



REGULAMENTO CAMPEONATO CATARINENSE ONROAD 2026

CATEGORIAS: 1/10 EP Stock - 1/10 GP - 1/8 GT – 1/8 PRÓ

A organização do Campeonato Catarinense adota como princípio básico a igualdade competitiva, privilegiando sempre o melhor piloto e não o melhor equipamento, promovendo o hobby e o bem estar dos participantes.

As hipóteses não previstas neste regulamento serão decididas pelo Diretor de Prova em conjunto com os Comissários de Corrida. Os adendos serão elaborados pela comissão de corrida formada pelos pilotos: Alexandre Blank, Renato Amaral e Cristiano Carpinelli. As hipóteses não previstas neste regulamento com relação à direção de prova e/ou cronometragem serão decididas pela comissão de corrida.

O Diretor de Prova terá total autonomia para modificar o CRONOGRAMA, se julgar necessário, para o bom andamento do evento. Também procuramos esclarecer aqui os itens a serem vistoriados, nos colocando à disposição para eventuais dúvidas. Esperamos que com esse regulamento todos possam ter as mesmas condições de competitividade.

O Campeonato Catarinense terá 04 etapas durante o ano, nas categorias **1/10 EP Stock, 1/10 GP, 1/8 GT e 1/8 PRÓ**. Cada participante somará pontos a cada etapa e ao final do Campeonato, será declarado Campeão o participante que somar mais pontos durante toda a temporada.

O Campeonato Catarinense terá descarte de UMA etapa desde que o piloto pague a inscrição da etapa a ser descartada.

A última etapa do Campeonato terá pontuação dobrada, propiciando assim maior competitividade até os últimos instantes da competição.

1. CIRCUITO e DATAS

Todas as etapas do Campeonato serão realizadas no sentido anti-horário (normal).

1ª Etapa - 25 e 26/04 - AJARC

2ª Etapa - 13 e 14/06 - CARECA ARENA

3ª Etapa - 22 e 23/08 - AJARC

4ª Etapa - 17 e 18/10 - CARECA ARENA

Data reserva - 07 e 08/11

2. INSCRIÇÕES

2.1. No momento da participação em cada etapa do campeonato, cada piloto deverá estar com dois adesivos de números em seu automodelo. Este número deverá ser visível ao diretor de prova e deverá ser fixado no para-brisa dianteiro do carro e em uma lateral qualquer.

2.2. TAXA DE INSCRIÇÃO E FORMA DE PAGAMENTO

Para participar de 1 categoria, o valor da inscrição 2026 será de **R\$200,00**

Pagamentos feitos em até 15 dias antes da etapa terão um desconto sendo **R\$ 170,00**

O piloto que participar de mais de uma categoria terá um desconto de 50% nas demais inscrições.

As inscrições para as etapas se encerram no sábado véspera de cada etapa, sendo vetada a inscrição e/ou pagamento no domingo.

Para as Etapas realizadas na AJARC, os valores deverão ser enviados via sistema "PIX" para a chave CPF: 199.780.300-34, e o comprovante deve ser enviado em privado para o contato do Sr. Renato Amaral.

Para as Etapas realizadas na CARECA ARENA, os valores deverão ser enviados via sistema "PIX" para a chave CNPJ: 24.507.924/0001-47, e o comprovante deve ser enviado em privado para o contato do Sr. Cristiano Carpinelli.

3. REGULAMENTAÇÃO COMUM PARA TODAS AS CATEGORIAS

3.1. HORÁRIO DAS ATIVIDADES

3.1.1. As atividades dos pilotos/mecânicos só poderão iniciar-se a partir das 08h00 e poderão estender-se, no máximo, até às 18h00.

3.1.2. Das 08:00 até 09:00h - Finalização das inscrições e lacre dos equipamentos previstos para cada categoria (Consultar regulamento específico por categoria).

3.2. RECOLOCADORES (Gandulas)

3.2.1. Todos os pilotos são obrigados a serem recolocadores (gandulas). Se for necessário, o diretor de provas irá designar em qual atividade cronometrada que cada piloto deverá exercer tal função.

3.2.2. Não é permitido ao recolocador fazer qualquer tipo de manutenção (exceto bolha) no carro durante a gandulagem, sob penalização de perda de três voltas no próximo heat.

3.3. POSIÇÕES NO PALANQUE

3.3.1. Os pilotos serão chamados pelo diretor de prova e devem se posicionar no palanque de acordo com a ordem de largada. O pole escolhe sua posição por primeiro e assim por diante até todos estarem posicionados.

3.4. ÁREA DE CRONOMETRAGEM

3.4.1. É proibida a permanência de pilotos e mecânicos na área de cronometragem durante toda a prova.

3.5. SENSORES

3.5.1. Os sensores utilizados serão de total responsabilidade dos pilotos. Portanto é solicitado ao piloto que faça a correta instalação do sensor no carro e que zele pela conservação, funcionamento e limpeza do mesmo.

3.5.2. Durante a prova, caso seja notado que o sensor não está marcando a volta, a direção de prova comunicará a equipe responsável (ou mecânico) do piloto envolvido para que tente reparar o equipamento.

3.5.3. Será permitida a troca do sensor, porém, somente para a próxima tomada de tempo/finais, devendo ser informado o cronometrista previamente para que ele efetue o novo cadastro em tempo hábil.

3.6. PREPARAÇÃO DA PISTA

3.6.1. Fica a critério da comissão de corrida a cada etapa analisar se há ou não a necessidade de passar açúcar na pista e qual quantidade será passada.

3.7. VISTORIA TÉCNICA

3.7.1. É responsabilidade do piloto ter seu carro dentro das especificações técnicas da categoria em que se inscreveu.

Antes das tomadas de tempo e provas será feita uma vistoria prévia. Somente será permitida a participação do piloto se o automodelo estiver dentro das especificações técnicas. Após a Vistoria Técnica Prévia os automodelos ficarão em "parque fechado", não podendo mais ser feita nenhuma manutenção até o final da tomada de tempo ou prova. ("Parque Fechado" significa que nenhum piloto/mecânico pode ter acesso ao automodelo, tendo unicamente permissão para ligar/desligar o equipamento quando autorizado pelo vistoriador).

Após o final de cada tomada de tempo ou prova todos os carros devem permanecer na pista, para a vistoria técnica suplementar. O vistoriador recolherá todos os automodelos para proceder a vistoria técnica suplementar, se achar necessário.

Os automodelos ficarão retidos em parque fechado até o término da próxima final. Caso algum automodelo seja retirado da vistoria técnica antes da liberação pelo vistoriador, o piloto do automodelo em questão estará desqualificado da prova que participou.

3.7.2. Quando existir necessidade de lacrar algum equipamento (exemplos: pneu, chassi), este deve ser entregue para lacração dentro do horário estabelecido pelo cronograma. No regulamento específico de cada categoria conterà os itens a serem lacrados para a categoria em questão.

3.7.3. A direção de prova poderá realizar vistorias técnicas dirigidas a qualquer carro quando ocorrer significativa discrepância dos tempos comparados entre pilotos do mesmo nível.

