

CAMPEONATO PARANAENSE DE ARRANCADA NA TERRA 2019

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.

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.

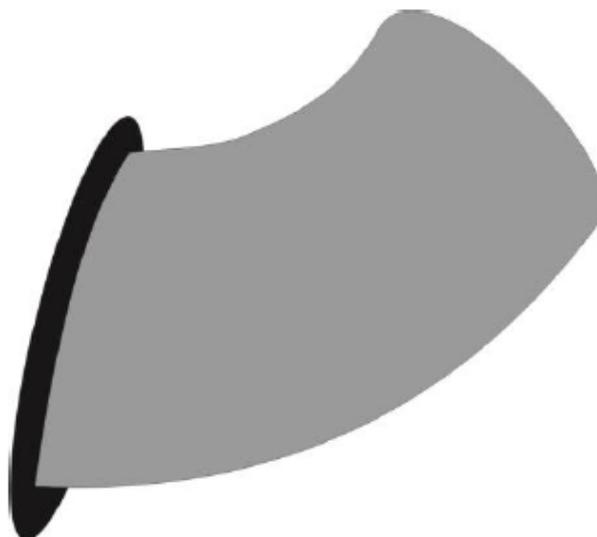
ART. 10 – Qualquer tipo de lastro que se faça necessário, só será permitido quando este estiver solidamente fixado, e ainda deve ser vistoriado pelo departamento técnico.

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 de 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.

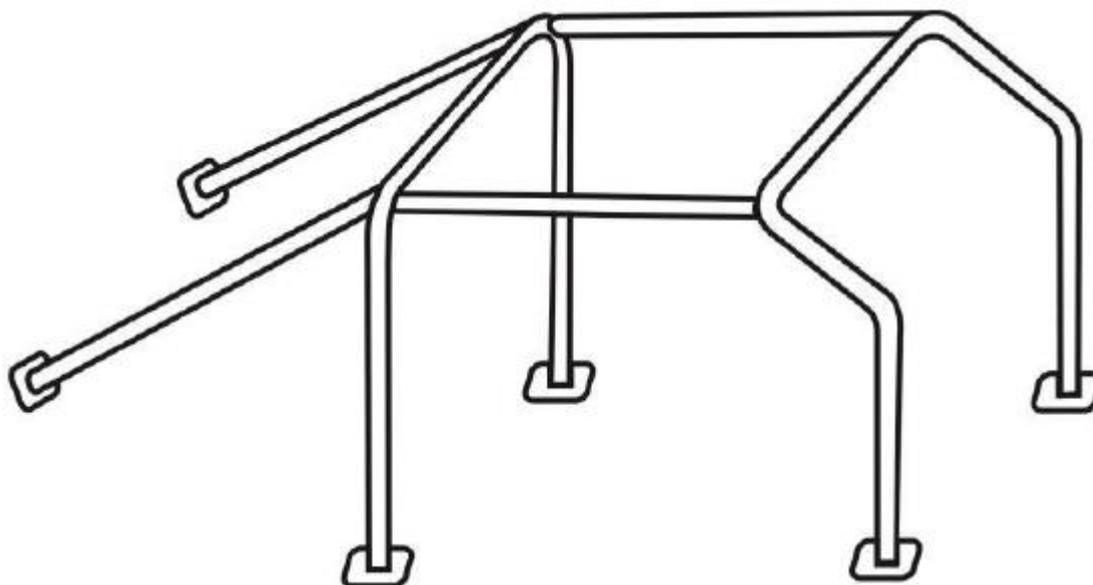
ART. 30 – Proibido o uso de volante de madeira.

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.

