

# **CAMPEONATO PARANAENSE DE ARRANCADA NA TERRA 2020**

## **REGULAMENTO TÉCNICO REGRAS GERAIS**

### **CAPÍTULO I – DO REGULAMENTO TÉCNICO – REGRAS GERAIS**

**ART. 1 –** As normas e regras aqui estabelecidas são complementares aos regulamentos técnicos de cada categoria, portanto devem ser seguidas e obedecidas por competidores e equipes de todas as categorias.

### **CAPÍTULO II – REGULAMENTAÇÃO:**

**ART. 2 –** Todos os veículos inscritos deverão passar por vistoria prévia. O veículo com tempo abaixo de 8,5 segundos, deverão ter Santo Antônio.

**ART. 3 –** Todos os pilotos deverão ter a cédula de piloto vigente no ano corrente para participar do campeonato ou prova.

**ART. 4 –** Os competidores deverão provar aos comissários técnicos e desportivos do evento, que seu veículo cumpre todas as regulamentações exigidas por regulamento homologado, durante qualquer momento da etapa.

**ART. 5 –** Os comissários podem solicitar a qualquer momento que sejam feitas as verificações necessárias em qualquer veículo inscrito no campeonato.

**ART. 6 –** Os comissários técnicos podem requerer que um veículo seja desmontado, para se verificar as condições de segurança ou de conformidade com o regulamento homologado.

**ART. 7 –** Todo piloto inscrito deve dispor de 1 (um) ou mais mecânicos para que se proceda a desmontagem do veículo e todos os custos envolvidos na operação correm por conta do piloto/equipe.

### **CAPÍTULO III – HOMOLOGAÇÃO:**

**ART. 8 –** Número de identificação: Em todas as categorias, os carros deverão se apresentar com um mínimo de 03 (três) números de identificação, sendo obrigatório o número do carro no para-brisa e portas ou vigia traseiro lado direito e esquerdo com tamanho mínimo de 35cm (trinta e cinco centímetros). Nenhum veículo poderá participar dos treinos e/ou prova se não houver sido verificado e aprovado pelos comissários técnicos no que refere à números de identificação. Os números utilizados durante o campeonato deverão ter no máximo 4 (quatro) dígitos.

### **CAPÍTULO IV – ALIVIO DE PESO:**

**ART. 9 –** Qualquer tipo de acréscimo de material no veículo poderá ser entendido pelo comissário técnico como lastro.

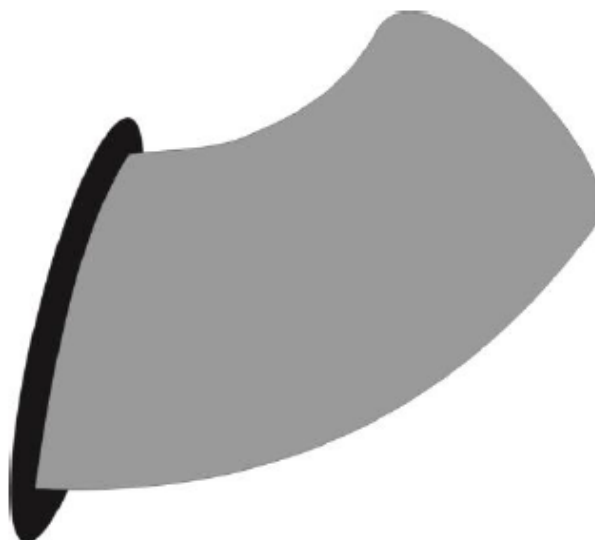
**ART. 10 –** Qualquer tipo de lastro que se faça necessário, só será permitido quando este estiver solidamente fixado, e ainda deve ser vistoriado pelo departamento técnico.

**ART. 11 –** Não é permitido qualquer tipo de alívio de peso através da retirada de partes e itens originais de fábrica, exceto as permitidas pelo regulamento de sua categoria.

