco no formato (envolvente) da caixa de roda do pneu dianteiro.
- 2.8** Obrigatório colocar um reforço tubular atrás do banco do piloto, com no mínimo 35 mm de diâmetro e espessura de no mínimo 3 mm, na altura dos furos do banco para passagem dos cintos (ombro do piloto).
- 2.9** Permitido nos caminhões da marca Ford e Iveco, o fechamento do vidro quebra vento da porta, em chapa de aço na espessura da porta (segurança).

**2.10** Permitido o acréscimo de barras de proteção (reforço) desde que aprovado pela comissão técnica.

### **Artigo 3 – CHASSI**

**3.1** O chassi deve ser original da marca e modelo do caminhão, em aço, mantendo suas especificações, dimensões e características originais. Permitido o seu retrabalho.

**3.2** As medidas iniciais e fundamentais da montagem do chassi do caminhão e seus respectivos suportes dianteiros de molejo (direito e esquerdo), terão como base uma única linha imaginária, conforme anexos técnicos.

**3.2.1** Admitida a fabricação do chassi no paralelo, desde que mantida a sua configuração original, principalmente no que se refere à espessura, dureza e formato.

**3.2.2** As longarinas do chassi tanto a do lado direito como a do lado esquerdo, poderão ter no máximo em cada uma, 144 furos não utilizados, sendo 4 com diâmetro máximo de 86 mm e 140 com diâmetro máximo de 30 mm. O não cumprimento do acima exposto acarretará na desclassificação do Piloto/Equipe.

**3.2.3** Não fazem parte da longarina os suportes e travessas.

**3.3** As travessas do chassi e sua fixação são livres, desde que sejam de aço, com peso máximo de 40 (quarenta) kg, em cada uma.

#### **3.4 PARTE DIANTEIRA – FRENTE DO CAMINHÃO**

**3.4.1** Permitido a retirada das abas do chassi e corte do mesmo para rebaixamento e adaptação do motor, cabine, câmbio, radiadores de água, intercooler, turbina e alternador, permanecendo as vigas do chassi conforme o original.

**3.4.2** Permitido cortar o suporte dianteiro e traseiro dos molejos, para adaptação dos radiadores, do motor, e chassi do caminhão.

**3.4.3** Permitido encurtar as longarinas do chassi na frente do suporte dianteiro do molejo, tanto direito e esquerdo (linha imaginária).

**3.4.4** Permitido retirar 30 mm das abas superiores do chassi, direito e esquerdo, somente na região compreendida entre os coxins dianteiro e traseiro do motor.

#### **3.5 PARTE CENTRAL - FIM DA TRASEIRA DA CABINE**

**3.5.1** Permitido somente o encurtamento das vigas do chassi em sua parte central e a retirada ou modificação de suas travessas.

#### **3.6 PARTE TRASEIRA - SOBRE O EIXO TRASEIRO**

**3.6.1** Permitido nas longarinas do chassi em sua parte inferior um corte retangular para encaixe do eixo traseiro (diferencial), com altura de 160 mm (tolerância de 10 mm) e com comprimento de 450 mm (tolerância de 50 mm).

**3.6.2** Permitido encurtar as alturas das longarinas do chassi, atrás do suporte traseiro da mola traseira e dianteira.

**3.6.3** Para os caminhões Volvo com cabine do VM, para os caminhões Iveco com cabine do Eurocargo, e Daf, é permitido encurtar as alturas das longarinas do chassi, no máximo 100 mm, e comprimento de 1400 mm, na parte dianteira do chassi.

### **3.7 GANCHO DE REBOQUE**

**3.7.1** Obrigatório a instalação de quatro alças (PARA RESGATE AÉREO), com capacidade de 10 toneladas, duas na parte dianteira do chassi, e a outras duas na parte traseira do chassi próximo a quinta roda, de fácil acesso ao resgate. É obrigatório instalação do suporte tipo bola padrão reforçado que será vistoriado pelo comissário técnico.



## **Artigo 4 – QUINTA RODA**

**4.1** O centro da quinta roda deverá estar alinhado com os pinos dos molejos traseiros (espigão).

**4.2** A face superior da quinta roda deve estar com altura mínima de 120 mm da face superior do chassi.

**4.3** Os suportes direito e esquerdo devem ser bem fixadas ao chassi por no mínimo dois parafusos e porcas travantes de aço, com 10 mm de diâmetro (em cada suporte), podendo também serem soldados.

**4.4** A Quinta Roda deverá ter formato original, e pesar no mínimo 5 (cinco) kg, permitido o seu retrabalho.

## **Artigo 5 – EIXOS**

### **5.1 EIXO DIANTEIRO**

**5.1.1** É permitido o uso de eixo de ônibus e seu retrabalho, permanecendo a bitola com as dimensões máximas de 2.450 mm, na parte externa e inferior do pneu (ombro) em contato com o solo, com tolerância de 15 mm, medido com gabarito (trena ou régua) de enquadramento dos eixos de um lado ao outro, conforme desenho anexo.

**5.1.2** Permitido um furo no lado direito e um furo no lado esquerdo do eixo dianteiro para a localização do pino de centro de cada mola. Este furo deve estar localizado no centro da superfície de apoio da mola no eixo.

**5.1.3** Permitido a utilização de espaçadores, desde que estejam fixos (soldados).



**5.1.4** Todos os cubos de roda dianteiros deverão ser de ferro ou aço e poderá ter no máximo 10 furos de 25 mm (cada cubo), para resfriamento das pastilhas de freio, permitido o seu retrabalho para adaptação.

**5.1.5** O pino das mangas do eixo dianteiro, deverão ter medida mínima de 40 mm de diâmetro.

**5.1.6** O eixo dianteiro deverá obrigatoriamente ser rígido.

## **5.2 EIXO TRASEIRO**

**5.2.1** O eixo traseiro terá que ter uma bitola máxima de 2.450 mm com tolerância de 15 mm na parte externa e inferior do pneu (ombro) em contato com o solo, medido com gabarito de enquadramentos dos eixos de um lado ao outro, conforme desenho em anexo.

**5.2.2** Permitido a utilização de espaçadores, desde que sejam fixos (soldados).

**5.2.3** A carcaça não poderá sofrer adaptação na sua parte superior, para encaixe do chassi.

**5.2.4** Todos os cubos de roda traseiros deverão ser de ferro ou aço e poderá ter no máximo 10 furos de 25 mm (cada cubo), para resfriamento das pastilhas de freio, permitido o seu retrabalho para adaptação.

**5.2.5** Proibido o fechamento das rodas traseiras externa, do lado esquerdo e do lado direito, com qualquer tipo de matéria prima, inclusive fibra.

**5.2.6** O eixo traseiro deverá obrigatoriamente ser rígido.

## **Artigo 6 – SUSPENSÃO DOS VEÍCULOS**

### **6.1 SUSPENSÃO DIANTEIRA**

**6.1.1** O primeiro suporte de fixação do molejo dianteiro da frente do caminhão deverá ser original da marca do caminhão, mantendo-se as medidas mínimas de 670 mm do centro do pino de fixação do molejo no suporte dianteiro ao pino de centro do molejo (espigão), sendo permitido que o mesmo seja aliviado (reduzido o peso), conforme desenho do artigo anexo.

**6.1.2** O suporte traseiro do molejo dianteiro e o jumelo são livres, assim como os pontos de fixação, desde que se mantenham as medidas mínimas de 670 mm do centro do pino de centro (espigão) ao centro do pino de fixação do molejo no jumelo.

**6.1.3** A quantidade de molas é livre, sendo que a mola mestra deverá ter no mínimo 1.340 mm de comprimento, medidas entre os centros dos orifícios das suas extremidades (**olhal**) e com largura entre 80 e 100 mm.

**6.1.4** O comprimento da mola mestra direita deve ser igual ao da mola mestra esquerda. A distância do furo do pino de centro (espigão) da mola mestra direita ao seu **olhal** dianteiro deve ser igual à distância do furo do pino de centro (espigão) da mola mestra esquerda ao seu **olhal** dianteiro.

**6.1.5** Proibida as suspensões ativas, pneumáticas e inteligentes.

**6.1.6** Cada suporte dos molejos deve ser fixado as longarinas do chassi através de no mínimo quatro parafusos e/ou rebites.

**6.1.7** Obrigatória a utilização de um jumelo em cada molejo dianteiro.

**6.1.8** Nos caminhões Scania, Volvo, Man, Iveco, Mercedes e Daf, a largura máxima do centro do furo do espigão do molejo dianteiro esquerdo ao centro do furo do espigão do molejo dianteiro direito, será de 845 mm, conforme anexos técnicos.

**6.1.9** No caminhão Ford, a largura máxima do furo do pino de centro (espigão) do molejo dianteiro esquerdo ao furo do pino de centro (espigão) do molejo dianteiro direito será de 865 mm, conforme anexos técnicos.

## **6.2 SUSPENSÃO TRASEIRA**

**6.2.1** A quantidade de molas é livre, sendo que a mola mestra deverá ter no mínimo 1.340 mm de comprimento, medidas entre os centros dos orifícios das suas extremidades (*olhal*) e largura entre 80 e 100 mm. No caso de uso de uma mola na dianteira será obrigatório usar meia mola de segurança.

**6.2.2** O comprimento da mola mestra traseira direita deve ser igual ao da mola mestra traseira esquerda, mantendo-se as medidas mínima de 670 mm do centro do pino de fixação do molejo no suporte dianteiro ao pino de centro do molejo (espigão), conforme desenho do artigo 30.6, e de no mínimo 670 mm do centro do pino de fixação do molejo no suporte traseiro ao pino de centro do molejo (espigão).

**6.2.3** Cada suporte dos molejos deve ser fixado as longarinas do chassi através de no mínimo quatro parafusos e/ou rebites.

**6.2.4** Os suportes dos molejos traseiros devem ser originais da marca, sendo permitido o seu retrabalho.

**6.2.5** Obrigatória à utilização de um jumelo em todos os molejos traseiro.

## **6.3 CAMBAGEM**

**6.3.1** Permitida no eixo dianteiro uma cambagem fixa e sem regulagens, de até no máximo 3,5º negativo, mais 0,5º de tolerância.

**6.3.2** Proibida cambagem no eixo traseiro (tolerância de 0,5º).

## **6.4 BARRAS ESTABILIZADORAS**

**6.4.1** Permitido a utilização de barras estabilizadoras na dianteira e na traseira, sendo permitido uso de barras com regulagem, desde que o piloto não tenha acesso a essa regulagem de dentro da cabine.

**6.4.2** As barras estabilizadoras são livres, desde que não estejam diretamente interligadas (dianteira e traseira).

## **6.5 AMORTECEDORES**

**6.5.1** Permitido dois amortecedores no eixo dianteiro e dois no eixo traseiro. As posições dos mesmos são livres, bem como os seus suportes de fixação.





**6.5.2** Permitido o uso de amortecedores que usem regulagens através de molas. Admitido o uso de molas helicoidal auxiliares acoplada aos amortecedores.

**6.5.3** Permitido um amortecedor de direção.

## **6.6 ENTRE EIXOS**

**6.6.1** A medida do entre eixos do lado esquerdo deve ser igual à medida do lado direito com uma tolerância de 50 mm.

**6.6.2 SCANIA, MERCEDES, VOLVO, IVECO** , e **PROTÓTIPOS** Cabine não frontal (Bicudo):

Máximo:	4.000 mm (tolerância +/- 50 mm)
Mínimo:	3.300 mm (tolerância +/- 50 mm)
Conforme desenho anexo	

**6.6.3 SCANIA, MERCEDES, DAF, VOLVO, IVECO, MAN e PROTÓTIPOS** Cabine frontal (cara-chata):

Máximo:	3.800 mm (tolerância +/- 50 mm)
Mínimo:	3.300 mm (tolerância +/- 50 mm)
Conforme desenho anexo	

### **6.6.4 FORD e VW**

**Motores até 10,2 Litros**

Máximo:	3.800 mm (tolerância +/- 50 mm)
Mínimo:	3.000 mm (tolerância +/- 50 mm)

**6.6.5** Ford com motores acima de 10.2 litros obrigatório medidas e peso iguais as demais marcas.

## **Artigo 7 – FREIOS**

**7.1** Obrigatório o uso de um freio estacionário (cuicão), no eixo traseiro, o mesmo deverá estar ligado a uma válvula de acionamento para freio estacionário e está por sua vez ligada ao balão da cabine.

**7.2** Proibido ABS, ou similar.

**7.3** Proibido o uso de discos de freios em fibra de carbono ou similar.

**7.4** Permitida regulagem dos freios ao alcance do piloto internamente.

**7.5** Obrigatório o uso de sistema de freio conforme anexos técnicos.

**7.6** Os condutores (tubos) de Ar para os freios, que estiverem instalados nas longarinas

do chassi, deverão ser revestidos com manta térmica no espaço compreendido pelo conjunto: Cambio, Motor, Turbina e Sistema de escapamento. O acima exposto não se aplica aos condutores fabricados em ferro ou aço.

**7.7** Obrigatório dentro da cabine, o uso de luz indicativa de baixa pressão de ar (tipo shift light), voltada para o piloto e outra de Led de alta potência na cor vermelha, fixada na coluna do Santo Antônio (lado do piloto), voltada para o para-brisa e com a sua visibilidade assegurada para o lado externo.

**7.8** Obrigatório o uso de no mínimo três reservatórios de ar, sendo um ligado ao freio traseiro, um ligado ao freio dianteiro e estes reservatórios deverão estar obrigatoriamente entre eixos e presos ao chassi, e o terceiro fixado dentro da cabine na gaiola de proteção (lado direito) e ligado ao estacionário. Todos deverão possuir válvulas de retenção (segurança) individuais, conforme anexos técnicos.