3.7.4. Cada piloto poderá apenas utilizar um único carro, não é permitido trocar de carro e nem de chassi durante a prova. O piloto pode trocar peças como correias, bandejas entre outras excluindo o chassi (lâmina) do carro.

3.7.5. É permitida a troca de bolhas, importante salientar que o piloto é o responsável por ela estar dentro das especificações do regulamento da respectiva categoria e devidamente numerada.

3.7.5.1. Caberá somente ao piloto participante solicitar ou sugerir ao Diretor de Prova vistoria técnica suplementar de qualquer carro. Para isso o piloto deve estar inscrito na etapa.

3.8. CHUVA

3.8.1. Em situações de chuva, uma prova é considerada completa desde que tenham sido realizadas as tomadas de tempo. A posição geral da Etapa será então a mesma obtida nas Tomadas de Tempo.

3.8.2. Caso ocorra chuva antes do início das atividades: Deverá ser aguardado o horário limite de 13:00hs para cessar a chuva e dar continuidade à competição. Persistindo a chuva, a Organização poderá cancelar a prova, sem reembolso do valor da inscrição.

3.8.3. Caso ocorra chuva durante a competição: Caberá ao Diretor de Prova a observância dos princípios de igualdade de condições para todos os pilotos e a decisão de interromper a corrida, sendo que, no caso de chuva leve, a corrida poderá prosseguir.

3.8.4. Chuva nas tomadas de tempo: No caso de interrupção de uma tomada de tempo em virtude da chuva, todos os tempos da mesma bateria que se interrompeu serão cancelados, a fim de preservar a igualdade de condições. No caso da impossibilidade de se realizar as provas sub finais ou finais, será considerado como resultado final, a classificação das tomadas de tempo.

3.8.5. Chuva nas provas sub finais e finais:

3.8.5.1. Com 50% da prova realizada - considera-se a posição na hora da interrupção como resultado final.

3.8.5.2. Até 20% da prova realizada - cancelar a prova e aguardar, no máximo, 60 minutos. Caso haja condições, após este tempo, haverá nova largada com tempo total de corrida.

3.8.5.3. Após 20% da prova realizada - interromper a corrida com manutenção da colocação dos pilotos. Aguardar 60 minutos e se houver condições, reiniciar a corrida com o "grid" na ordem do momento da interrupção, completando-se o tempo total ou, pelo menos, os 50% do tempo total de prova. Os resultados serão somados simplesmente.

3.8.5.4. Se após 60 minutos não tiver condições para continuar, será encerrada.

3.8.5.5. Em todas as situações em que ocorrer a interrupção de uma prova subfinal, semi final ou prova final por motivo de chuva, os carros ficarão em parque fechado, até a liberação por parte do diretor de prova para reinício das atividades, e as equipes terão 5 minutos para fazer a manutenção devida.

3.9. PANE NO SISTEMA DE CRONOMETRAGEM

3.9.1. Serão adotados os mesmos procedimentos para o caso de chuva. Caberá à Organização da Prova à decisão final.

3.10. PENALIZAÇÕES

3.10.1. Serão aplicadas, pelo Diretor de Prova, aos pilotos ou membros de sua equipe quando do não cumprimento do regulamento.

3.10.2. Salvo as penalizações previstas que não cabem recurso, as demais caberão recurso, em formulário próprio, dirigido à Organização, resguardando assim o princípio da ampla defesa.

3.10.3. As penalizações serão divididas em:

3.10.3.1. Advertência Verbal: o Diretor de Prova comunicará a penalização da seguinte forma: Piloto XXXX, você está sendo advertido verbalmente por XXXXXXXX. Enquadra-se nessa categoria de penalização os casos em que não há interferência no desempenho dos pilotos adversários, como:

- a) obstruir, sem insistência, a passagem de piloto mais rápido;
- b) tocar um carro adversário de maneira brusca, sem que o mesmo perca sua posição;

3.10.3.2. Stop and Go: o Diretor de Prova comunicará a penalização da seguinte forma: Piloto XXXX, "Stop and Go", você está sendo penalizado por XXXXXXXX. Enquadra-se nessa categoria de penalização os casos que interfiram no desempenho dos pilotos adversários, ou em faltas consideradas graves, como:

- a) piloto retardatário obstruir, com insistência, a passagem de piloto mais rápido;
- b) usar termos de baixo calão (tanto o piloto quanto integrante de sua equipe);
- c) tocar um carro adversário de maneira brusca, acarretando a perda de posição do outro piloto;
- d) ao receber 02 advertências verbais no mesmo dia da corrida;
- e) falta de condições técnicas do equipamento e/ou pilotagem de forma a causar prejuízos (acidentes graves) aos demais pilotos;
- f) queima de largada (qualquer movimentação do carro antes da autorização de largada);
- g) parar os carros com os pés;
- h) realizar reparos na pista;
- i) pilotar de forma que interfira no resultado da corrida. Espera deliberada por outro carro será considerado como delito grave e resultará em imediata desclassificação.
- j) não realizar a função de gandula em sua vez.

Se não for cumprido o Stop and Go, o piloto perde 10 segundos no último heat disputado.

O piloto que receber o 3º "Stop and Go" perderá 1 volta no heat onde recebeu a penalização. A cada Stop & GO" subsequente o piloto irá perder mais uma volta no heat penalizado.

Como cumprir o Stop and Go:

- a) O piloto deverá parar completamente o carro na área de penalização pré-definida ou especificada pelo diretor de prova e retornar à pista novamente após liberação do diretor de prova e sem prejudicar outros competidores.
- b) O piloto penalizado terá três voltas para cumprir o Stop and Go.
- c) Caso falte menos de três voltas para o término da prova e o piloto não cumpriu sua penalização, o piloto terá diminuída 1 volta de seu total de voltas completadas até o momento, sem direito a recurso.
- d) Durante o Stop and Go, ninguém poderá fazer nenhum reparo no carro.

3.10.3.3. Desclassificação:

- a) Deixar de apresentar o veículo quando solicitado para a vistoria após as tomadas de tempo e Heats.
- b) Reter o rádio controle nos boxes fora do horário permitido para recarga de baterias, depois de solicitado insistentemente pelo Diretor de Prova;
- c) No término dos heats nenhum piloto poderá retirar o carro antes de liberado pelo vistoriador. Os pilotos que não cumprirem esta norma serão desclassificados.
- d) Estar com o carro fora das Especificações Técnicas.
- e) Insistir em manter o carro com algum problema técnico (Ex.: pneu rasgado ou descolado que interfira na estabilidade do carro, etc) na pista, colocando em risco a posição dos pilotos adversários.
- f) Nos casos de agressões verbais descontroladas;
- g) Nos casos de condutas irregulares intencionais e atitude antiesportiva durante a etapa;
- h) Os pilotos desclassificados não pontuarão nas respectivas provas.

3.10.3.4. Suspensão por 1 etapa ou perda da mesma caso seja a última:

- a) Nos casos de fraude intencional do regulamento (ex: troca de carro ou chassis, troca de pilotos durante o evento);
- b) Na segunda desclassificação durante a temporada;

3.10.3.5. Eliminação do campeonato

- a) Nos casos de ameaça à integridade física de qualquer pessoa envolvida no evento;
- b) Nos casos de agressão física a qualquer pessoa envolvida no evento.