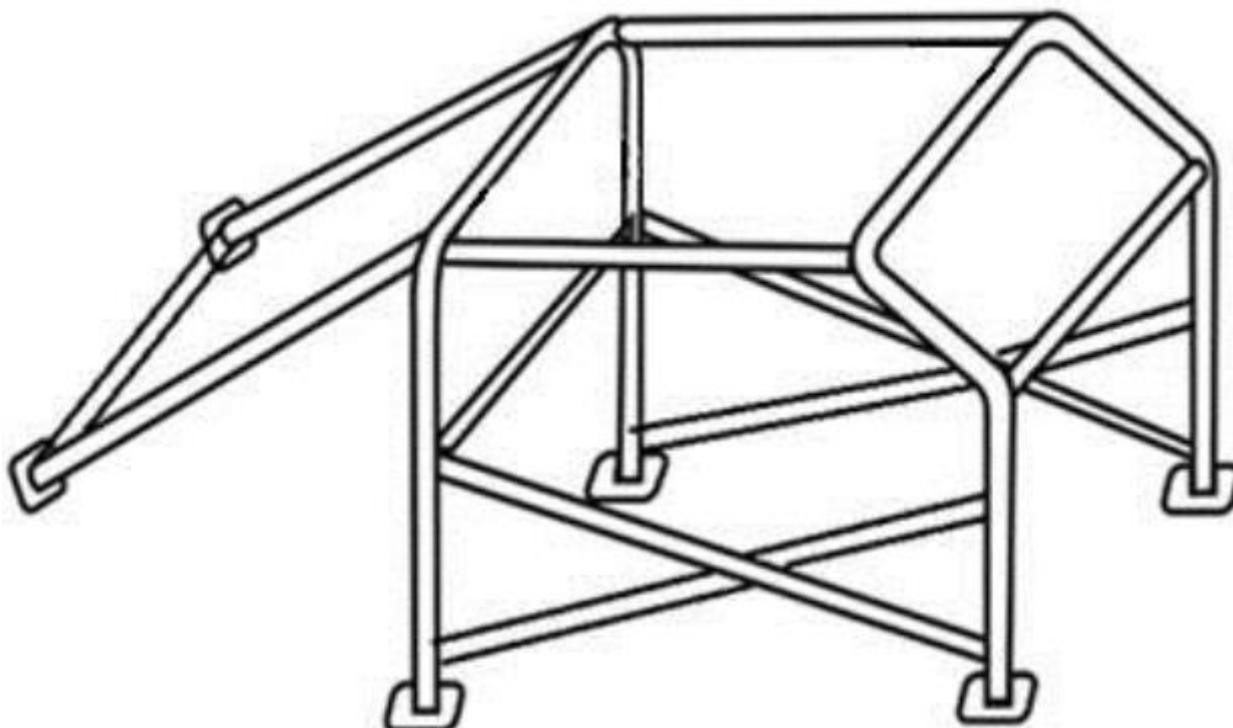
ART. 32 – As categorias de veículos de rua (montados) poderão andar sem santantonio desde que não atinjam as velocidades e tempos descritos abaixo (N1 e N2), já as categorias mais rápidas ou de carros com alívio de peso, será obrigatória instalação de uma “gaiola de segurança” na parte interna do veículo, 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:

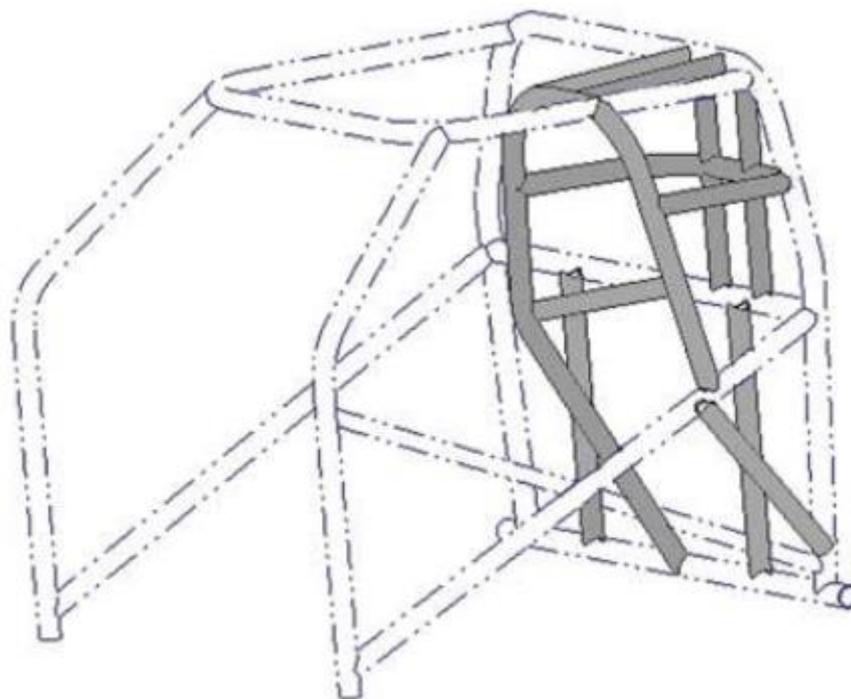
N1) Para os veículos que atingirem velocidade igual ou superior a 160km/h ou o tempo abaixo dos 7,999 segundos ao final dos 201 metros deverão providenciar o equipamento para a próxima prova, segundo o modelo abaixo:



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 2019.

Rubens Maurílio Gatti
Presidente