**7.8.1** O terceiro reservatório de ar para os freios deverá estar fixado no gaiola de proteção (lado direito) na posição vertical, e suas conexões de ar e válvulas de retenção (segurança), somente poderão estar posicionadas nas partes: inferior, superior e frontal do embolo do reservatório.

**7.9** Opcional a utilização de um quarto reservatório de ar (entre eixos), para embreagem, câmbio, água de freio e buzina. Na ausência do mesmo, todas as conexões citadas neste item deverão ser feitas diretamente no reservatório de ar do freio traseiro.

**7.10** Obrigatório o uso de pastilhas de freio nacionais (fabricadas no Brasil).

## **7.11 VÁLVULAS DE FREIOS**

**7.11.1** Permitido o uso de válvula auxiliar e de descarga rápida. Opcional a instalação de uma válvula para entrada de ar, para ajudar a destravar o cuicão com ajuda do caminhão de resgate.

**7.11.2** Permitido o uso de resfriamento a água e ar com controle manual através de manômetro, válvulas ou sistema eletrônico. Proibido jogar água na pista, por conta de mal funcionamento do sistema de resfriamento dos freios, se constatado durante a prova pelos comissários, será chamado para entrada imediata aos boxes para manutenção e solução do problema.

**7.11.3** Proibida a utilização de qualquer outra substância para a refrigeração dos freios.

**7.11.4** Havendo reservatórios para refrigeração dos freios, os mesmos terão que ter espessura máxima de 4 mm. em sua chapa, obrigatoriamente estarem em pleno funcionamento e não poderão ultrapassar o limite máximo de 200 litros em sua totalidade.

## **Artigo 8 – PNEUS**

**8.1** Os pneus SpeedMax Extramax S 295, e suas especificações deverão ser de acordo com o RPP da Etapa. (os pneus poderão ser escaneados pela equipe técnica).

**8.2** Liberado o rebaixamento da banda de rodagem nos pneus dianteiros, respeitando o nível de segurança, a critério do fabricante do pneu. Pneu dianteiro para sair para classificatório e prova, com no mínimo 2mm de sulco, nos traseiros poderão ser raspados, com sulco mínimo de 7mm, sendo os mesmos aferidos a partir do sulco central. Se houver necessidade de substituição de algum pneu somente poderá ser feito com autorização do comissário técnico.

**8.2.1** Todos os pilotos deverão começar a temporada, na primeira atividade de pista com os pneus novos adquirido pela organização, onde os mesmos serão lacrados pelo comissário técnico, sendo que os mesmos deverão ser utilizados no classificatório e prova.

**8.3** Proibido alterar o desenho do pneu.

**8.4** Todos os pneus utilizados durante o evento deverão obrigatoriamente, estarem lacrados, e com as letras do seu logotipo pintadas de acordo com a organização.

**8.5** Proibida a troca de pneus entre os pilotos, antes, durante ou após as etapas.

**8.6** Proibido o uso de qualquer tipo de substância, artifícios e ou produtos, que vem alterar as características físicas, químicas, de composição e ou mecânicas dos pneus.

**8.7** Para a primeira etapa todas as equipes terão que adquirir da organização no mínimo 4 pneus por caminhão.

## **Artigo 9 – MOTORES**

**9.1** Somente poderão participar do campeonato, caminhões cujo motor seja superior a 8.200 cm<sup>3</sup>, porém a capacidade cúbica máxima, não poderá exceder a 13.800 cm<sup>3</sup>.

**9.2** Os blocos dos motores deverão ser originais da linha de montagem, do modelo e marca do caminhão nacional, inclusive suas matérias-primas, permitido o retrabalho de retifica.

**9.3** Os motores Scania, Man, Mercedes Benz, Volvo e Daf não poderão ultrapassar a 12.900 cm<sup>3</sup>. Motor Iveco máximo capacidade volumétrica original (tolerância de 5%).

**9.4** O motor Cummins do Ford não poderá ultrapassar a 10.200 cm<sup>3</sup>. Os caminhões Ford e VW que optarem por motores “grandes” terão que seguir as normas dos caminhões da linha pesada.

**9.5** Todos os motores terão uma tolerância de 1,5% em sua capacidade volumétrica.

**9.6** Da saída do turbo compressor ao radiador do intercooler e deste ao coletor de admissão de ar do motor, somente serão permitidas tubulações para o acesso de dois manômetros de pressão de ar.

**9.7** Permitido intercambio de motores entre as marcas, desde que respeitem a capacidade volumétrica e o enquadramento do regulamento. (protótipos)

**9.8** Os motores poderão ser a bomba mecânica ou eletrônicos.

**9.9** Somente poderão participar do campeonato os caminhões com potência entre 500cv a 900cv.



ORGANIZAÇÃO  
**GT**  
**TRUCK**



**FAEMT**



## **9.10 COLETOR DE ADMISSÃO (DOS CABEÇOTES)**

**9.10.1** Livre, inclusive plenun.

## **9.12 COLETOR DE DESCARGA (DOS CABEÇOTES)**

**9.12.1** Livre.

## **9.13 FIXAÇÃO E REBAIXAMENTO DO MOTOR**

**9.13.1** A fixação do motor horizontalmente será livre, desde que seja entre eixos.

**9.13.2** O motor poderá ser rebaixado em 120 mm em relação a sua altura original, com tolerância de 10mm, esta distância será medida pela face superior do bloco entre o fim do bloco e o 6º. Cilindro.

**9.13.3** O Carter do motor de sua parte mais baixa (bujão de escoamento do óleo) até o solo deverá ter uma altura de no mínimo 120 mm, com tolerância de até 20 mm.

**9.13.4** Proibido o uso de cárter seco ou qualquer outro sistema similar.

**9.14** Obrigatório a instalação de um reservatório de óleo (captador), com capacidade mínima de 2 litros, para que não seja derramado óleo na pista.

**9.15** O captador deverá receber a(s) mangueira(s) que virá(ão) do(s) respiro(s) do motor.

**9.16** Proibido o uso de biela, pino de pistão e válvula de cabeçote, do motor, fabricados e ou produzidos em alumínio, titânio e molibdênio.

**9.17** Deverá ser instalado sob o motor, um captador de óleo (bandeja), construído em chapa de aço ou alumínio com no mínimo 1,5 mm de espessura, seu comprimento deve ser desde a polia dianteira até a capa seca do câmbio, com largura mínima de 70 cm e abas de no mínimo 5 cm, podendo o captador acompanhar o desenho do cárter, para livrar o eixo dianteiro, sendo sua fixação livre.

**9.17.1** Obrigatório o uso de uma manta tipo (cobertor popular ou feltro) em toda a extensão da bandeja. Não será permitido nenhum outro tipo de material, não estando em conformidade, não sairá para quaisquer atividades de pista.

## **Artigo 10 – ESCAPAMENTO**

**10.1** A saída única do escapamento (Boca) deverá ter altura máxima do solo ao tubo de escape parte inferior de 550 mm, conforme anexos técnicos (mínima de 300 mm).

**10.2** A saída única do escapamento deverá estar voltada para a lateral do veículo em relação à horizontal, sendo seu corte em ângulo ou uma saída em 90º, sempre rente a lateral da carenagem.

**10.3** Na parte final do interior do tubo do escapamento, 5 cm antes do final do tubo, deverá ser soldada uma proteção em forma de cruz, para evitar o lançamento de resíduos do turbo compressor, como segue:



ORGANIZAÇÃO  
**GT**  
**TRUCK**

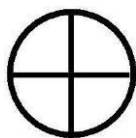
**Fórmula**  
**TRUCK**



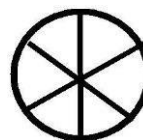
**FAEMT**



Tubo de até 5 ½"



Tubo acima de 5 ½"



**10.4** A proteção referida no item anterior deverá ser feita utilizando-se material em aço e certificando-se que nenhum pedaço com mais de 60 mm de diâmetro possa sair pelo tubo de escapamento.

**10.5** Proibida o uso de catalisadores (filtro de partículas) no sistema de escapamento dos caminhões.

### **Artigo 11 – BOMBAS DIESEL**

**11.1** Obrigatório ter no mínimo um filtro de combustível, em pleno funcionamento, sendo que este deverá estar alimentando a bomba, através de um TUDO de alimentação.

**11.2** Bomba de diesel (bomba de pressão do Cammon Rail) original para o Ford, permitido seu retrabalho interno.

**11.3** Mercedes Benz eletrônico, bomba de diesel (UP) original da marca.

**11.4** Proibido o excesso de emissão de poluentes.

**11.5** Durante os treinos livres e oficiais será chamado para box para que sua equipe resolva o problema, todas as voltas anteriores a constatação de emissão de poluentes serão retiradas do resultado da cronometragem.

**11.5.1** Durante o treino classificatório perderá todas as voltas que tenha percorrido até o momento que o mesmo passou pela linha do PIT IN para manutenção.

**11.5.2** Durante a corrida, receberá no PSDP (Posto de Sinalização da Direção de Prova) uma placa de EMISSÃO DE POLUENTES junto com o número do truck e imediatamente deverá entrar para Box para sanar o problema, caso não resolva o problema, e o piloto retornar à pista, e se for constatado o excesso de emissão de poluentes (poluentes) o mesmo será excluído da prova.

**11.6** Caso um piloto for chamado para Box durante a prova por excesso de emissão de poluentes e for necessário intervenção do PACE TRUCK, o piloto poderá fazer o reparo, porém deve respeitar o retorno à pista somente quando autorizado pelo farol/fiscal da saída de box.

**11.6.1** Em caso de bandeira vermelha proibido a manutenção, caso o piloto estiver em box deve cessar a manutenção imediatamente.

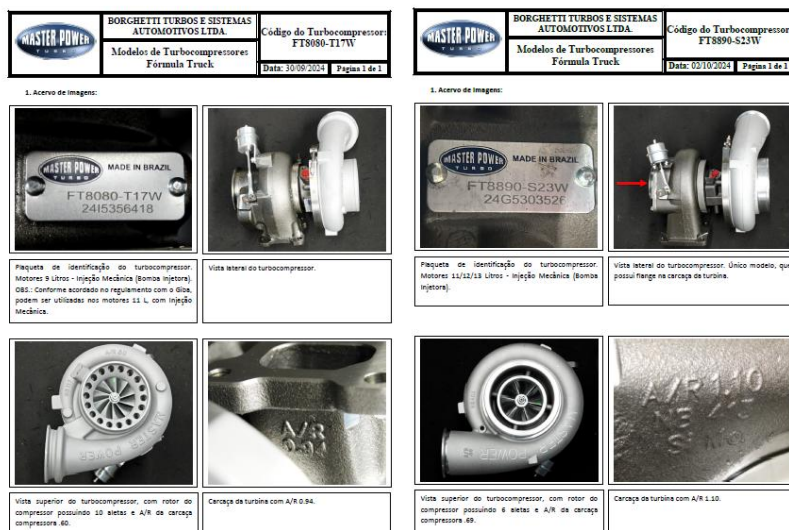
**11.7** A avaliação da quantidade de emissão de poluentes, será efetuada visualmente pelo Comissário Técnico.

**11.8** O Comissário técnico eventualmente poderá se utilizar de equipamentos, como parâmetros, para avaliar o excesso de emissão de poluentes.

## **Artigo 12 – TURBO COMPRESSOR**

**12.1** O turbo compressor (marca e modelo) deverá constar no RPP da etapa e não pode ser alterado nenhum item lacrado pelo fabricante.

- FT8080-T17W
- FT8890-S23W



**12.2** Proibido o uso de BI-TURBO.

## **Artigo 13 – COLETOR DE AR DO TURBO COMPRESSOR**

**13.1** Permitido instalar no interior da cabine, um tubo coletor, de material rígido e com no máximo 25 polegadas de diâmetro, desde que uma extremidade esteja fixada diretamente na tomada de ar localizada na parte externa da cabine e a outra no turbo compressor, não podendo ter qualquer meio de acesso ao seu interior.

## **Artigo 14 – RADIADOR DE AGUA E INTERCOOLER.**

**14.1** O sistema do radiador de água se localizados dentro ou embaixo da cabine este deverá ser hermeticamente selado em relação ao piloto, e intercooler são livres com relação à procedência, fabricação e dimensões,

**14.2** O intercooler somente poderá ser refrigerado pelo sistema natural (ar atmosférico), é expressamente proibido gelo seco, água, gases e/ou qualquer outra substância.



## **Artigo 15 – CÂMBIO**

**15.1** O câmbio terá que estar acoplado diretamente ao motor.

**15.2** Câmbio liberado para todos os caminhões e podem ser intercambiáveis.

**15.3** Proibida a utilização de câmbio automático ou automatizado, sequenciais, engate rápido, sendo obrigatório o uso de alavanca de câmbio, para troca de marcha manual em padrão H.

**15.4** Proibido para todas as marcas, qualquer alteração no sistema de troca de marchas, que não sejam através de varão ou cabo de aço (troca mecânica).

**15.5** Obrigatório o uso de proteção para o cardam em relação ao tanque de combustível, e em relação ao solo, através de um tubo cortado em meia cana, com comprimento compatível ao cardam. A chapa para este protetor deverá ter no mínimo 3 mm de espessura.

**15.5.1** Permitido o uso de trambulador hidráulico. Conforme anexo.

## **Artigo 16 – DIFERENCIAL E CARÇAÇA**

**16.1** Permitido modelo de diferencial e carcaça somente do ano de 1.975 em diante.

**16.2** Êmbolo e carcaças são livres, não sendo necessário ser da marca do caminhão.

**16.3** Permitido mudar a relação de coroa e pinhão, que poderá ser importada.

**16.4** Obrigatório bloqueio 100% soldado ou bloqueio com um eixo de aço travando o funcionamento da caixa satélite. Sendo sua folga não superior a ¼ de volta do pneu.