3.11. PROTESTOS

3.11.1. Somente será aceito o protesto por escrito e assinado, encaminhado em mãos ao diretor de prova em até 10 minutos após o término do heat em questão.

3.11.2. Todo protesto será respondido por escrito.

3.12. PREMIAÇÃO

3.12.1. A cada etapa serão premiados os 3 primeiros colocados de cada categoria. Ao final do Campeonato serão premiados também os 3 primeiros colocados no Campeonato, por categoria.

4. REGULAMENTAÇÃO EXCLUSIVA DA CATEGORIA EP 1/10 STOCK

4.1. UTILIZAÇÃO DE PNEUS

4.1.1. Fica proibido o uso de qualquer pneu a não ser os lacrados para a etapa vigente no período que compreende o início da tomada de tempo até a última final do dia. O piloto que for pego usando pneu não lacrado ou pneu lacrado, mas que não seja o seu será desclassificado do heat corrido anteriormente (seja final ou tomada de tempo).

4.2. INTERVALO ENTRE OS HEATS

- 4.2.1.** O tempo de intervalo entre os heats é de 60 minutos (no mínimo), sendo que a direção de prova pode alterar o intervalo para mais ou menos tempo para o bom andamento do evento.

4.3. TOMADA DE TEMPO

- 4.3.1.** Serão feitas 2 tomadas de tempo com 10 minutos de duração cada uma, com até 12 pilotos ao mesmo tempo (dividir em mais de um grupo caso tenha mais de 12 pilotos) valendo as melhores 3 voltas consecutivas (heat classificatório com largada aleatória) para definir a posição de largada da final 1. Para formar as tomadas de tempo serão usadas a ordem de inscrição.
- 4.3.2.** Nas tomadas de tempo cada piloto irá posicionar seu carro no local especificado pelo diretor de prova e largará ao chamado do diretor de prova.
- 4.3.3.** As tomadas de tempo serão realizadas aos sábados à tarde, após as 14 horas.

4.4. QUANTIDADE DE PROVAS PELO NÚMERO DE PARTICIPANTES

- 4.4.1.** Até 12 pilotos - Cinco finais de 7 minutos cada, sem descarte.
- 4.4.2.** Até 24 pilotos - Cinco finais de 7 minutos cada para cada grupo (A e B), sem descarte.

4.5. FORMAÇÃO DE GRID

- 4.5.1.** Os carros deverão largar na posição **Fórmula 1** (no centro da pista, com alternância de lados entre as posições pares e ímpares).
- 4.5.2.** As finais, tanto do grupo A como do B, devem ocorrer nas mesmas condições de pista. Caso uma delas ocorra em piso molhado esta final não será considerada válida, valendo o resultado até a final anterior caso a prova não seja retomada.
- 4.5.3.** Até 12 pilotos: Os pilotos classificam-se para a primeira final na ordem exata obtida na tomada de tempo.
- 4.5.4.** Até 24 pilotos: Os pilotos serão divididos em Grupos A e B. Com 5 finais A (até 12 pilotos) + 5 finais B (até 12 pilotos). A distribuição dos pilotos para os grupos será feita de acordo com os tempos obtidos na tomada de tempo. Exemplo:
- 1º colocado na tomada – 1º lugar no grid Grupo A
 - 2º colocado na tomada – 1º lugar no grid Grupo B
 - 3º colocado na tomada – 2º lugar no grid Grupo A
 - 4º colocado na tomada – 2º lugar no grid Grupo B
 - 5º colocado na tomada – 3º lugar no grid Grupo A
 - 6º colocado na tomada – 3º lugar no grid Grupo B
 - E assim sucessivamente....

4.5.5. ORDEM DE LARGADA A PARTIR DA SEGUNDA FINAL

A ordem de largada da final 2 em diante será dada pelo posicionamento real na etapa, ou seja, ao término de cada final será refeita toda a distribuição dos pilotos novamente.

4.6. PONTUAÇÃO POR FINAL

Cada piloto receberá uma pontuação ao término de cada final. O valor máximo será igual ao número de pilotos inscritos e irá decrescendo de 1 ponto a cada posição. Exemplo 12 pilotos:

1º – 12 pontos
2º – 11 pontos
3º – 10 pontos
4º – 09 pontos
:
12º – 01 ponto

Ao término das 5 finais, será feita a soma dos pontos obtidos gerando sua pontuação total da corrida, determinando assim as posições finais da etapa. Em caso de empate na pontuação geral, os critérios de desempate serão na ordem:

1. Maior número de vitórias de cada piloto;
2. Maior número de 2º lugares;
3. Melhor índice técnico em heat final de cada piloto.

Em caso de mais de um Grupo (A + B), a classificação geral de cada heat se dará **UNIFICANDO** as quantidades de voltas pelo tempo obtido, entre todos os pilotos de ambos os grupos no mesmo heat.

Exemplo 14 pilotos:

FINAL 1 – GRUPO A

Piloto F chegou em 1º dando 19 voltas em 6:01.
Piloto G chegou em 2º dando 19 voltas em 6:05.
Piloto H chegou em 3º dando 19 voltas em 6:10.
Piloto I chegou em 4º dando 19 voltas em 6:14.
Piloto J chegou em 5º dando 18 voltas em 6:01.
Piloto K chegou em 6º dando 18 voltas em 6:05.
Piloto L chegou em 7º dando 18 voltas em 6:10.

FINAL 1 – GRUPO B

Piloto M chegou em 1º dando 20 voltas em 6:01
Piloto N chegou em 2º dando 20 voltas em 6:05
Piloto O chegou em 3º dando 19 voltas em 6:02
Piloto P chegou em 4º dando 19 voltas em 6:07
Piloto Q chegou em 5º dando 18 voltas em 6:00
Piloto R chegou em 6º dando 17 voltas em 6:01
Piloto S chegou em 7º dando 17 voltas em 6:05

A Classificação desta bateria seria:

01º Piloto M – 14 pontos
02º Piloto N – 13 pontos
03º Piloto F – 12 pontos
04º Piloto O – 11 pontos
05º Piloto G – 10 pontos
06º Piloto P – 09 pontos
07º Piloto H – 08 pontos
08º Piloto I – 07 pontos
09º Piloto Q – 06 pontos
10º Piloto J – 05 pontos
11º Piloto K – 04 pontos
12º Piloto L – 03 pontos
13º Piloto R – 02 pontos
14º Piloto S – 01 ponto



4.7. PROCEDIMENTOS DE CORRIDA

4.7.1. Largada nas tomadas de tempo, o Diretor de Prova irá autorizar a largada de cada grupo de pilotos. Os carros ficarão posicionados na área de PISTA em frente do giral de pilotagem.

4.7.2. Nos demais heats, o Diretor de Prova fará uma contagem regressiva iniciada em 10 a 1 os pilotos aguardarão o "start" do Diretor de Prova ou do sistema para largar, a qualquer momento. Os carros largarão da pista, na formação do grid tipo Formula 1.