**ART. 12 –** Em categorias onde é exigido carro “montado”, a definição é: Painel completo e em pleno funcionamento de todos seus itens, limpador de para-brisa funcionando, sem nenhum recorte na lataria (exceto saída para escape), vidros em todas as janelas e para-brisa e nas portas o vidro deve baixar com as maquinas originais, deve ainda conter as maçanetas internas funcionando. Qualquer item de segurança a mais é permitido (cinto 4 ou 5 pontos, santoantonio, banco concha, retirada dos carpetes, foros de porta, etc)

### **CAPÍTULO V – ESCAPAMENTO:**

**ART. 13 –** Fica permitido, em todas as categorias, a saída de escapamento pela lateral, sejam para-lamas ou para-choques, assim como pelo capô do motor. Os gases do escapamento não poderão ser direcionados/apontados para as fotocélulas da cronometragem. Sendo assim, quando a saída de escape for feita pela lateral do veículo, a mesma deverá ter um acréscimo de cano de forma a direcionar os gases para cima, conforme figura abaixo:



## **CAPÍTULO VI – TRANSMISSÃO:**

**ART. 14 –** Todo veículo deverá possuir a marcha ré a qual deverá estar funcionando normalmente.

## **CAPÍTULO VII – CARROCERIA E CHASSIS:**

**ART. 15 –** Fica permitida a retirada dos limpadores Para-brisas e seus componentes.

## **CAPÍTULO VIII – SEGURANÇA:**

**ART. 16 –** Obrigatória substituição do banco do motorista por banco de competição, bem como o uso de cinto de segurança de competição (CBA, FIA ou SFi) de no mínimo 4 (quatro) pontos de fixação com largura mínima de 3,0” (três) polegadas para os veículos que se enquadrem no item N1 e de no mínimo 5 (cinco) pontos de fixação com largura mínima de 3,0” (três) polegadas para os veículos que se enquadrem no item N2 ou acima. Exclui-se deste item carros montados originais de fábrica, sem qualquer tipo de retrabalho, mas por decisão exclusiva dos diretores de vistoria (carro ORIGINAL, como Ferrari, Porsche, Subaru, ou similares originais onde a estrutura é calculada de fábrica para velocidade e tempo compatíveis).

**ART. 17 –** Cinto de segurança: Proibido o cinto de segurança somente abdominal, o cinto deve possuir no mínimo 3 pontos de fixação quando original em categorias permitidas.

**ART. 18 –** Banco: Quando o banco original em categorias permitidas, este deve possuir encosto de cabeça, extremamente proibido o uso de banco sem encosto em qualquer categoria.

**ART. 19 –** Cinto de segurança para árvore de transmissão: É obrigatório nos veículos tração traseira com motor dianteiro, o uso corrente de elos soldados ou cinta metálica prevenindo a queda do eixo de transmissão (CARDAN), caso seja usado cabo de aço, este deve ter diâmetro mínimo de 5mm e estar bem fixado com travas específicas para cabo de aço.

**ART. 20 –** Tela de Proteção: Em categorias onde o veículo não seja obrigatório vidro nas portas, e este não possua vidro ou policarbonato na janela do lado do piloto, é obrigatório o uso de tela de proteção tipo “NASCAR”, flexível e removível pelo piloto com somente uma mão caso necessário. Lado passageiro é opcional o uso de acrílico ou tela tipo “NASCAR”. Fica expressamente proibido o uso de grade metálica e/ou fixa em ambos os lados

**ART. 21 –** Banco de competição tipo “Concha”: Quando obrigatório no regulamento particular de cada categoria ou o piloto deseje aumentar sua segurança, o banco de competição deverá ser bem fixo, sem regulagens para frente ou para trás. (conforme anexo J).

**ART. 22 –** Bateria: O uso de bateria é obrigatório, de chumbo ácido ou seladas, fabricado no Brasil ou importada, 12V (Volts) de qualquer marca e tamanho. Deve estar bem fixada na estrutura do veículo e/ou suporte específico, os polos da bateria devem obrigatoriamente estarem isolados. É extremamente proibido deixar a bateria solta no suporte. Ver sistema elétrico do regulamento particular de cada categoria.

**ART. 23 –** Permitida a retirada do banco do passageiro.

**ART. 24 –** Liberada a retirada do banco traseiro.

↓

↓

↓

↓

**ART. 25 –** O uso de bancos construídos em alumínio só será permitido com a utilização de suporte adequado no assoalho e com travamento no encosto, sendo que o travamento deverá ser localizado abaixo da abertura de passagem dos cintos de segurança, conforme figura abaixo.