**16.5** Proibido bloqueio progressivo, parcial ou original da linha de montagem.

**16.6** Proibido quaisquer dispositivos ligados com fios ou flexíveis na carcaça do diferencial.

**16.7** A carcaça do diferencial (eixo traseiro) poderá ser retrabalhada na parte interna, para o encaixe do embolo.

**16.8** A carcaça do diferencial (eixo traseiro) poderá ser retrabalhada na parte externa para o encaixe do espigão, molejos, amortecedores, barras estabilizadoras e câmara de ar (estacionário).

**16.9** Nos caminhões Iveco o diferencial e sua carcaça são livres desse que apagadas as marcas de outro fabricante.

**16.10** Permitido para todas as marcas o uso do diferencial Meritor, modelos MS 145 e MS 147 em aço ou ferro fundido.

## **Artigo 17 – PESO DOS VEÍCULOS**

**17.1** Os veículos deverão ser pesados em condições de corrida (tanto no classificatório como na prova) ao final do evento, ou seja, com o piloto a bordo e sem a adição de quaisquer fluidos ou combustível. Na pesagem do eixo dianteiro não deverá ser somado o peso do piloto.



ORGANIZAÇÃO  
**GT**  
**TRUCK**

**Fórmula**  
**TRUCK**



**FAEMT**



## **17.2 IVECO, SCANIA, MERCEDES, VOLVO, DAF E MAN (Motores até 13,8 litros)**

Peso mínimo total	4.500 Kg (tolerância 67 Kg)
Peso mínimo medido sob o eixo dianteiro	2.420 Kg (tolerância 25 Kg)

## **17.3 FORD e VW (Motores até 10,2 litros)**

Peso mínimo total	4.200 Kg (tolerância 63 Kg)
Peso mínimo medido sob o eixo dianteiro	2.250 Kg (tolerância 24 Kg)

## **17.4 Proibido o uso de lastro (peso morto).**

### **Artigo 18 – CAPÔ**

**18.1** Obrigatório o uso de capô de fibra, devendo seu formato permanecer original, sendo somente permitidas as seguintes modificações:

**18.2** Permitido retirar uma seção horizontal do capô, visando reduzir sua altura para um perfeito alinhamento com a cabine, bem como retirar uma seção vertical do capô, visando somente o seu encurtamento.

**18.3** Permitido fazer acessos para as entradas e saídas de ar.

**18.4** Permitido retirar uma seção longitudinal do capô, visando adequar seu formato às modificações anteriores.

**18.5** Permitido incorporar o para-choque dianteiro ao capô, visando obter-se uma peça única.

**18.6** Permitido modificar o formato das “caixas de roda” (para-lamas) do capô visando o posicionamento dos pneus.

**18.7** Permitido fazer um ressalto na face superior do capô para encaixe do turbo compressor.

**18.8** Permitido retirar a grade dianteira do capô e fechar a abertura dos faróis.

### **Artigo 19 – PARA-LAMAS**

**19.1** Obrigatório o uso de para-lamas dianteiro e traseiro de fibra ou plástico.

**19.2** Os pneus internos e externos do lado direito e esquerdo do eixo traseiro, terão que estar com suas partes superior e traseira totalmente cobertas através de para-lamas (ou carenagens), que deverão ter uma altura de no máximo 650 mm, conforme anexos técnicos.

### **Artigo 20 – PARA-CHOQUES**

#### **20.1 PARA-CHOQUES DIANTEIROS**

**20.1.1** Obrigatório o uso de para-choques de fibra, podendo este ser incorporado ao capô.

**20.1.2** Para os caminhões com cabine frontal (cara-chata) é obrigatório o uso de uma barra tubular de proteção interna ao para-choque dianteiro (segurança do piloto).

## **Artigo 21 – LANTERNAS**

**21.1** Todos os trucks devem estar equipados com pelo menos uma lanterna traseira de Led. (luz de advertência – estroboscópio).

**21.2** A(s) lanterna(s) referida(s) no item anterior deve(m) estar fixada(s) no painel traseiro da cabine ou no vidro vigia traseiro da cabine, voltada(s) para trás, na linha de centro do caminhão e no máximo a 80 cm abaixo da linha do teto.

**21.3** Obrigatório manter a lanterna traseira (art 21.1) acesa, em condições de chuva e/ou por determinação do diretor de prova, a qualquer momento.

**21.4** É obrigatório a instalação de duas lanternas de freio em Led, conforme item 21.2.

## **Artigo 22 – RETROVISOR**

**22.1** Todos os trucks devem estar equipados com dois retrovisores externos (direito e esquerdo), com dimensões mínimas de 90 cm<sup>2</sup>, cada um.

**22.2** A visão da traseira deve estar assegurada por um espelho retrovisor interno, focalizando o vidro instalado no painel traseiro da cabine.

**22.2.1** Liberado uso de câmeras substituindo o retrovisor convencional, desde que tenha uma câmera voltada para a traseira do truck.

**22.3** Caso o veículo não tenha originalmente o vidro vigia e seu retrovisor interno, os retrovisores externos (direito e esquerdo) deverão ter a medida mínima de 300 cm<sup>2</sup> cada um.

## **Artigo 23 – AERODINÂMICA**

**23.1** Permitido o uso de um aerofólio (asa) no teto da cabine, desde que respeitadas às seguintes medidas máximas: Altura = 350 mm, Comprimento = 400 mm e Largura = 1700 mm, sendo que o mesmo (asa) não poderá ultrapassar mais que 1000 mm além da traseira da cabine. Sendo as mesmas confeccionadas em fibra de vidro, para segurança do piloto.

**23.2** Proibido o uso de aerofólios (asa) no eixo traseiro.

**23.3** Obrigatório o uso de carenagens de fibra nas laterais do chassi.

**23.4** As carenagens não podem estar a mais de 450 mm acima da face superior das longarinas do chassi, conforme anexos técnicos.

**23.5** Nenhuma parte do veículo ou das carenagens, situada atrás da face dianteira do pneu traseiro (em vista lateral), pode estar a mais de 450 mm acima da face superior das longarinas do chassi, conforme anexos técnicos.

**23.6** Permitida a utilização de spoilers e defletores de ar de cabine, desde que em conformidade com os demais itens deste artigo. Medida máxima 350mm.

**23.7** É proibido o uso de fibra de carbono, exceto peças originais da linha de montagem.

**23.8** É proibido alterar a curvatura da frente do caminhão (grade dianteira e lateral direita e esquerda), tendo como base para as medidas, o para-brisa original do modelo e marca do caminhão.

## **Artigo 24 – COMBUSTÍVEL E LUBRIFICANTE**

**24.1** Uso obrigatório do óleo diesel fornecido ou comercializado pelo promotor, salvo sugerido em RPP.

**24.2** Óleos lubrificantes liberados.

**24.3** Proibido qualquer tipo de aditivo ou mistura no combustível (óleo diesel) que vise melhorar o desempenho do caminhão. Inclusive os produtos tipo FQ4.

**24.4** Quando o combustível for fornecido ou comercializado pelo promotor, fica proibido a armazenagem e manuseio de óleo diesel na área interna e ou externa dos boxes. Os tanques serão lacrados e o combustível poderá ser analisado após classificatório e prova.

**24.5** É responsabilidade de cada competidor prever um remanescente de no mínimo três litros de combustível, no tanque de combustível ao final do treino classificatório e da prova, como amostras de combustível que poderão ser recolhidas pelos Comissários Técnicos do evento, para análise posterior.

**24.6** Os caminhões dos quais serão retiradas amostras de combustíveis serão designados pelos Comissários Desportivos e Técnicos do evento.

## **Artigo 25 – RESFRIAMENTO**

**25.1** Permitido o resfriamento do combustível pelo ar atmosférico.

**25.2** O sistema de condução de ar da parte externa da cabine, para a turbina e desta para o intercooler e deste para o motor, não poderá ter adição de materiais tais como: gelo, gases, combustíveis, aditivos e outros que visem o resfriamento do ar no seu interior.

## **Artigo 26 – TANQUE DE COMBUSTÍVEL**

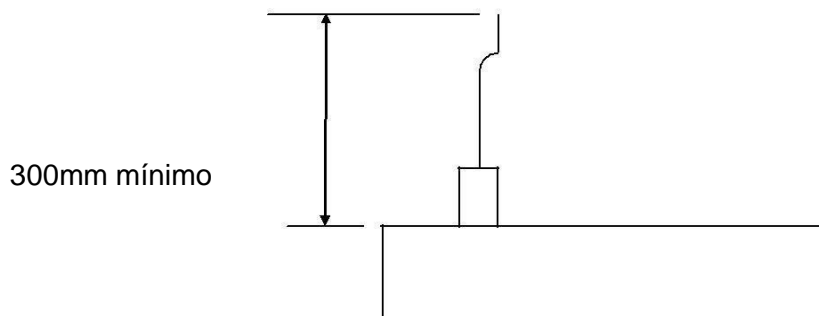
**26.1** Obrigatório o uso de tanque de combustível único, que deverá estar localizado entre as longarinas do chassi e entre o painel traseiro da cabine e o eixo traseiro sendo fixado por suporte (coxim) de borracha.

**26.2** A parte inferior do tanque de combustível não poderá envolver o eixo cardam.

**26.3** O tanque de combustível deverá ter da sua parte mais baixa, uma altura mínima de 220 mm, com tolerância de 20 mm em relação ao solo.

**26.4** A capacidade do tanque de combustível para os caminhões de até 10,2 litros deverá ser de no máximo 130 litros e para os de até 13,8 litros deverá ser de no máximo 150 litros, sendo expressamente proibida a pressurização do tanque de combustível.

**25.5** Deverá ser instalado um respiro, a partir da parte superior do tanque de combustível, voltado para cima com altura mínima de 300 mm (bocal do tanque + respiro), como exemplo abaixo:



**26.6** Obrigatória à utilização de uma tampa com rosca no bocal de abastecimento do tanque de combustível, devendo esta ter um perfeito sistema de vedação através de um anel O'ring. Obrigatório deixar um sistema que permita lacrar a tampa do tanque. Podendo ser dois anéis soldados, um no bocal e outro na tampa, com pelo menos 4mm de diâmetro;

**26.7** A projeção horizontal do respiro, sobre o tanque de combustível, não poderá exceder o perímetro (área) da parte superior do mesmo.

**26.8** Obrigatório ter argolas soldadas no chassi, em sua parte superior, entre o tanque e a quinta-roda, para resgate rápido.

**26.9** O tanque de combustível tem que estar protegido por duas travessas no chassi, uma à frente do tanque e a outra atrás do tanque, sendo as mesmas tendo que estar fixadas acima da base do tanque ou o topo, ligando a viga do lado direito à viga do lado esquerdo do chassi, com o mínimo de 2 polegadas de diâmetro e 4 parafusos em cada travessa (sendo 2 do lado direito e 2 do lado esquerdo), podendo os parafusos serem substituídos por solda.

**26.10** No suspiro do tanque deverá ser instalada uma mangueira, conectando o mesmo a um reservatório (obrigatório) exclusivo de no mínimo 2 litros, para evitar derramamento de combustível na pista.

## **Artigo 27 – ALTURA MÍNIMA**

**27.1** A altura mínima do caminhão, medida com uma régua alinhada horizontalmente e colocada sobre o teto da cabine, ao solo deverá ser de 2.330 mm (tolerância de 30 mm), conforme desenho anexo.

## **Artigo 28 – GENERALIDADES**

**28.1 A indumentária deverá ser completa tal como macacão, luvas, sapatilhas, balaclava, e capacete padrão FIA, com homologação para esporte de velocidade, não será permitido homologações tipo MOTO, KART, RALLY, ETC.**

**28.1.1 Proibido o uso de capacete sem queixeira, tipo aberto.**

**28.1.2 Protetor cervical tipo hanns**

**28.2** Obrigatório todo piloto apresentar seu caminhão para a vistoria técnica, lavado, seco e funcionando, em condições de corrida até sábado ao meio dia, após esse horário, se o caminhão não foi vistoriado, não mais participará de nenhuma atividade de pista.

**28.3** O cinto de segurança deverá obedecer ao anexo "J" da FIA. Sendo o mesmo tendo sua fixação na parte de cima não podendo ter um ângulo maior que 45º em relação a horizontal.

**28.4** Qualquer caminhão apresentando sinais de corrosão ou não apresentando condições básicas de segurança será impedido de participar do evento pelos Comissários Desportivos através do informativo emitido pelo Comissário Técnico.

**28.5** Obrigatório banco tipo concha homologado, dentro do prazo de validade, fixado no Santo Antônio.

**28.6** O sensor da cronometragem deverá estar fixado no eixo dianteiro do caminhão ou no chassi, desde que esteja na mesma linha (vertical) do eixo. O sensor da cronometragem deverá estar fixado nos chassis, do lado esquerdo, com a distância de 55CM, medidos da ponta do chassis.

**28.7** Obrigatório os pedais de acionamento (comandos) do acelerador, freio e embreagem, estarem em suas posições originais da linha de montagem dos caminhões.

**28.8** Permitido o retrabalho nos pedais de acionamento (comandos) do acelerador, freio e embreagem, não podendo existir qualquer outro pedal com qualquer outra finalidade e respeitando-se as medidas máximas permitidas.

**28.9** Proibido AO ALCANCE e acesso do piloto na cabine, a qualquer controle do modulo eletrônico, que vise a mudança de parametrização do modulo (ECU).

**28.9.1** Proibido o acesso das equipes através de sistemas de rádio, wireless ou similares, bem como qualquer sistema remoto, a qualquer controle do modulo eletrônico, que vise a mudança de parametrização do modulo (ECU).

**28.9.2** O modulo eletrônico (ECU), poderá ser parametrizado através de conexão via cabo, ou através de sistema de acionamento dos parâmetros por botões, desde que estejam do lado direito da cabine.

**28.10** Proibido também, qualquer acesso de regulagem na cabine, das barras estabilizadoras, suspensão e amortecedores, que visem mudar o "setup" do caminhão, o descumprimento será penalizado conforme Regulamento Desportivo.