4.7.3. Ao término de cada heat os carros deverão permanecer na área determinada pelo Diretor de Prova esperando pela vistoria técnica. O Vistoriador recolherá os carros dos 1º, 2º e 3º colocados para proceder à vistoria técnica final.

4.7.4. Assim que o Diretor de Prova determinar o término do heat, nenhum mecânico/piloto poderá ter acesso ao carro antes de ser liberado pelo Diretor de Prova ou Vistoriador. A penalidade pelo não cumprimento desta regra será a desclassificação da prova em questão.

4.7.5. Todos os pilotos que tiverem seus carros vistoriados podem acompanhar a vistoria técnica.

4.8. SOLICITAÇÃO DE TEMPO

4.8.1. Não será permitida a solicitação de tempo por nenhum piloto em nenhum heat, seja heat classificatório ou final.

4.9. PONTUAÇÃO DA ETAPA

4.9.1. Ao final de cada etapa os pilotos receberão pontos para somar na classificação do campeonato de acordo com a classificação obtida, onde:

- 01º - 50 pontos
- 02º - 48 pontos
- 03º - 46 pontos
- 04º - 45 pontos
- 05º - 44 pontos
- 06º - 43 pontos
- 07º - 42 pontos
- ...
- ...
- ...

4.9.2. DC = DESCLASSIFICAÇÃO: O piloto que for punido com a desclassificação da etapa é consequentemente eliminado da prova, perdendo os pontos adquiridos na etapa (somando 0 (zero) pontos na etapa). Desclassificação não pode ser usada como descarte no Campeonato.

4.9.3. Piloto inscrito e não participante receberá a pontuação equivalente à posição logo abaixo do último colocado da prova. Em caso de 02 ou mais pilotos inscritos e não participantes da prova, estes receberão a mesma pontuação.

4.9.4. No caso de empate entre pilotos no resultado final do campeonato, o critério de desempate será, pela ordem:

- 1) Pontuação total sem descarte;
- 2) Maior quantidade de Vitórias;
- 3) Maior quantidade de Poles conquistadas;
- 4) Confronto direto dos resultados;
- 5) Persistindo o empate, será dividida a mesma colocação.

4.10. DESCARTE

4.10.1. NÃO HAVERÁ DESCARTE DE HEAT POR ETAPA (SEM N-1).

4.10.2. HAVERÁ DESCARTE DE ETAPA DO CAMPEONATO (N-1), desde que o piloto tenha pago a inscrição.

4.11. ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

A regulamentação técnica do campeonato é baseada nas regras IFMAR para campeonatos mundiais 1/10 190mm, com as devidas adaptações ou exclusões necessárias para adequar as regras ao formato de corrida.

4.11.1. RATIO (RELAÇÃO): Para a categoria STOCK o ratio permitido será 4.30 ou mais curto. Qualquer ratio abaixo de 4.30 estará fora do regulamento. Por exemplo: 4.299 não será um ratio válido, apenas 4.30 (inclusive) em diante (4.31, 4.32, 4.33, etc).

4.11.2. CHASSI: Os Chassis permitidos consistem em carros escala 1:10 190mm Turismo com tração 4X4 de fabricantes e modelos disponíveis para compra em mercado. A bitola máxima do carro é de 190mm.

4.11.3. DIMENSÕES: Todas as dimensões do modelo, com ou sem bolha, deverão respeitar as regras conforme abaixo:

Dimensões do Automodelo		
Descrição do item	Mínima	Máxima
Largura (sem bolha)	170 mm	190 mm
Largura (com bolha)	170mm	195mm
Largura do Aerofólio Traseiro (incluindo laterais)	115 mm	195 mm
Asa incluindo flap e extensões (não se refere à corda) (O aerofólio não poderá ultrapassar o teto da bolha – no nível utilizado pela organização a bolha de ar deverá se encontrar dentro das linhas pretas podendo encostar-se às mesmas, mas não ultrapassar o limite máximo da altura) O excesso de asa não deve ser maior que 10mm no seu ponto extremo medido a partir do limite da parte traseira da carroceria;	20 mm	40 mm

4.11.4. BOLHAS

4.11.4.1. Turismo 4 portas que tenham similares nacionais, de qualquer fabricante, e fica a critério de cada piloto a espessura a ser utilizada.

4.11.4.2. A bolha deverá ser toda pintada, com seus vidros transparentes ou pinturas translúcidas (tipo fumê). Faróis, lanternas, grades e janelas devem contrastar com a pintura do modelo;

4.11.4.3. O único apêndice aerodinâmico permitido é o aerofólio traseiro, em corte na linha inferior no molde do fabricante. A pintura do aerofólio é opcional;

4.11.4.4. O excesso de asa não deve ser maior que 10,00mm no seu ponto extremo medido a partir do limite da parte traseira da carroceria;

4.11.4.5. Não Haverá medição de altura da bolha em referencia ao bloco de 10mm, o único item a ser analisado será o corte da asa na linha inferior do molde do fabricante.

4.11.4.6. São permitidas somente as seguintes furações e aberturas na bolha:

a) Ambas as janelas laterais dianteiras podem ser removidas para ventilação, exceto as janelas laterais traseiras que devem permanecer intactas;

b) Nenhum outro furo ou remoção de vidro é permitido;

4.11.4.7. O para-choque dianteiro deve seguir o contorno da carroceria e deve ser instalado para minimizar danos. O para-choque deverá ser fabricado com espuma ou algum material flexível;

4.11.4.8. Nenhuma parte do carro, exceto postes de fixação da bolha e tubo de antena, poderá sair da bolha;

4.11.4.9. Santo Antônio deverá ficar por dentro da carroceria - Não é permitido qualquer acessório aerodinâmico de qualquer natureza sob a carroceria.

4.11.5. PNEUS

4.11.5.1. Todos os pilotos deverão usar o pneu da marca Volante, modelo V9XE-PG36R.

4.11.5.2. Cada jogo de pneu entregue para organização será identificado com o nome do piloto, após a organização lacrar os pneus, os mesmos serão devolvidos aos seus respectivos donos e cada piloto só poderá usar o jogo de pneus recebido pela organização.

4.11.5.3. Ao término das tomadas de tempo nos sábados, os pneus deverão ser entregues à direção de prova e só poderão ser retirado no domingo, ficando guardados em parque fechado. O não cumprimento dessa regra implica na **DECLASSIFICAÇÃO** da etapa.

4.11.6. ADITIVO DE PNEUS

O piloto só poderá utilizar os seguintes aditivos/limpeza:

Diabo Verde (Salvadori)
Salvadori Type X
WD-40
WURTH DESENGRAXANTE EXPRESS
WURTH LIMPA FREIOS
DESENGRAXANTE EXPRESS W-MAX.

PROIBIDO APLICAR NOS PNEUS QUALQUER PRODUTO ALÉM DOS PRODUTOS MENCIONADOS ACIMA.

Será permitido o uso de cobertor, manta ou qualquer outro produto/equipamento para aquecimento dos pneus.

Os pilotos podem manter os seus pneus na bancada, antes de ir para a pista, passar o aditivo e, ao término dos heats finais não precisam devolver os pneus.