**ART. 26 –** Obrigatória, para veículos que não possuam originalmente, a fixação de um anel/cabo para reboque na parte dianteira do veículo. Para àqueles com frente te fibra, o anel/cabo poderá estar localizado no teto.

**ART. 27 –** Portas dianteiras do veículo deverão abrir facilmente através de seus trincos externos ou alavancas.

**ART. 28 –** É proibida a utilização de película escura, colorida ou espelhada nos vidros dianteiros laterais e para-brisas, onde a visibilidade é comprometida, por critério dos fiscais de vistoria.

**ART. 29 –** O piloto quando sentado, com o seu cinto de segurança atado, volante na posição de dirigir, deve poder desligar todos os circuitos elétricos (bateria, alternador ou dínamo, luzes, ignição, acessórios elétricos, etc., devendo igualmente desligar o motor), através de uma única chave geral de corte. Recomendamos a instalação da chave geral externa no painel traseiro do veículo ou na “churrasqueira” dianteira, para agilizar a identificação da equipe de resgate em caso de acidente.

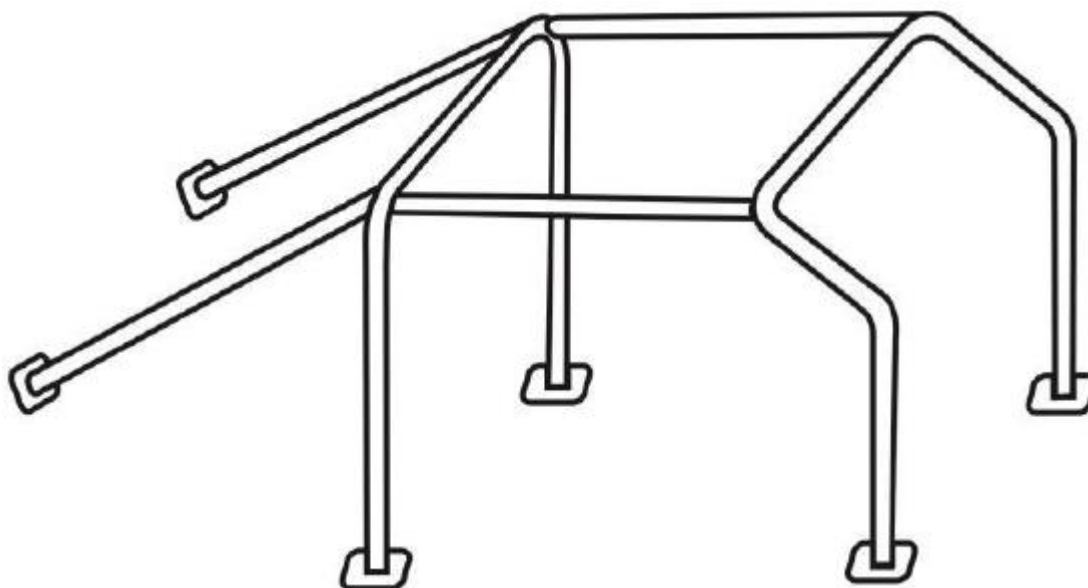
**ART. 30 –** Proibido o uso de volante de madeira.

**ART. 31 –** É obrigatório uso de extintor de incêndio carregado, válido e fixado em seu suporte. Em categorias que possuem regulamento particular quanto a extintor de incêndio, deve-se observar o regulamento particular.