**28.11** Numeração do caminhão deverá ter as seguintes medidas e posicionamento.



**28.11.1** Numeral Frontal no para-brisa canto superior direito com a medida de 30cm de altura e 35cm de largura com a Fonte: Haettenschweiler.

**28.11.2** Numeral Traseiro, canto superior direito com a medida de 30cm de altura e 35cm de largura com a Fonte: Haettenschweiler.

**28.11.3** Numerais Laterais superior com as medidas de 30cm de altura e 35 de largura com a Fonte: Haettenschweiler.

**28.11.4** Numeral teto no meio com as medidas de 43cm de altura e 50 de largura com a Fonte: Haettenschweiler

**28.11.5** Os números terão de ter o fundo transparente e cor do número conforme a categoria.

**28.11.5.1** Categoria GT terá que usar o numeral na cor branca.

**28.11.5.2** Categoria FT terá que usar o numeral na cor amarela.

## **Artigo 29 – RODAS**

**29.1** A marca e modelo das rodas deverão estar de acordo com o RPP da Etapa.

**29.2** O caminhão terá que ter seis rodas montadas com pneus e fixadas nos cubos dos eixos com todos os seus parafusos e porcas (ambos de aço), nas quantidades originais da marca e modelo do caminhão, tendo medidas máximas internas de nove polegadas.

**29.3** As Calotas deverão ter no mínimo duas porcas para fixação

**29.4** Permitido o uso de rodas de alumínio internas no eixo traseiro. Rodas externas deverão ser de alumínio.

## **Roda de alumínio forjada**

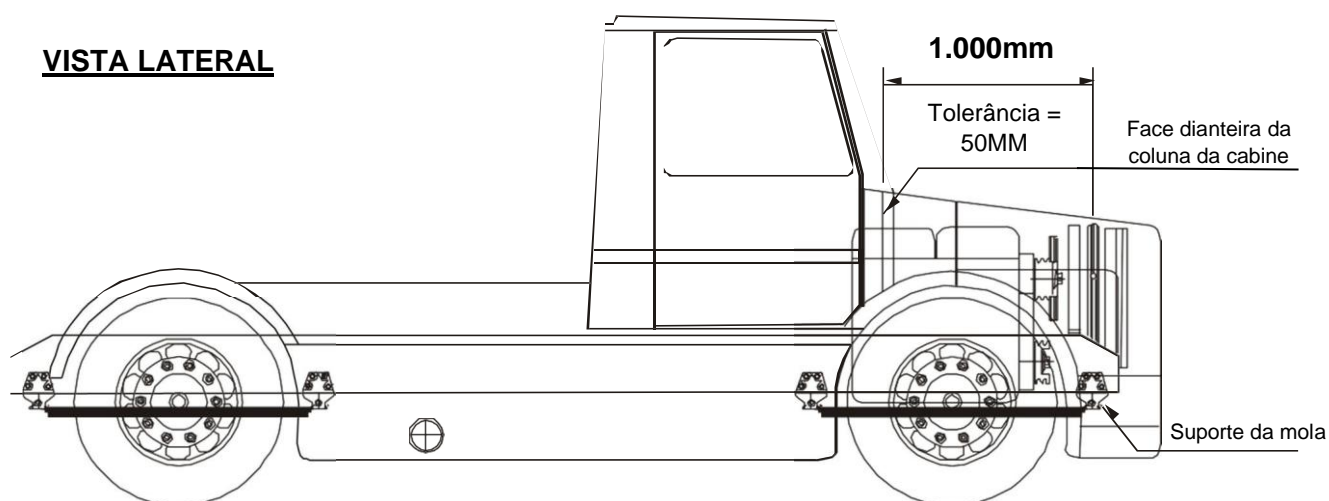


Medida	Nº de furos	PCD	Diâmetro furo central / cubo	Diâmetro dos furos de fixação	Peso	Carga máxima	Aplicação
8,25 x 22,5	10	335 mm	28,11 cm	26	22,5 kg	3.651kg	Caminhões, ônibus e carretas

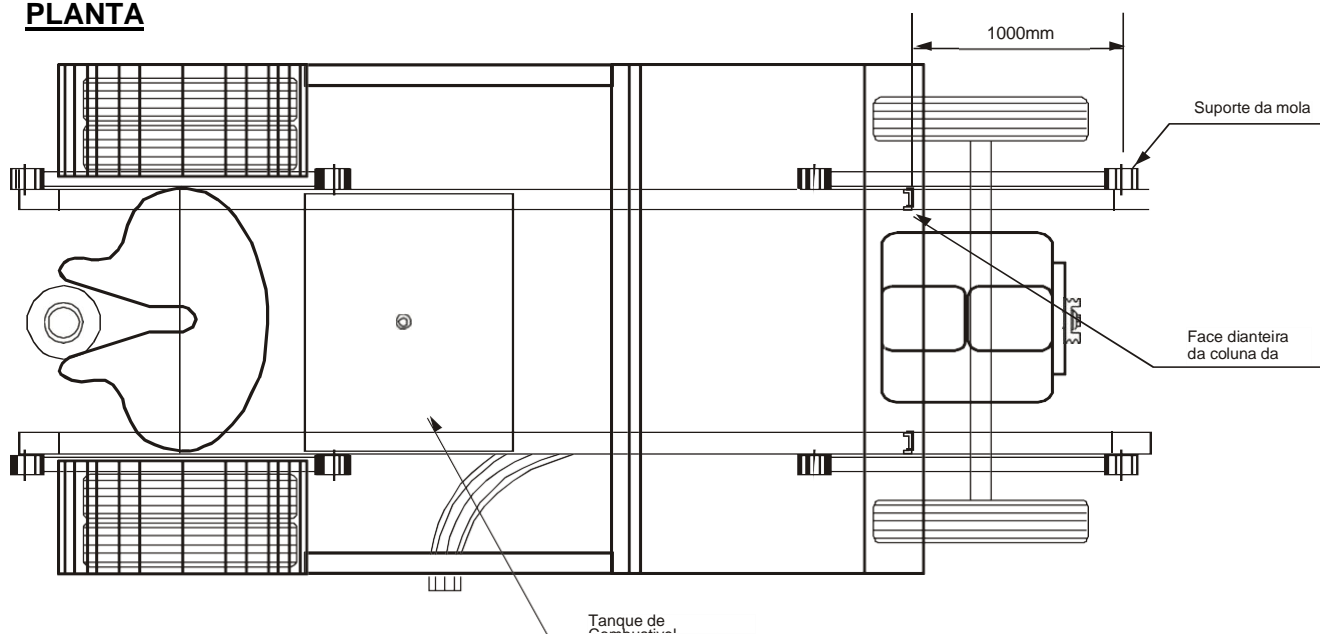
## Artigo 30 – ANEXOS

Anexo Técnico referente aos artigos 1.2 e 1.3

### VISTA LATERAL

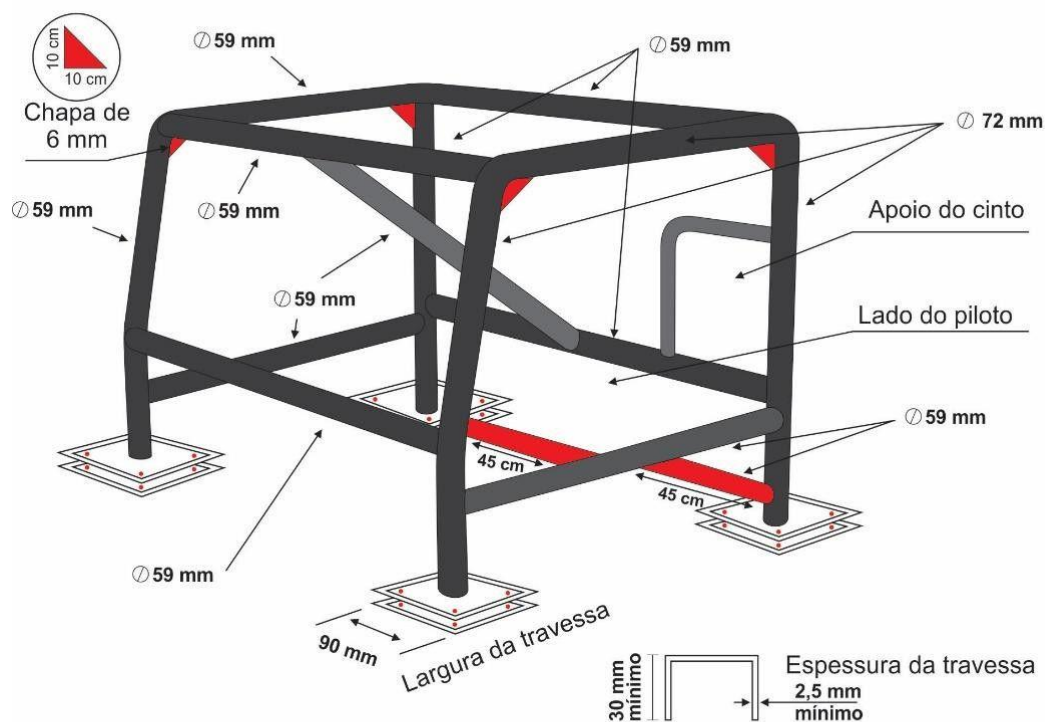


### PLANTA

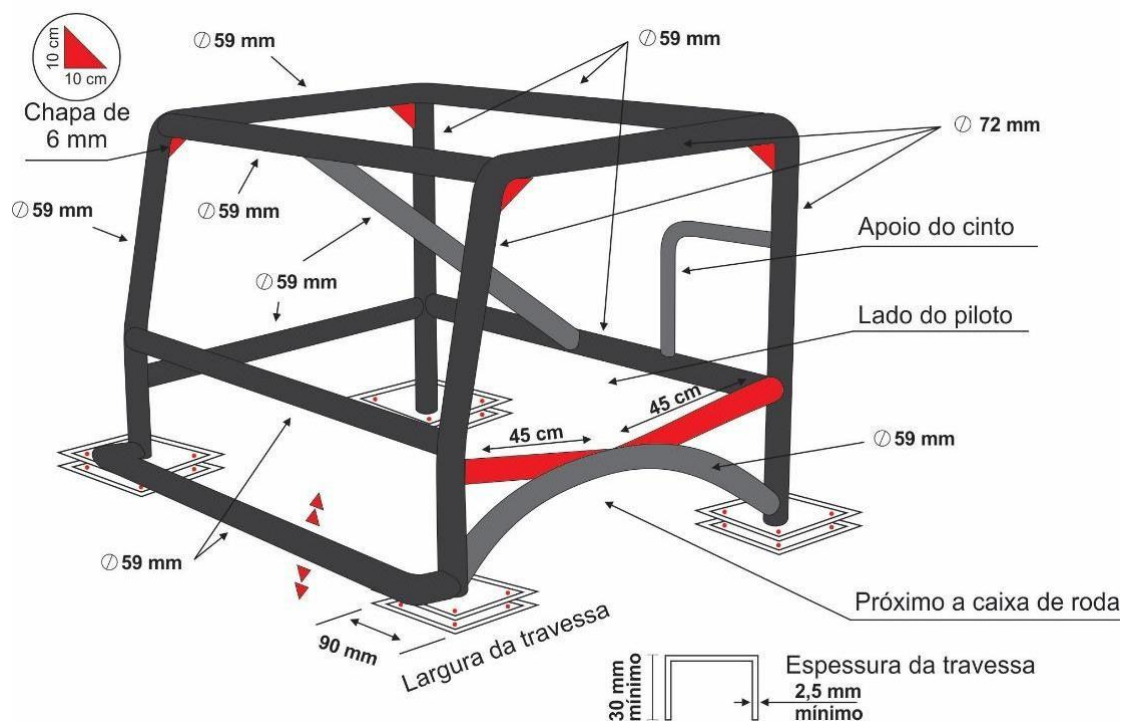


Anexo Técnico referente aos artigos: 2.2, 2.7 e 2.8.

**Modelo de Santo Antônio para caminhões não frontais (bicudo)**



**Modelo de Santo Antônio para caminhões frontais (cara chata)**

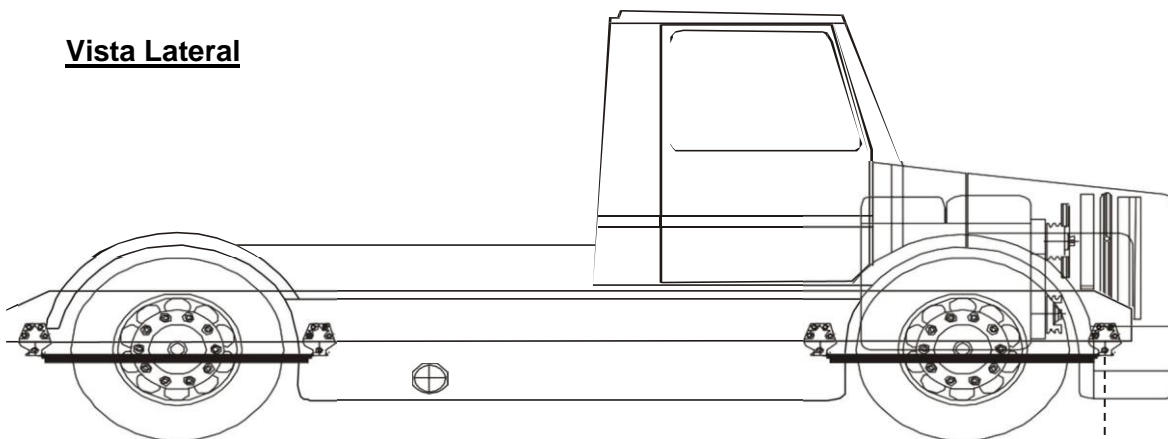


Obs.: A espessura da parede do tubo de 59 mm é de no mínimo 4 mm. A espessura da parede do tubo de 72 mm é de no mínimo 5 mm.