4.11.7. MOTORES, ESC E ELETRÔNICA

4.11.7.1. O carro deverá conter apenas UM servo, que poderá ser digital ou analógico de qualquer marca ou modelo.

4.11.7.2. O Campeonato Catarinense 2026 utilizará apenas o motor Hobbywing JUSTOK-3650-G2.1 10.5T SENSORED BRUSHLESS MOTOR BLACK G2.1 que obedece as especificações e foto abaixo:



Código do motor: P/N: 30408009

- Corrente sem carga (A): 4,9
 - Diâmetro externo: 35,9 mm (1,413 ")
 - Comprimento: 52,5 mm (2,067 ")
 - Diâmetro do eixo: 3,17 mm (0,125 ")
 - Peso: 175g (6,10 oz)
- PONTO: Fixo

ATENÇÃO: Não é permitida qualquer alteração física no motor! A não ser que seja substituição de peça por outra igual a original do motor.

4.11.7.3. Eletronic Speed Control – ESC

Esc Permitido somente os modelos HobbyWing XR10 Justock Spec :

ESC 30112005 (G3s),
ESC 30112003 G3)
Todos com com firmware travado em 25000RPM

PERMITIDA A ALTERAÇÃO DO MODELO DO CAPACITOR OU COOLER

PERMITIDA A substituição de um ou mais fios, o piloto poderá utilizar fios 14AWG, 13AWG OU 12AWG independente de marca e cor.

Os outros componentes do ESC, de acordo com as informações, são vendidos separadamente então não precisam de regulamentação até o momento.

4.11.8. PESO

Todos os modelos deverão ter no mínimo **1.320 gramas** com toda eletrônica embarcada, bolha, bateria e transponder. Carro pronto para andar.

4.11.9. TRANSMISSÃO

Permitidos chassis de tração 4X4 por correias ou cardã.
Não será permitido qualquer sistema de câmbio.

4.11.10. BATERIAS

PERMITIDO o uso de baterias tipo "Shorty".

As baterias LIPO podem ser de qualquer marca ou modelo, podendo ser 7.4V ou 7.6V limitado a 10.000mAh.

A bateria após a carga não poderá ter sua voltagem superior a 8.40V e a mesma será verificada antes de cada heat utilizando um voltímetro. Cada piloto só poderá largar com a bateria com 8.40V de pico.

Todo piloto deverá utilizar-se **obrigatoriamente** de um safety bag ou Lipo sack para carregar suas baterias de Lipo. O não cumprimento desta norma implicará na desclassificação da etapa. Proibido o uso de Safety Bag de fabricação caseira, permitido apenas produto de procedência conhecida.

4.11.11. TELEMETRIA

Não é permitido o uso de qualquer dispositivo eletrônico, exceto os seguintes: Dois canais do receptor que serão usados para operar direção, acelerador e freio. Quaisquer sistemas de gravação de dados poderão ser usados somente até o final dos treinos livres.

O uso de dispositivos de controle de tração, suspensão ativa e quaisquer controles de direção auxiliados por giroscópio/ sensor de força G é estritamente proibido. São permitidos somente sensores para coleta de dados e não para ajuste do desempenho do carro em movimento.

5. REGULAMENTAÇÃO COMUM PARA AS CATEGORIAS GP 1/10 E GT 1/8 E 1/8 PRÓ.

5.1. DURAÇÃO DAS PROVAS

5.1.1. Tomadas de tempo GP 1/10, GT 1/8 e 1/8PRÓ: 5 minutos cada sessão com 3 minutos de aquecimento antes da largada da sessão.

5.1.2. Provas sub finais (Semifinais, Quartas de finais e Oitavas de finais): 20 minutos com 3 minutos de aquecimento antes da largada.

5.1.3. Provas Finais: 30 minutos com 3 minutos de aquecimento antes da largada.

5.2. TOMADA DE TEMPO

5.2.1. A ordem de largada das tomadas de tempo obedecerá a ordem de registro e lacração do dia.

5.2.2. Serão realizadas 02 tomadas de tempo para cada categoria. Será considerada a melhor tomada de tempo para efeito de classificação por índice técnico (Quantidade de voltas x tempo). No caso de empate será considerada a segunda melhor tomada de tempo.

5.2.3. As tomadas de tempo serão realizadas aos sábados a tarde, após as 14 horas.

5.3. FORMAÇÃO DE GRID

5.3.1. Até 12 pilotos: Final direta com grid ordenado pelos resultados das tomadas de tempo.

5.3.2. Os carros deverão largar da pista na posição **Le Mans** (a 45º conforme demarcações existentes no traçado).

5.3.3. Acima de 12 pilotos a forma será a seguinte:

Até 14 pilotos, os 4 Primeiros Colocados nas Tomadas sobem direto para as Finais. Do 5º ao 14º disputarão uma semifinal.

Até 24 pilotos, os 4 Primeiros Colocados nas Tomadas sobem direto para as Finais. Do 5º ao 24º disputarão duas semifinais da seguinte forma:

5º colocado na tomada de tempo: 1º lugar semifinal A
6º colocado na tomada de tempo: 1º lugar semifinal B
7º colocado na tomada de tempo: 2º lugar semifinal A
8º colocado na tomada de tempo: 2º lugar semifinal B
.
.
24º colocado na tomada de tempo: 10º lugar semifinal B

5.3.4. Acima de 24 pilotos: Os 4 primeiros colocados nas tomadas de tempo sobem direto para a Final. Do 5º ao 14º colocados nas tomadas sobem direto para as semifinais. O restante dos pilotos será dividido em quantas provas subfinais forem necessárias.

5.4. PROCEDIMENTOS DE CORRIDA

5.4.1. Nas tomadas de tempo, o Diretor de Prova autorizará a largada de cada piloto nominalmente e os carros largarão dos boxes.

5.4.2. Nas demais provas (Sub final e Final), o Diretor de Prova fará uma contagem regressiva iniciada em 10 e ao chegar em 4 os carros deverão ser colocados no chão pelos mecânicos e estes deverão se afastar para fora da área de passagem dos carros. Os pilotos aguardarão o "start" do Diretor de Prova nos próximos segundos para a largada.

5.4.3. Nas tomadas de tempo será permitido apenas um mecânico no grid de largada e nas demais provas Sub Finais e Final é permitido a permanência de 02 mecânicos na área de box.

5.4.4. Fica terminantemente proibido levar o equipamento de start para o grid.

5.4.5. O reabastecimento do carro deve ser feito fora da pista e fora da pista de rolagem do BOX.

5.4.6. Se o motor do carro desligar durante a contagem regressiva, o piloto deverá largar dos boxes, aguardando o último colocado do grid passar para retornar ao Box e largar em último colocado.

5.5. TÉRMINO DAS PROVAS

5.5.1. Tomadas de Tempo

5.5.1.1. Assim que o Diretor de Prova determinar o final da Tomada de Tempo, o Vistoriador irá recolher os carros selecionados e/ou sorteados para vistoria técnica. A equipe/piloto não poderá recolher os carros antes da autorização da Direção de Prova. A penalização pelo não cumprimento desta regra será a desqualificação da prova em questão.

