



## **#18 - CATEGORIA TOP ALCOOL/NITROMETANO DRAGSTER - TAD**

### **#18.1 – DEFINIÇÃO:**

Participam desta categoria veículos especialmente construídos para competição “drag racing” em que o motor deve obrigatoriamente estar localizado atrás do piloto.

### **#18.2 – HOMOLOGAÇÃO:**

Veículos construídos em estrutura tubular, devidamente carenados, com características especiais para “drag racing”. A denominação desta categoria será Top Álcool/Nitrometano Dragster.

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

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

### **#18.3 – CRITÉRIO DE PARTICIPAÇÃO DE ACORDO COM MOTOR, PESO MÍNIMO E ALIMENTAÇÃO:**

ASPIRADOS	Mínimo 410 cc (cubic inches) Máximo 456 cc (cubic inches)	964 kg	Percentual máximo de nitrometano – 97%
BLOWER TIPO “ROOTS”	Máximo 528 cc (cubic inches)	896 kg	Metanol – 100 %
BLOWER TIPO “SCREW”	Máximo 466 cc (cubic inches)	930 kg	Metanol – 100 %

- **TAMANHO MÁXIMO DO SUPERCHARGER TIPO ROOTS** : 14-71, 22 ¼-INCH CASE LENGTH, 11 ¼-INCH CASE WIDTH, 19-INCH ROTOR LENGTH. DIAMETRO MÁXIMO DO ROTOR: 5.840 INCHES (14,83 cm) INCLUINDO “FIXED STRIPPING”
- PROIBIDO O USO DE TURBOCHARGER(S).
- 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.
- QUAISQUER COMBUSTÍVEIS QUE NÃO SEJAM METANOL OU NITROMETANO SÃO PROIBIDOS.
- O VEÍCULO DEVERÁ SER PESADO COM O PILOTO E SEU EQUIPAMENTO A BORDO.

### **#18.4 – CABECOTE:**

Máximo 2 (duas) válvulas e 2 (duas) velas por cilindro.

### **#18.5 – ESCAPAMENTO:**

Deve ser direcionado para trás, distante do piloto e do tanque de combustível.

### **#18.6 – CHASSI:**

Estrutura tubular carenada.

A “gaiola de proteção” deve fazer parte da estrutura do veículo, e o arco 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.

O cinto de segurança deve ser homologado e de no mínimo 4 (quatro) pontos.

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.

**#18.7 – CIRCUITO DE COMBUSTÍVEL:**

As linhas de combustível devem estar devidamente isoladas do compartimento do piloto.

Proibido o uso de tanques pressurizados.

Permitido o uso de no máximo 2 (duas) bombas.

Proibido o uso de óxido nítrico.

Proibido gelar e/ou aquecer artificialmente o combustível.

**#18.8 – 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 tipo "ROOTS".

Obrigatório o uso de cinta de contenção e capa de material tipo balístico nos compressores do tipo "PSI"/"SCREEW".

Obrigatório o uso da capa de material balístico no motor.

Os pilotos de veículos com motores aspirados deverão apresentar, no momento da vistoria, toda a documentação que comprove possuir equipamentos apropriados para o uso de 97% de nitrometano.

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.