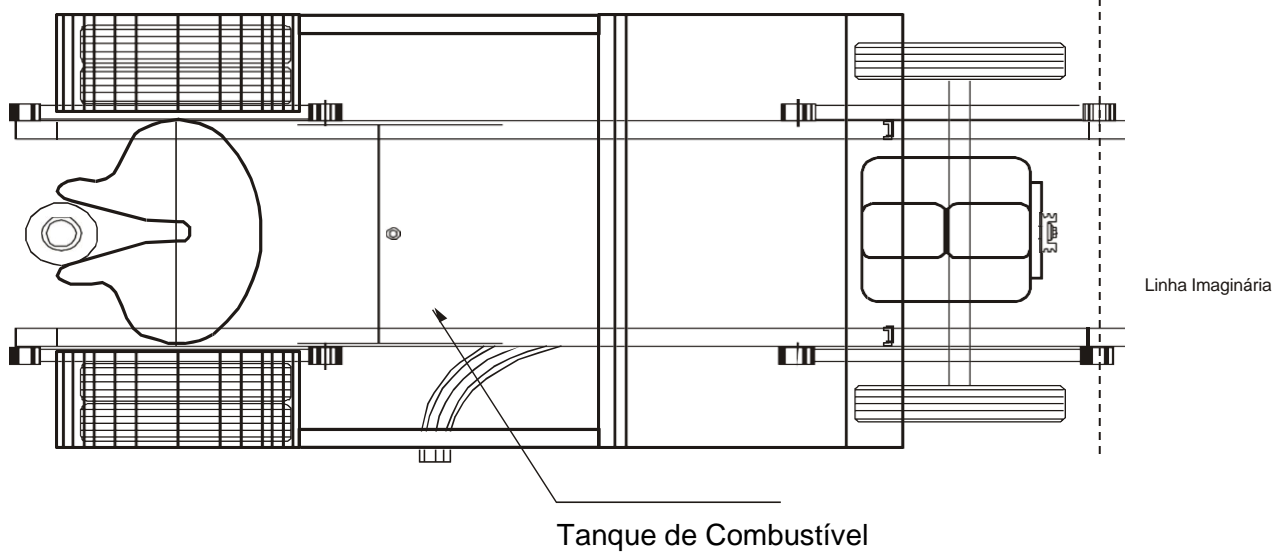
A espessura da parede da chapa de 10x10 cm é de no mínimo 6 mm.