5.5.2. Provas Finais / Semi Finais / Sub Finais

5.5.2.1. Assim que o Diretor de Prova determinar o final da prova final, nenhum mecânico poderá ter acesso ao carro. Nenhum carro entrará nos boxes, devendo o piloto parar seu carro no grid de largada, onde o Vistoriador recolherá os carros para proceder à vistoria técnica final.

5.5.3. A direção de prova poderá efetuar uma vistoria técnica a qualquer carro durante o dia todo, seja em tomadas de tempo, prova sub final ou final. Todos os carros devem aguardar a liberação pelo diretor de prova ou vistoriador. O piloto que retirar o carro antes do tempo determinado será desclassificado da prova.

5.5.4. Todos os pilotos que tiverem seus carros vistoriados poderão acompanhar a vistoria técnica.

5.6. SOLICITAÇÃO DE TEMPO

5.6.1. Poderá ser solicitado apenas UM pedido de tempo de 10 minutos, antes do início das provas finais, para reparo de equipamento. Durante este período a pista ficará fechada.

5.6.2. Este tempo deverá ser solicitado antes do alinhamento dos carros no grid de largada. O Diretor de Prova informará aos pilotos que a partir de determinado momento, os carros que tiverem problemas, deverão largar dos boxes.

5.6.3. O piloto que fizer a solicitação deverá largar na última posição do grid e o seu lugar ficará vago. Na impossibilidade, deverá largar do seu box, após a autorização do fiscal.

5.6.4. Não será aceito pedido de tempo para as provas semifinais, subfinais ou tomada de tempo.

5.7. PROCEDIMENTOS DOS MECÂNICOS NOS BOXES

5.7.1. Todos os participantes deverão comportar-se de maneira cordial, desportiva e ética, não sendo permitido palavrões, ofensas gerais ou pessoais e interferências no andamento da competição.

5.7.2. Os mecânicos deverão se posicionar nos boxes correspondentes ao do piloto no palanque.

5.7.3. Os pilotos deverão parar os carros no boxe correspondente ao seu mecânico.

5.7.4. Receber os carros dos gandulas para reparos somente nas plataformas laterais dos boxes ou em área determinada.

5.7.5. Recolocar os carros na pista de rolagem com a máxima atenção em relação a outros carros que possam estar entrando ou saindo dos boxes de forma a evitar acidentes ou obstruir outros carros.

5.7.6. Abastecer o carro fora da área da pista e área de rolagem do box. Não é permitido abastecer na mureta.

5.7.7. Limpar a pista com um pano no caso de derrame de combustível.

5.7.8. Ao término da prova, deixar a área dos boxes limpa e sem seus equipamentos e ferramentas.

5.7.9. Entregar o carro e acompanhar a vistoria no final das tomadas de tempo, sub finais e prova Final.

5.7.10. Adentrar nos boxes somente quando autorizado pelo Diretor de Prova.

5.7.11. Quantidade de Mecânicos:

- a) Durante os treinos livres é permitido a permanência de 02 mecânicos nos boxes.
- b) Durante as tomadas de tempo é permitido apenas 01 mecânico no box.
- c) Durante as provas sub final e final é permitido 02 mecânicos no box.

5.8. PONTUAÇÃO DA ETAPA

Ao final de cada etapa os pilotos receberão pontos para somar na classificação do campeonato de acordo com a classificação obtida, onde:

- 01º - 50 pontos
- 02º - 48 pontos

03º - 46 pontos
04º - 45 pontos
05º - 44 pontos
.
.
.

5.9. DESCARTE

5.9.1. HAVERÁ DESCARTE DE ETAPA DO CAMPEONATO (N-1), desde que o piloto tenha pago a inscrição.

5.10. ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS CATEGORIA GP 1/10

A regulamentação técnica é baseada nas regras IFMAR para campeonatos mundiais 1/10 200mm, com as devidas adaptações ou exclusões necessárias para adequar as regras ao formato de corrida.

A categoria consiste em carros escala 1:10 200mm Turismo. Somente um (1) freio atuante no eixo de transmissão é permitido. Nenhum sistema de freios secundário ou individual para eixos dianteiro/traseiro ou independente é permitido.

Permitido câmbio de no máximo duas (2) velocidades.

Todo carro deve obrigatoriamente possuir embreagem com desengate e um sistema de freio capaz de parar o automodelo.

Somente permitido o uso de motores de no máximo 2.11cm³ (centímetros cúbicos). Os motores devem ser refrigerados a ar, somente 2 tempos. Os motores devem possuir no máximo quatro (4) janelas, incluindo escape. Nenhum tipo de indução forçado é permitido bem como nenhum tipo de transferências ou escape com tempo variável. É permitida somente vela de ignição. **São proibidos furos no pistão, com exceção do furo existente para pino de travamento da biela. No Cilindro são permitidos furos e fendas desde que sejam para efeito de lubrificação e que estejam abaixo do ponto morto inferior do motor. Para dirimir dúvidas, é considerado furo qualquer buraco que tenha material em toda a sua volta.** O diâmetro do carburador deve ser no máximo de 5.50mm.

Partida por recoil opcional (permitida).

Modificações internas do motor são permitidas desde que atendam os parâmetros dos itens anteriores

Sistema de escape:

Diâmetro máximo do tubo de saída de gases: * 5.20mm. Comprimento do tubo de saída de gases: mínimo de 10.00mm medidos no ângulo menor.

O tubo de saída de gases deve ser direcionado na horizontal ou inclinado para baixo somente.
* Esta dimensão inclui uma tolerância para levar em conta variações de fabricação de tubos comercialmente disponíveis.

Peso mínimo sem combustível (transponder incluso): 1625.00 gramas.

Capacidade máxima do tanque de combustível (incluindo mangueiras, filtros, etc.): 75cc.

Procedimento de vistoria do volume de combustível:

- Retirar a mangueira de pressurização do tanque;
- Encher o tanque de combustível
- Desprender a mangueira da entrada de combustível do carburador
- Sugar o combustível através de uma seringa ou utilizar uma bomba de ar para empurrar o combustível para uma proveta.
- A seringa ou deve ser graduada ou a proveta ou similar deve ser graduada em 1ml. A tolerância do equipamento de aferição é de +/- 1ml de combustível.

Qualquer tanque que não passar na vistoria técnica deverá ser aferido novamente após um período de resfriamento de 15 minutos. Este período somente será necessário em caso de temperatura ambiente superior a 20°C

É obrigatório o uso do INS Box.

Bolhas permitidas tipo sedan Turismo, 2 ou 4 portas.

O para-choque dianteiro deve seguir o contorno da carroceria e deve ser instalado para minimizar danos do modelo que possa ser atingido por outro carro. O pára-choque deverá ser fabricado com espuma ou algum material plástico flexível.

A bolha deverá ser fabricada com material flexível e deverá ser devidamente pintada. Todas as janelas devem ser totalmente transparentes sem qualquer pintura. O aerofólio, se o modelo tiver, deverá estar totalmente pintado. Faróis, lanternas, grades, tomadas de ar e janelas devem contrastar com a pintura do modelo.