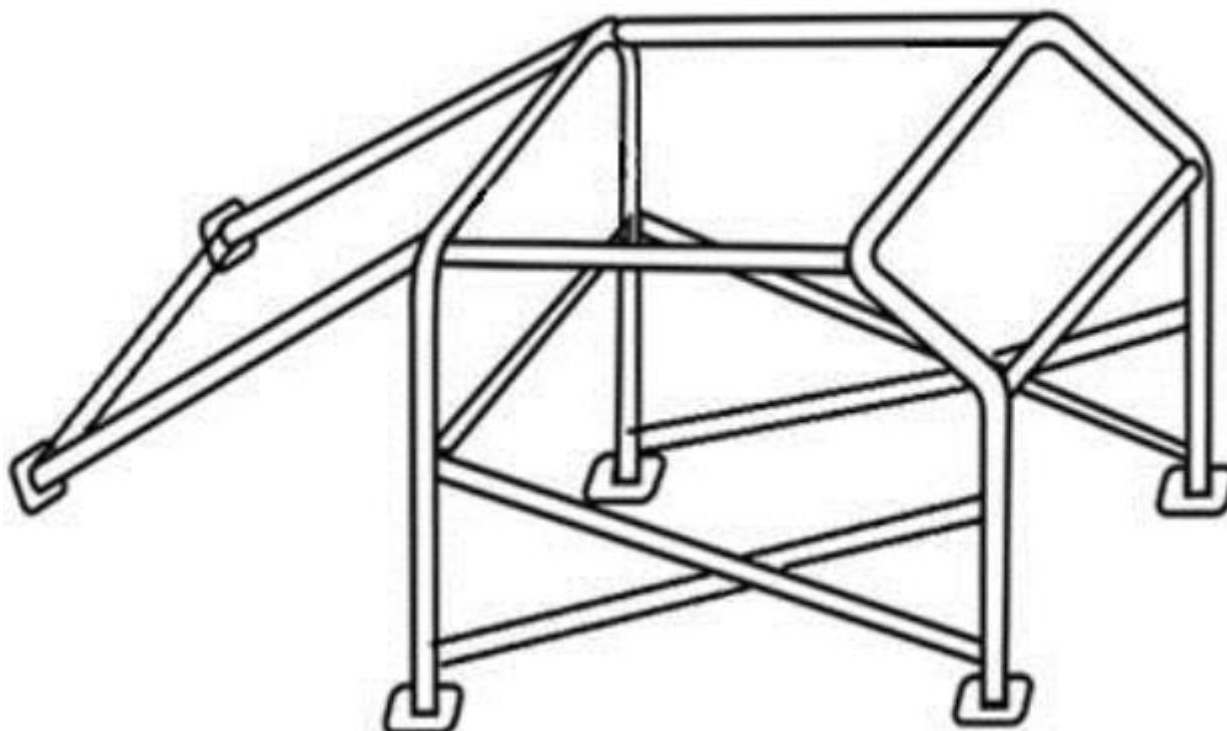
**ART. 32 –** As categorias de veículos de rua (montados) poderão andar sem santantonio desde que não atinjam as velocidades e tempos descritos abaixo (N1 e N2), já as categorias mais rápidas ou de carros com alívio de peso, será obrigatória instalação de uma “gaiola de segurança” na parte interna do veículo, de modo a evitar uma deformação mais séria do habitáculo em caso de acidente ou capotamento. Esta mesma deverá ser revestida com espuma anti-chamas nos pontos onde é possível o contato com o corpo do piloto. Nesta gaiola de segurança deve haver em cada cano de 38,0 mm (trinta e oito milímetros) um furo de 5,0mm (cinco milímetros) para conferência da espessura mínima de 2,0mm (dois milímetros) para aço carbono/inox e 1,2mm (um vírgula dois milímetros) para cromo molibdênio.