Anexo Técnico referente ao artigo: 3.2

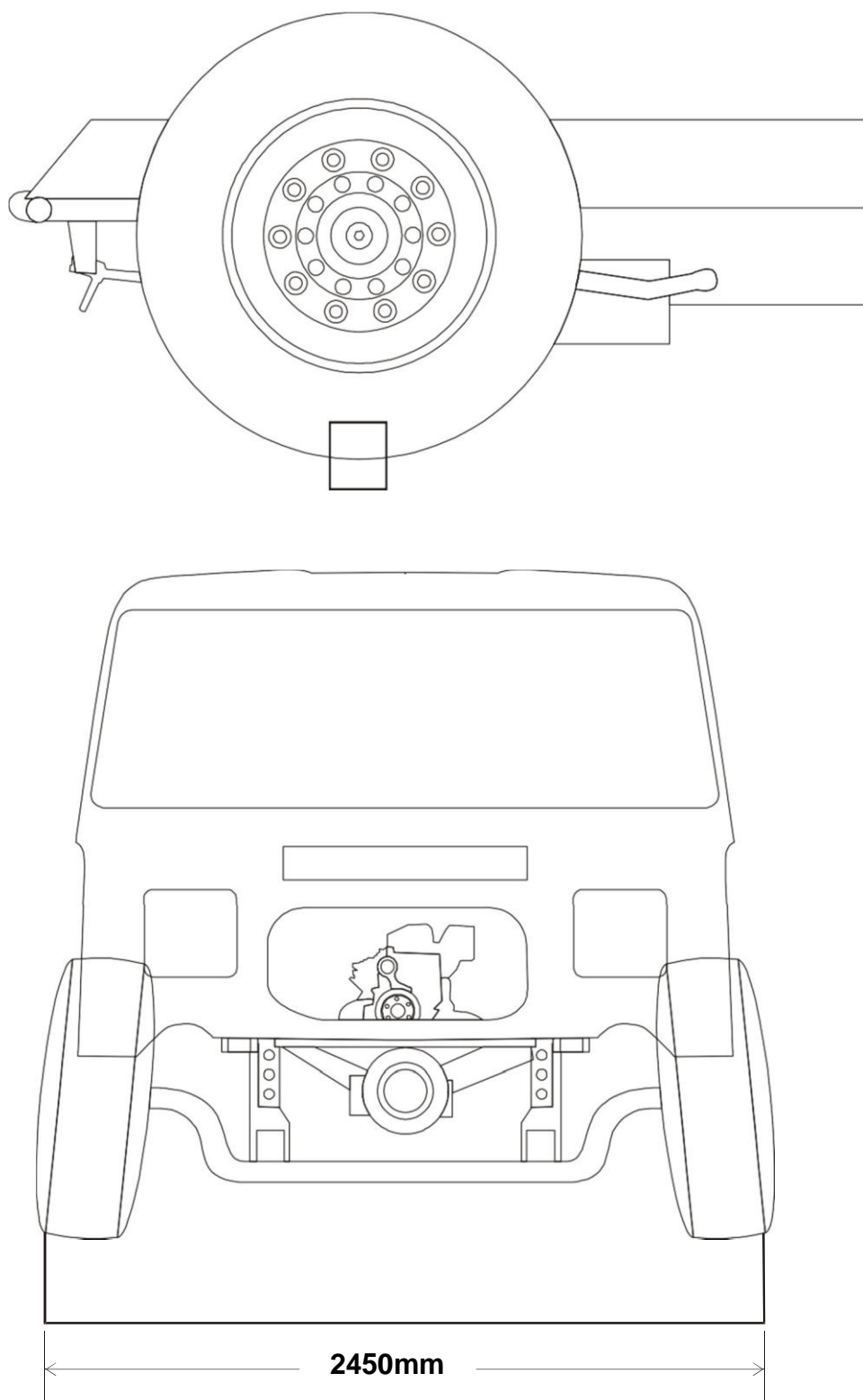
### Vista Lateral



### Planta

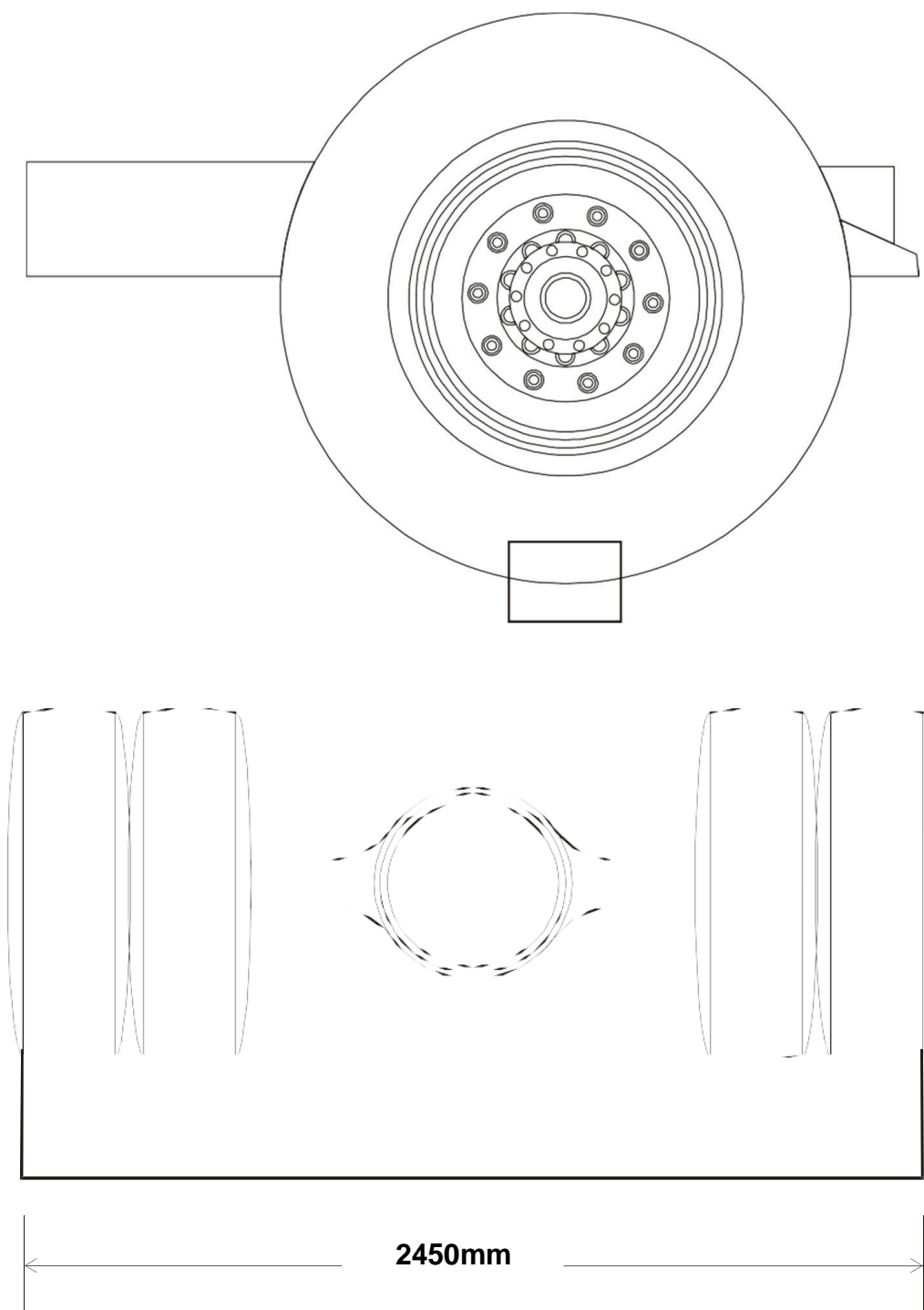


Anexo Técnico referente ao artigo: 5.1.1



**Eixo Dianteiro Rígido**

Anexo Técnico referente aos artigos: 5.2.1

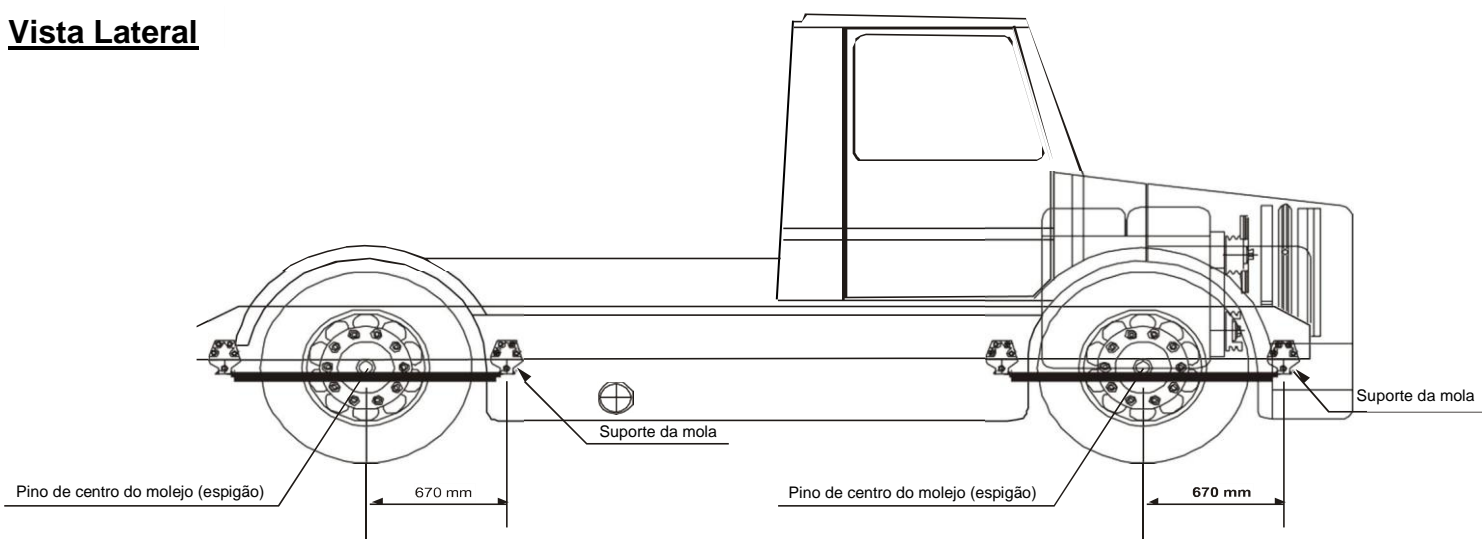


**Eixo Traseiro Rígido**

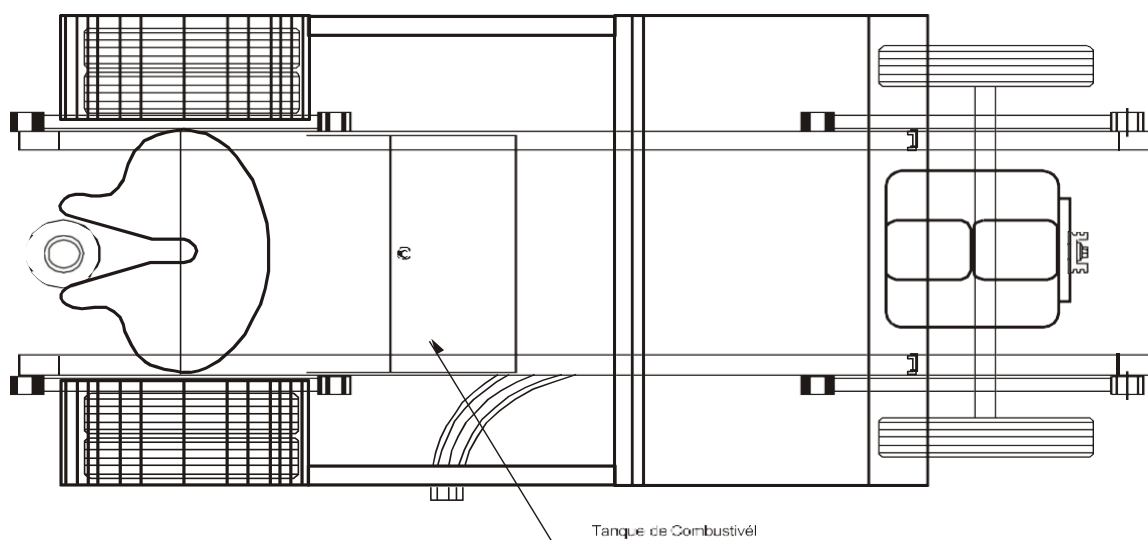


Anexo Técnico referente aos artigos: 6.1.1 e 6.2.2

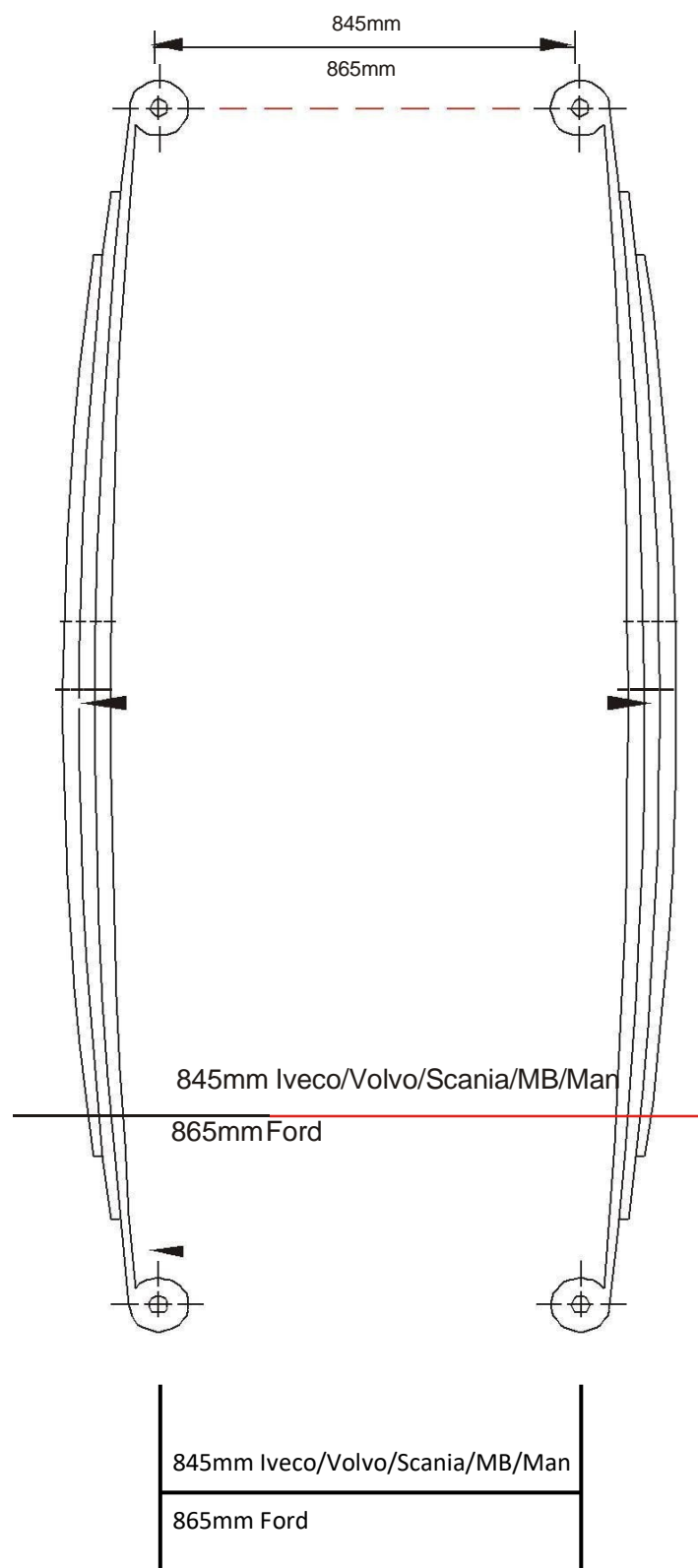
## Vista Lateral



## Planta

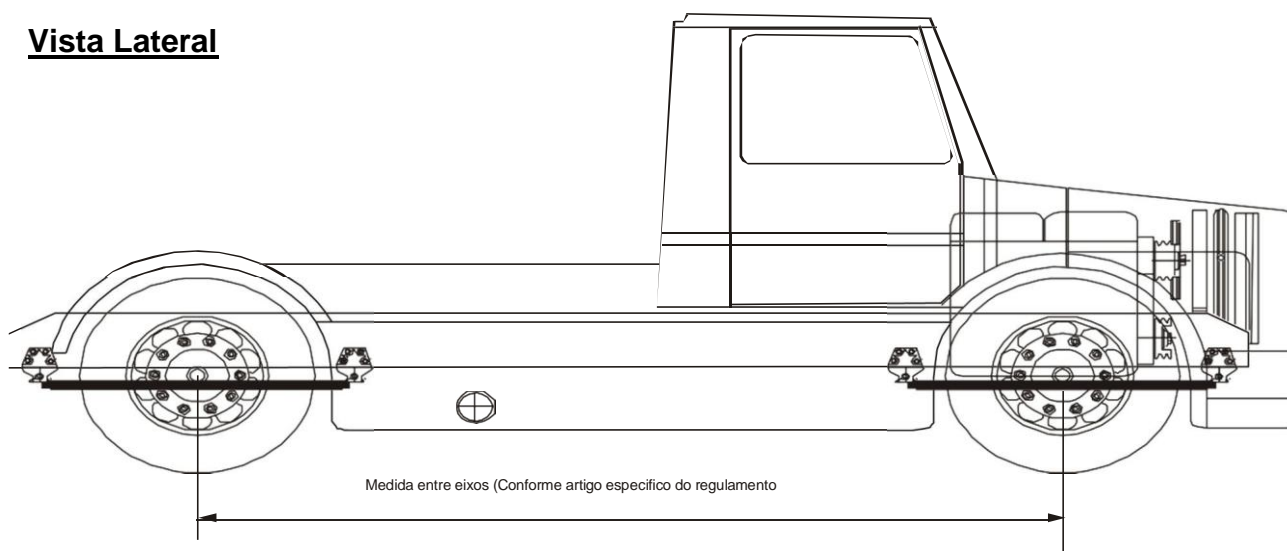


Anexo Técnico referente aos artigos 6.1.8 e 6.1.9

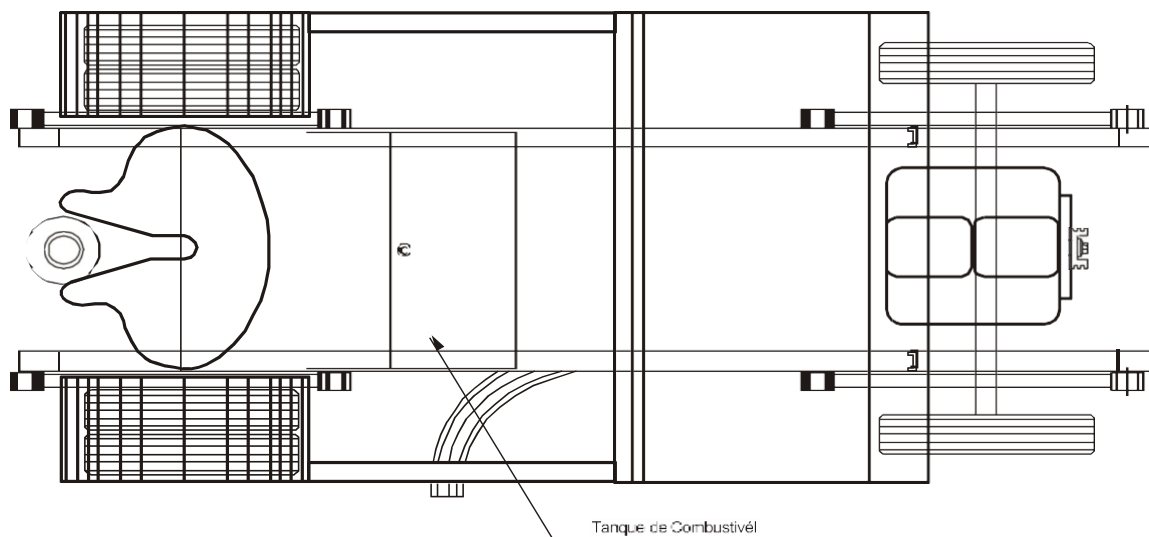


Anexo Técnico referente aos artigos 6.6.2, 6.6.3 e 6.6.4

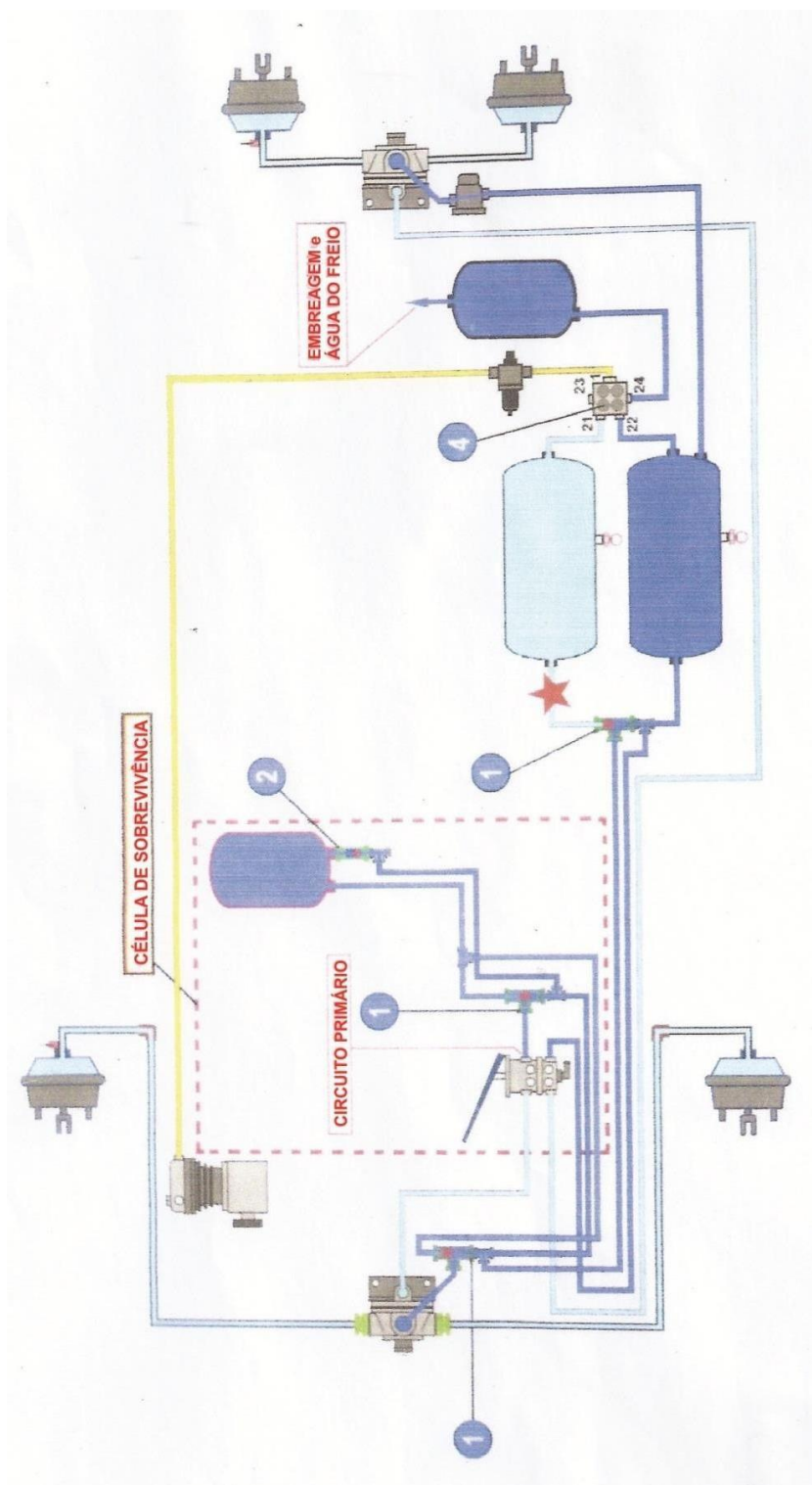
### Vista Lateral



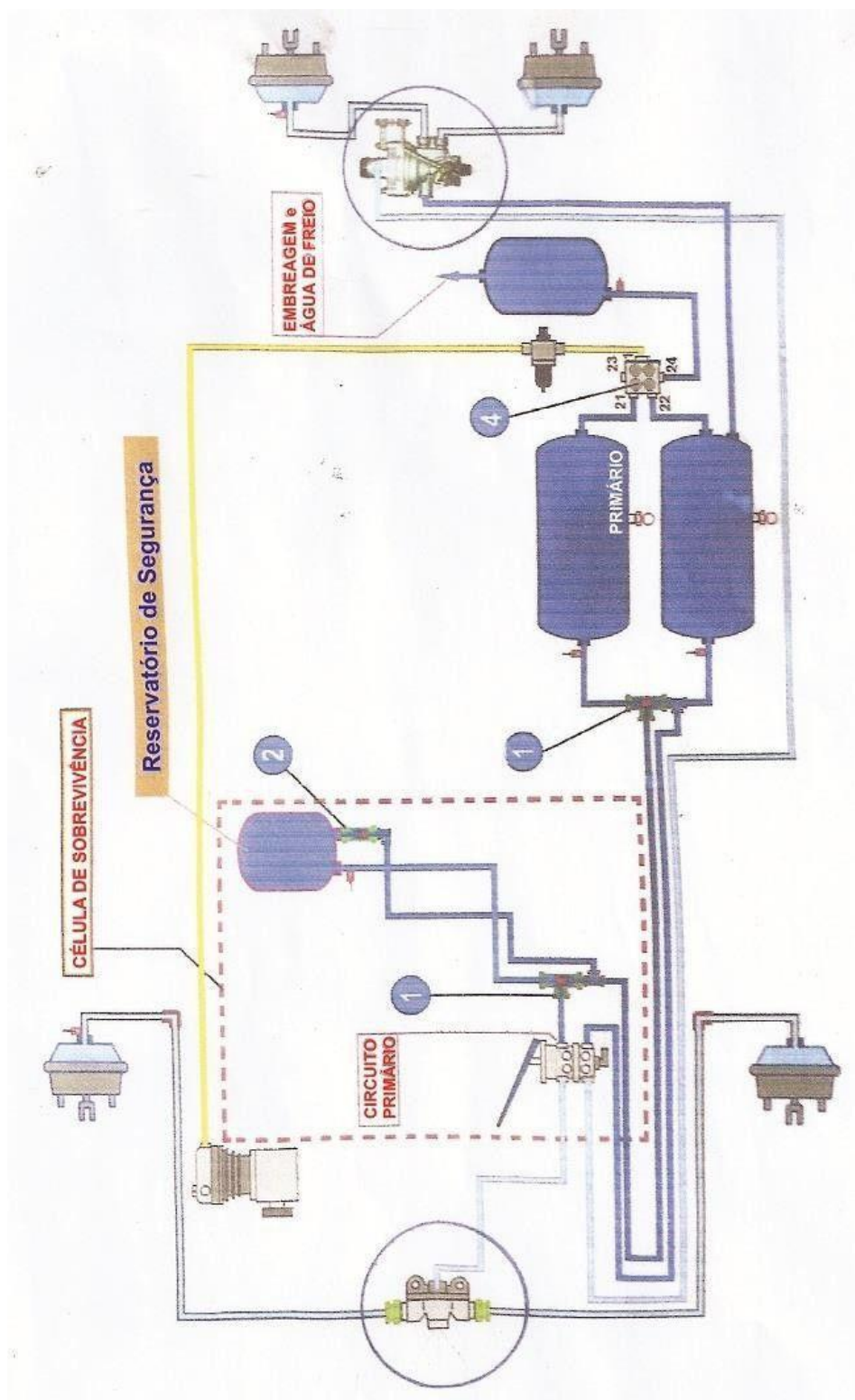
### Planta



Anexo técnico referente aos artigos 7.5 e 7.8

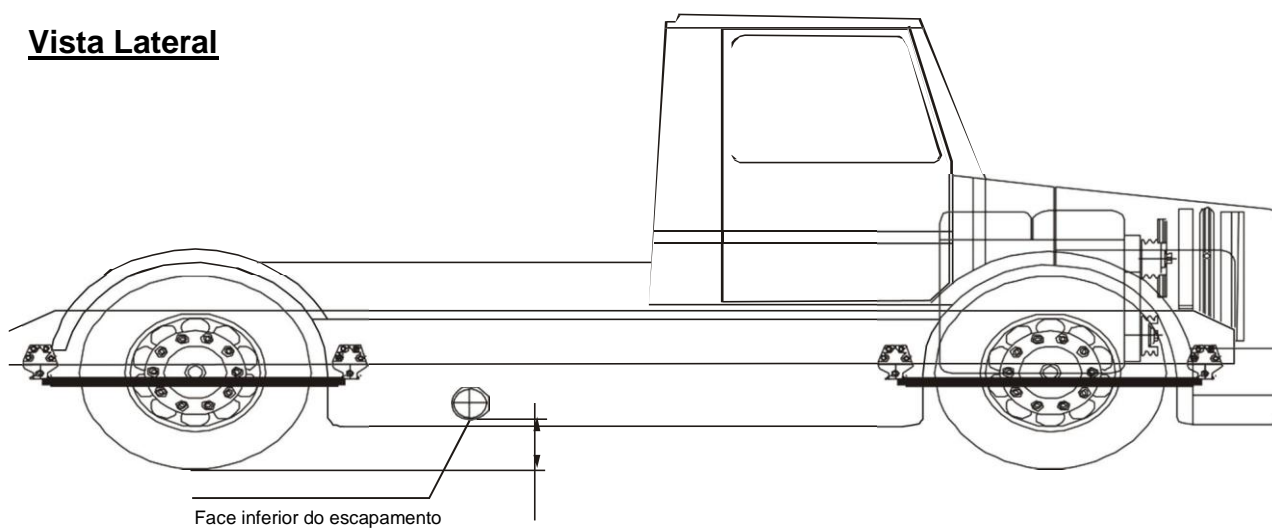


Anexo Técnico referente aos artigos 7.5 e 7.8

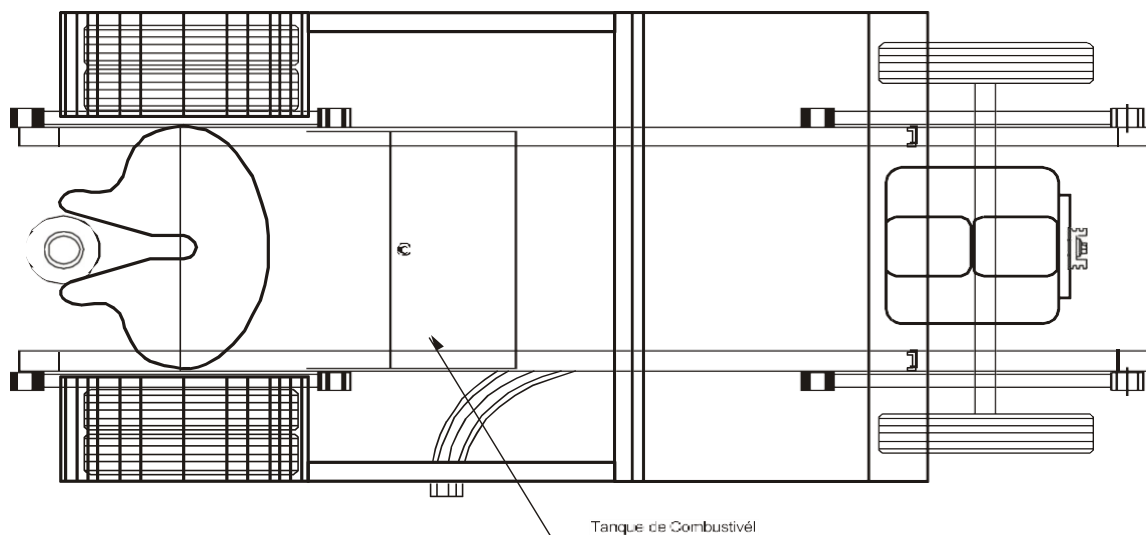


Anexo Técnico referente ao artigo 10.1