A traseira da carroceria não deve ser cortada acima de 50.00mm medidos a partir do carro suspenso em blocos de 10.00mm.

São permitidas somente as seguintes furações na bolha:

Um (1) furo de captação de ar no pára-brisa dianteiro de dimensão máxima de 60.00mm. Este furo não deve ultrapassar a linha do pára-brisa dianteiro. **Caso esse furo avance até o Teto, não será permitido outro furo para abastecimento.**

01 Furo para acesso a vela de diâmetro máximo de 35.00mm.

Ambas as janelas laterais dianteiras e o pára-brisa traseiro podem ser removidos para ventilação, exceto as janelas laterais traseiras que devem permanecer intactas.

01 Furo para reabastecimento de diâmetro máximo de 60.00mm. Este furo deverá ser feito em cima do tanque de combustível, desde que não exceda o diâmetro máximo. O furo de Captação de ar (resfriamento) e o Furo de reabastecimento devem estar no mínimo 5mm de distancia um furo do outro.

Pequenos furos para saída de gases do escape e antena de rádio poderão ser feitos.

Nenhum outro furo é permitido.

Santo-Antonio deverá ficar por dentro da carroceria. Nenhuma parte do carro, exceto a saída do escape, postes de fixação da bolha e tubo de antena, poderá sair da bolha.

Dimensões Gerais - Todas as medidas especificadas são em milímetros e valores máximos ou mínimos:

GP 1/10		Mínimo	Máximo
Distância entre-eixos		230	270
Largura do carro (sem bolha)		170	200
Largura do carro (com bolha)		175	205
Comprimento do modelo (com carroceria e aerofólio)		360	460
Altura do carro**	Bloco 10mm	120	175
Largura do aerofólio		125	200
Corda do aerofólio			50
Lateral da asa		35	50
Excesso da Asa (traseira)			10
Diametro Roda (excluido Pneu)		46	51
Largura Roda			31
Parachoque traseiro (linha de corte x altura solo)			50

*Altura do carro (medida do ponto mais alto do teto da carroceria com o carro suspenso em blocos de 10.00mm)

** Excesso de asa traseira medida do ponto extremo do para choque do modelo.

Uma (1) asa e um (1) spoiler pode ser instalados no carro. (No caso do modelo original em escala real possuir, será permitido fazer o mesmo), ambos devem ser fabricados com material flexível. O excesso da asa não deve ser maior do que 10.00mm no seu ponto extremo, medido do ponto extremo do para choque do modelo.

A altura da asa pode ser ajustável, porém a asa e as laterais da asa não podem ultrapassar a altura do teto do carro. As asas devem ser moldadas, são proibidas asas feitas com chapa lisa ou dobrada manualmente.

Podem ser usados pneus de borracha e/ou espuma. Qualquer que seja o material, não deverá danificar a superfície da pista. **É proibido o uso de qualquer aditivo para pneu.**

Combustível: metanol + nitro metano + óleo. Percentual de nitro metano livre.

Somente dois (2) servos são permitidos.

Não é permitido o uso de giroscópios eletrônicos.

Não é permitido:

- Freio nas quatro (4) rodas.
- Refrigeração líquida do motor.
- Sistemas hidráulicos.
- Câmbio com mais de duas (2) velocidades.

Não é permitido o uso de travas de engate rápido nas rodas, é permitido somente o uso de porcas auto-travante ou parafusos desde que não exceda para a largura da roda.

5.11. ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS DA CATEGORIA GT 1/8

A categoria consiste em carros escala 1/7, 1/8 Grand Turismo, podendo ser carros modificados com base em Buggys 1/8.

Chassi de fibra de carbono não é permitido. A frente do chassi deve ter uma inclinação de 30 mm e os braços de suspensão inferiores devem ser montados no início. A frente do chassi deve começar em um ponto de referência a partir do ponto médio da caixa de câmbio (ou engrenagem principal), mínimo 100 mm / máximo 230 mm.



Eixos de transmissão devem ser usados ao redor do chassi. Todos os eixos de transmissão devem ser feitos de aço (sem pesos materiais como alumínio ou titânio).

Sistema de freio: Máximo de 2 sistemas de freio no eixo de transmissão central / frenagem central apenas na coroa (roda dentada). Apenas freios mecânicos padrão são permitidos. Até dois discos de freio são permitidos em qualquer lugar no eixo de transmissão central. Os freios não podem estar localizados nos eixos externos.

Não são permitidos one-way (exceto para 1ª marcha), travamento do tipo "torção" ou diferenciais ajustáveis externamente.

Os diferenciais com engrenagens dianteiras e traseiras só podem ser ajustados com o uso de óleos à base de silicone. Não são permitidos diferenciais de centro, de esfera, apenas diferenciais de engrenagem. Os diferenciais dianteiros e traseiros devem ser idênticos. Não são permitidos underdrive ou overdrive dianteiro ou traseiro. O diferencial traseiro

deve ser "à prova de dedo", portanto deve ser pelo menos parcialmente coberto no caso de um diferencial aberto. A relação de transmissão final dianteira e traseira deve ser a mesma.

Todo carro deve obrigatoriamente possuir embreagem com desengate e um sistema de freio capaz de parar o automodelo.

Somente permitido o uso de motores .21. Capacidade cúbica do motor deve ser de no máximo 3.5cm³ (centímetros cúbicos). Os motores devem ser refrigerados a ar, somente 2 tempos e devem possuir no máximo cinco (5) janelas de admissão e até (03) três (multiportas) janela de escape.

No Cilindro são permitidos furos e fendas desde sejam para efeito de lubrificação e que estejam abaixo do ponto morto inferior do motor. Para dirimir qualquer dúvida, é considerado furo qualquer buraco que tenha material em toda a sua volta.

O diâmetro do Carburador/Venturi deve ser no máximo de 7.0mm.

Modificações internas do motor são permitidas desde que atendam os parâmetros dos itens anteriores.

Nenhum tipo de indução forçado é permitido bem como nenhum tipo de transferências ou escape com tempo variável.

Escapamento:

Uma extensão de tubo no tubo de escape do silenciador é permitida com a finalidade de evitar direcionamento de gases e óleo para a roda traseira.

Alternativas à extensão de tubo são defletores internos da carroceria ou alongamento da curva, conforme figuras abaixo:



É permitida somente vela de ignição.

Partida por recoil opcional (permitida)

Embreagem:

Somente permitido o uso de embreagem de acionamento por mola tipo "buggy" de 2, 3 ou 4 sapatas. Sendo acionada a embreagem de modo radial. Os novos modelos de embreagem similares a este modelo abaixo, são permitidas.

A embreagem deve usar sapatas centrífugas radiais apenas em conjunto com sino de embreagem cilíndrico de lados paralelos Std - projeto semelhante à unidade mostrada:



Não é permitido o uso de embreagem por acionamento tipo "Centax como as imagens abaixo:



Peso:

Mínimo sem combustível (transponder incluso): 3.500,00 gramas.

Sistema de Transmissão:

Permitido câmbio de no máximo duas (2) velocidades

Permitido somente transmissão com eixo tipo Cardã. Não sendo permitido carros com transmissão de correias.