**ART. 33 –** A Configuração mínima para construção do Santo Antônio deve seguir o seguinte modelo:

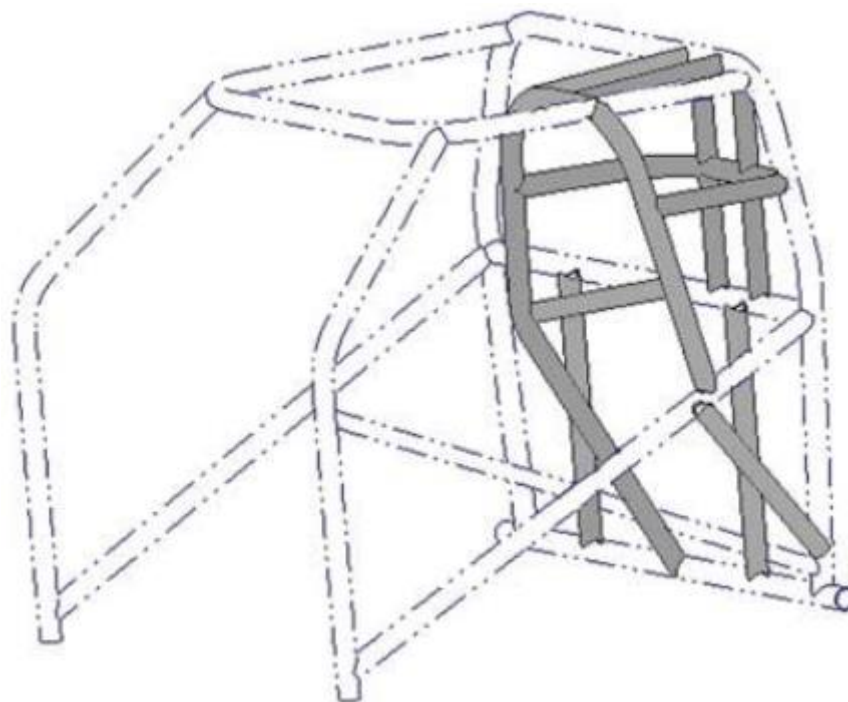
**N1)** Para os veículos que atingirem velocidade igual ou superior a 160km/h ou o tempo abaixo dos 7,999 segundos ao final dos 201 metros deverão providenciar o equipamento para a próxima prova, segundo o modelo abaixo:



**N2 e N3)** Para os veículos que atingirem velocidade igual ou superior a 175km/h ao final dos 201 metros deverão providenciar o equipamento para a próxima prova segundo o modelo abaixo:



**N4)** Para veículos conversíveis o uso do santantonio é obrigatório, independente de tempo e velocidade obtidos. Este deve cobrir o piloto e ser do tipo “Funny Car Roll Cage”. Conforme figura abaixo:



**ART. 34 –** Fica liberado o uso de policarbonato em substituição ao vidro traseiro das picapes para possibilitar a colocação do quinto e sexto ponto de fixação do Sant Antonio.

**ART. 35 –** Obrigatório o uso de paraquedas nos veículos que atingirem velocidade igual ou superior a 175km/h em pistas de 201 metros. A simples instalação do paraquedas não retira a obrigatoriedade do seu uso, pois o mesmo deverá ser acionado sempre que as velocidades acima forem atingidas ou ultrapassadas.

**ART. 36 –** Liberado para todas as categorias que usam vidros, a colocação de chapa de policarbonato (Lexan) por baixo do vidro.

## **CAPÍTULO IX – PROVA NOTURNA**

**ART. 37 –** As provas noturnas serão sempre anunciadas com antecedência em regulamento particular de prova, em decisão do Clube Organizador.

**ART. 38 –** Em provas noturnas, o carro de competição deve possuir uma luz de sinalização na cor vermelha posicionado acima do para-choque na parte traseira do veículo. Podendo essa ser única e de qualquer tipo, desde que visível a no mínimo 400 metros em qualquer condição do tempo, recomendasse lâmpada de 10 watts ou similar.

**ART. 39 –** É opcional o veículo possuir faróis dianteiros em funcionamento.

## **CAPÍTULO X – PNEUS:**

**ART. 40 –** Naquelas Categorias em que há normas específicas para pneus, qualquer modificação, tratamento, geração de sulcos, aplicação de solventes ou agentes químicos, aquecimento ou resfriamento artificial dos pneus fica terminantemente proibido.

**ART. 41 –** A medição de dureza será padrão conforme regulamento da categoria.

**ART. 42** – Todas as categorias em que os pneus forem lacrados, em caso de necessidade de troca do pneu por furo ou defeito, os comissários técnicos deverão ser consultados e sua decisão é irrevogável.

**ART. 43** – Em caso de autorização, o pneu velho ficará retido para futura análise e comprovação da necessidade de troca. A troca de pneu(s) sem a devida autorização dos comissários acarretará em desclassificação e outras penalidades conforme CDA.

Curitiba, 01 de fevereiro de 2020.

Rubens Maurílio Gatti  
Presidente