### Vista Lateral



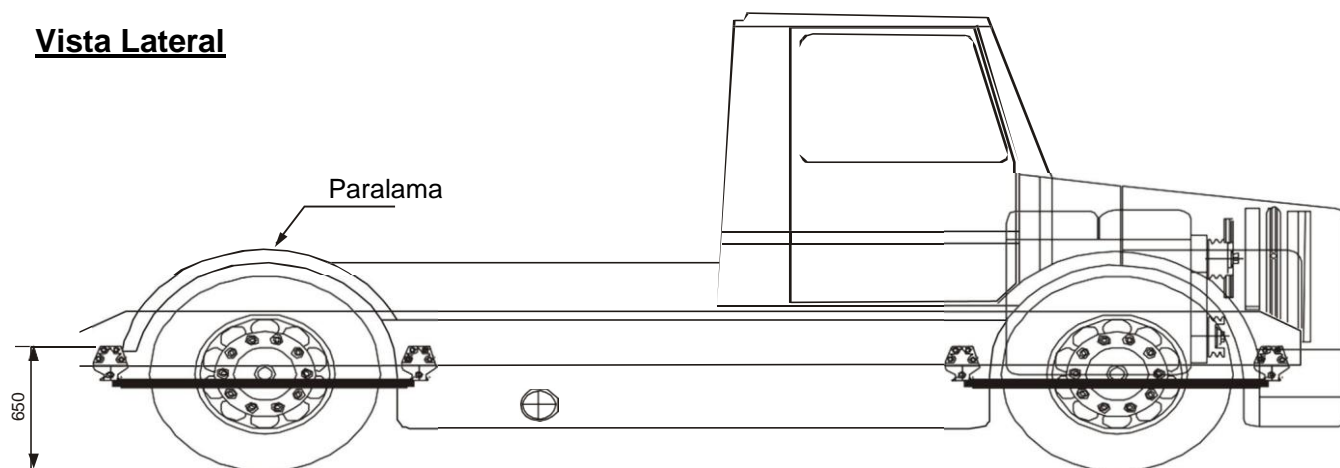
### Planta



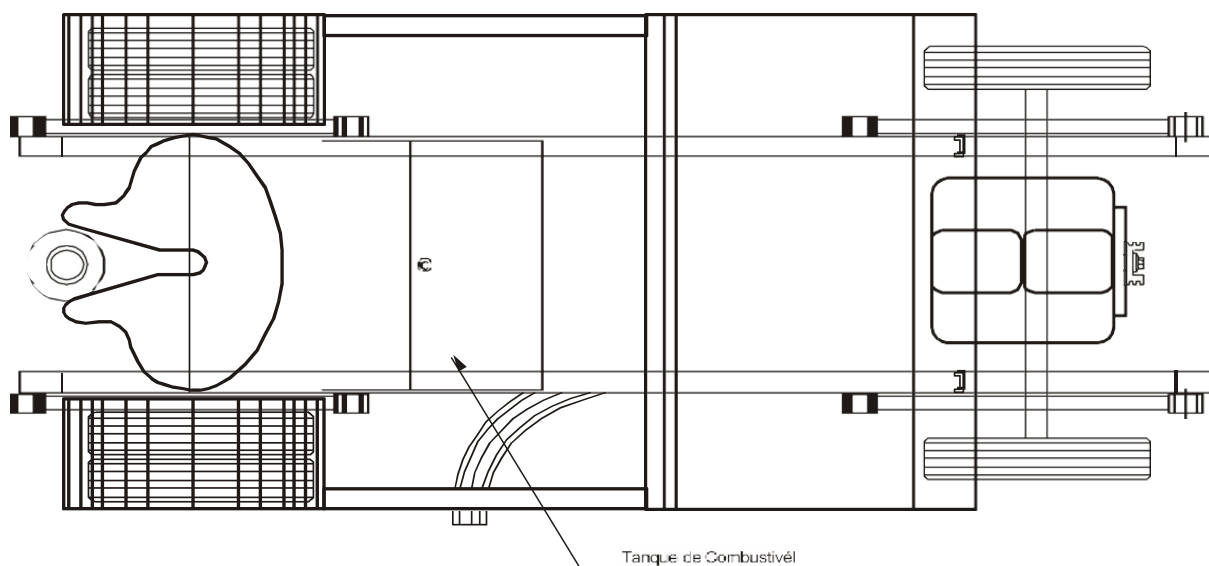


## Anexo Técnico referente ao artigo 19.2

### Vista Lateral

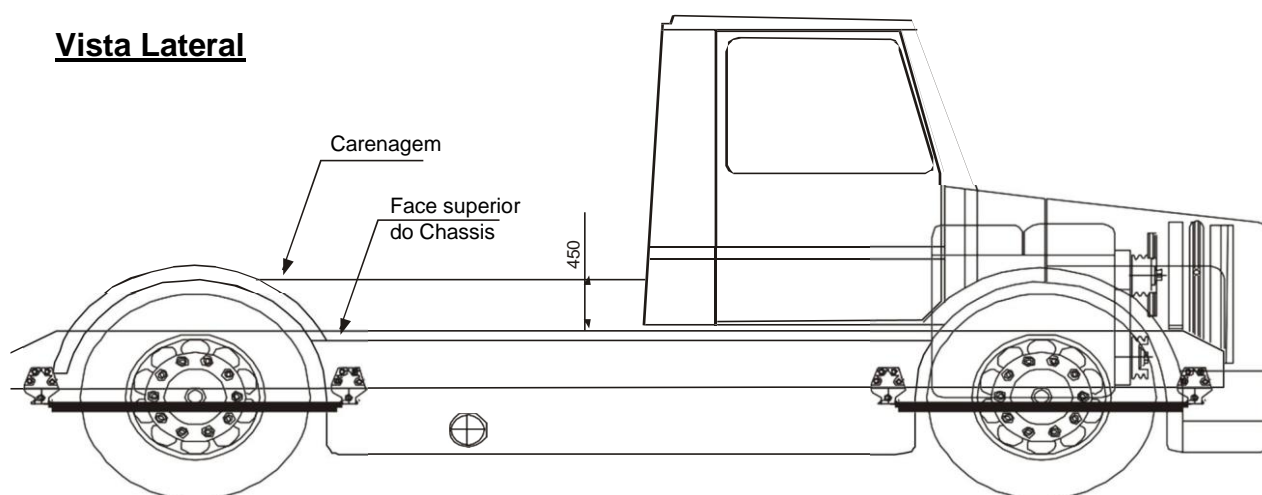


### Planta

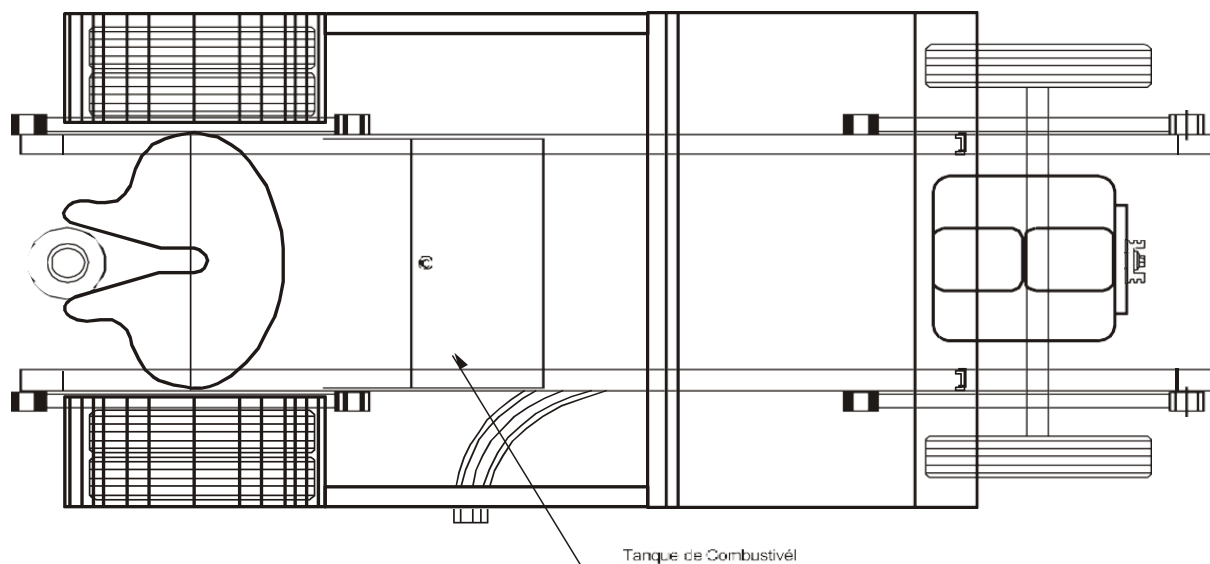


Anexo Técnico referente ao artigo 23.5

### Vista Lateral

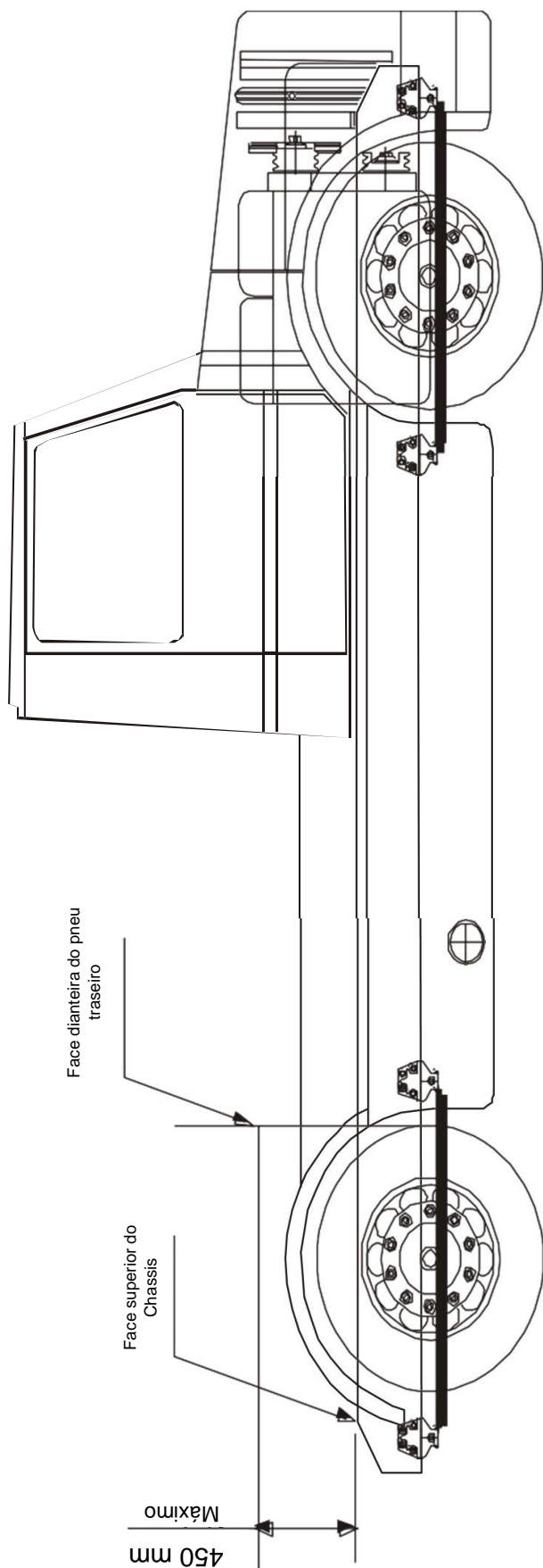


### Planta

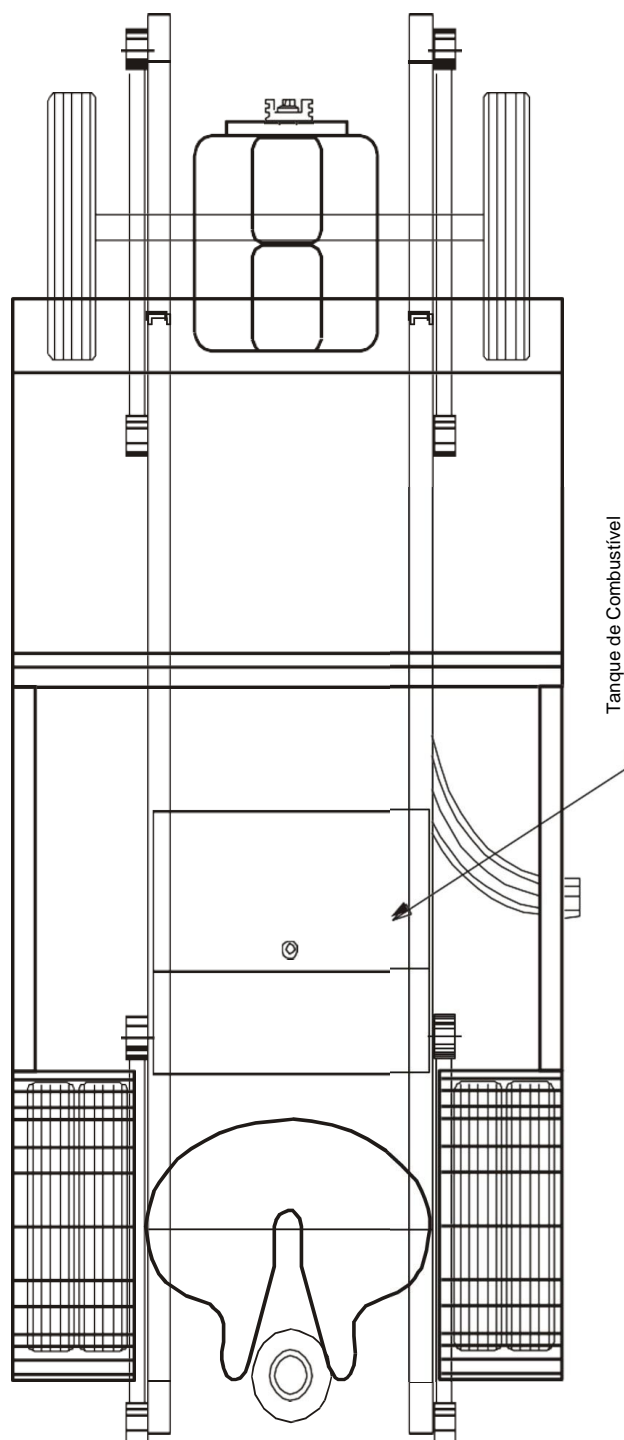


Anexo técnico referente ao artigo 23.6

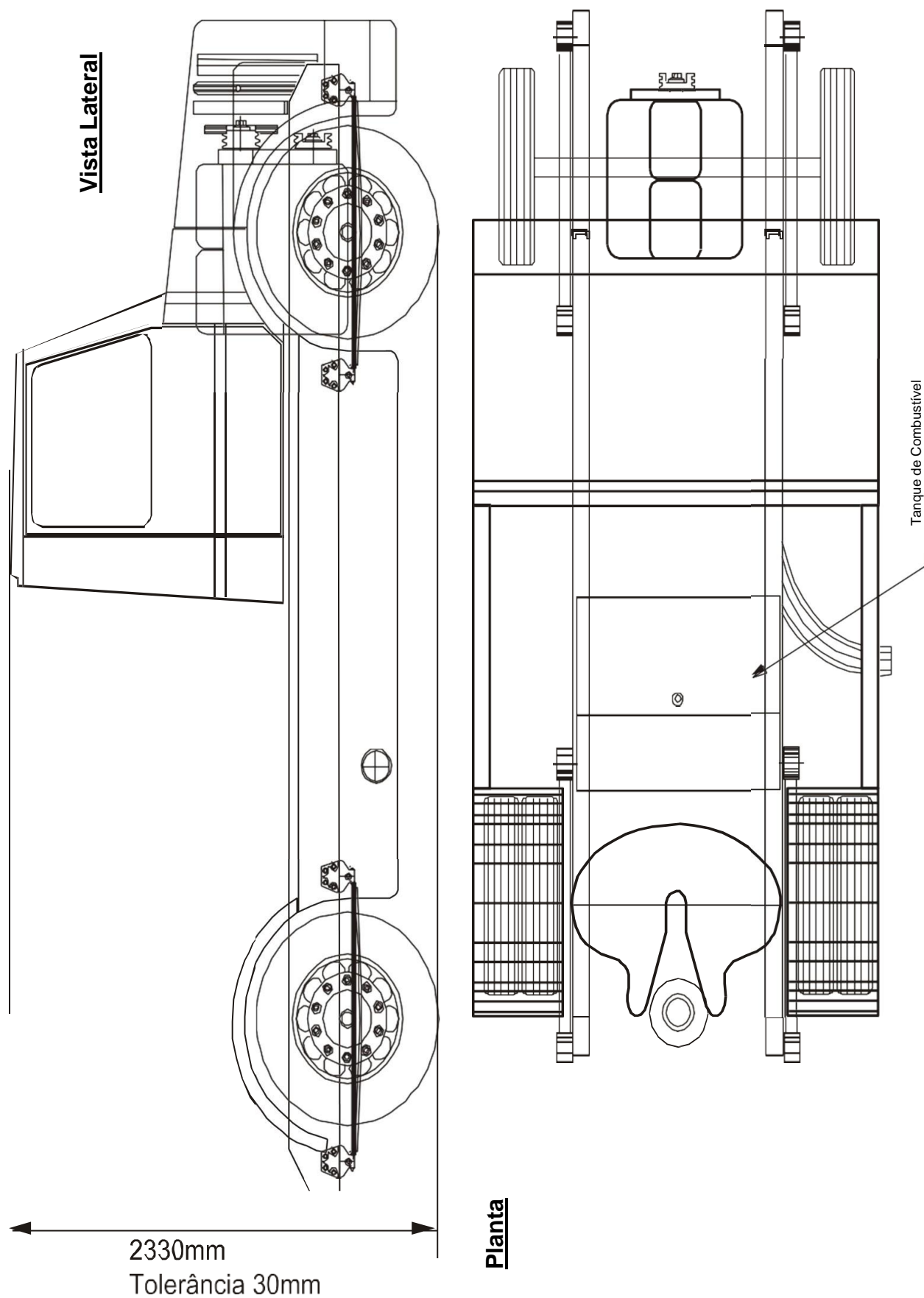
**Vista Lateral**



**Planta**



Anexo Técnico referente ao artigo 27.1





ORGANIZAÇÃO  
**GT**  
**TRUCK**

**Fórmula**  
**TRUCK**



**FAEMT**



Anexo Técnico referente ao artigo 28.11.

Exemplo para os numerais frente, laterais e traseiros.

Categoria GT

35cm de largura X 30cm de altura  
fonte: Haettenschweiler



Categoria FT



ORGANIZAÇÃO  
**GT**  
**TRUCK**

**Fórmula**  
**TRUCK**



**FAEMT**



35cm de largura X 30cm de altura  
fonte: Haettenschweiler

**012**

Exemplo para o numeral para o teto.

Categoria GT

50cm de largura X 43cm de altura  
Fonte :Haettenschweiler

**012**





ORGANIZAÇÃO  
**GT**  
**TRUCK**

**Fórmula**  
**TRUCK**



**FAEMT**



Categoria FT

50cm de largura X 43cm de altura  
Fonte :Haettenschweiler

**012**

### **Artigo 31 – ADENDOS**

**31.1** Poderá ser emitido adendos técnicos durante a temporada.

### **Artigo 32 – DISPOSIÇÕES FINAIS.**

O presente regulamento foi analisado pelas federações supervisoras com chancela do **CTDN – Conselho Técnico Desportivo Nacional**.

Londrina, dezembro de 2025.

---

Conselho Técnico e Desportivo Nacional - CBA CTDN

Fabio Borges Greco

Presidente

---

Federação Paranaense de Automobilismo - FPRA

Rubens Maurílio Gatti

Presidente

---

Federação de Automobilismo de São Paulo - FASP

Paulo Enêias Scaglione

Presidente

---

Federação Gaúcha de Automobilismo - FGA

Arlindo Signor

Presidente

---

Federação de Automobilismo do Estado de Mato Grosso – FAEMT

Fernando Maggi Scheffer

Presidente