Tanque

A capacidade máxima do tanque de combustível (incluindo mangueiras, filtros, etc.) é de 150cc

O equipamento de aferição do volume de combustível pode ter a tolerância de +/- 1ml.

Qualquer tanque que não passar na vistoria técnica deverá ser aferido novamente após um período de resfriamento de 15 minutos. Este período somente será necessário em caso de temperatura ambiente superior a 20°C.

Obs. O tanque poderá ser retirado do carro e aferido novamente após o período de descanso.

Bolhas e recortes permitidos

As carrocerias devem ser carros GT1, GT2, Super GT, DTM ou V8 de escala 1/8 comercialmente disponíveis, carrocerias GT de 2 portas.

O para-choque dianteiro deve seguir o contorno da carroceria e deve ser instalado para minimizar danos do modelo que possa ser atingido por outro carro. O para-choque deverá ser fabricado com espuma ou algum material plástico flexível.

A bolha deverá ser fabricada com material flexível e deverá ser devidamente pintada. Todas as janelas devem ser totalmente transparentes sem qualquer pintura.

A traseira da carroceria não deve ser cortada acima de 75.00mm medidos a partir do carro suspenso em blocos de 20.00mm. Faróis, lanternas, grades, tomadas de ar e janelas devem contrastar com a pintura do modelo

Altura Mínima da Carroceria de 155 e Máxima da Carroceria 190mm. Aferida com a Carroceria montada pronta para uso com o chassi em cima de blocos de 20mm.

Aerofólio

Uma (1) asa ou um (1) spoiler pode ser instalado no carro (caso o modelo original em escala real possuir, será permitido fazer o mesmo), ambos devem ser fabricados com material flexível.

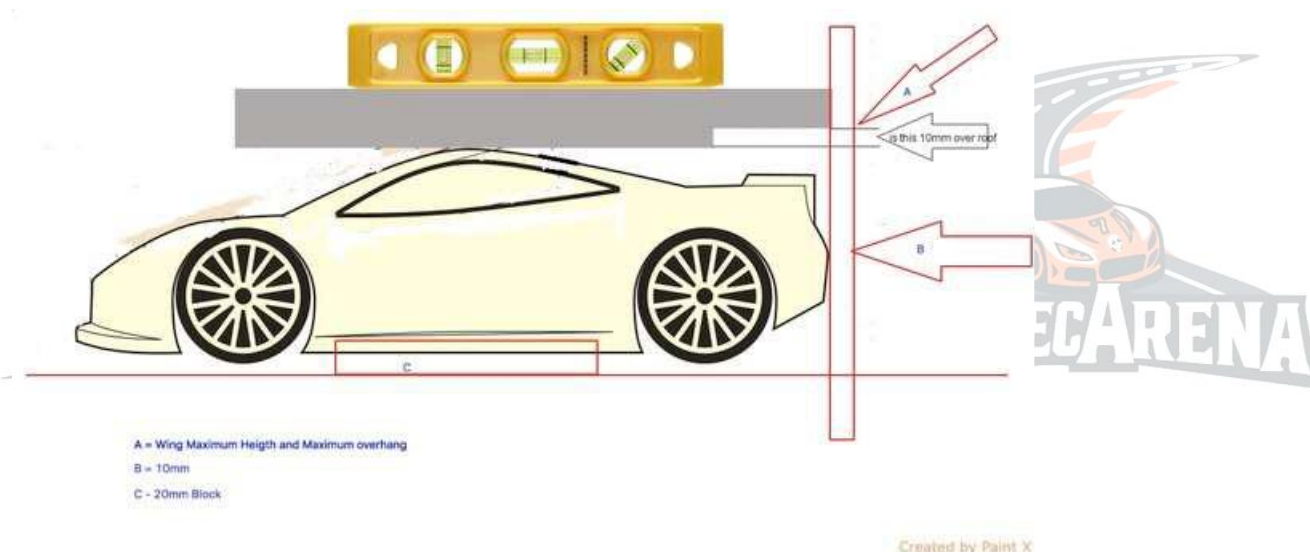
A medida da ASA (corda) não pode ser maior do que 79.00mm.

O excesso da asa não deve ser maior do que 20.00mm no seu ponto extremo, medido a partir do ponto mais avançado do para-choque do modelo.

A altura da asa pode ser ajustável, porém a asa não poderá ultrapassar 10mm da altura do teto do Automodelo. Esta aferição é feita com o chassi do automodelo em cima de um bloco de 20mm.

A Largura máxima do aerofólio permitida é de 300mm. As asas devem ser moldadas, são proibidas asas feitas com chapa lisa ou dobrada manualmente.

Abaixo figura ilustrativa para auxiliar:

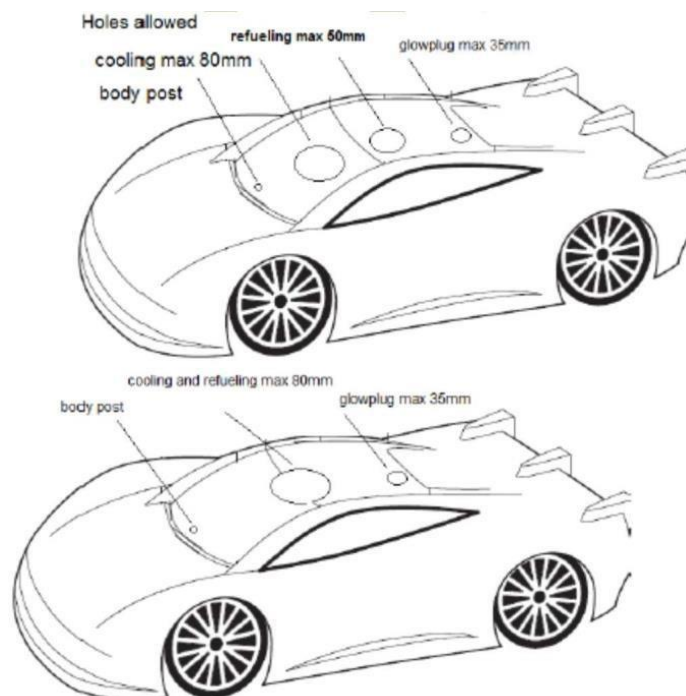


São permitidos somente seguintes furos na bolha:

Furos para Reabastecimento e Captação de ar e Entrada Aquecedor de Vela.
Pode ser feito de dois modos: Vide regra Opção A e Opção B

Opção A: Somente Um (1) um furo no Para-brisa Dianteiro. Este furo que serve para captação de ar no para-brisa dianteiro com dimensão máxima de 80.00mm. Este furo não deve adentrar ao teto ou do capô do automodelo. Somente (1) um Furo para reabastecimento de diâmetro máximo de 50.00mm (Este furo deverá estar posicionado acima do tanque de combustível e no mínimo 5mm de distância do furo de captação de ar). (Mínimo 5mm de distância de qualquer outro furo);
Furo para acesso a vela de diâmetro máximo de 35.00mm. Porém não pode ser interligado a nenhum outro furo. (Mínimo 5mm de distância de qualquer outro furo);

Opção B: Se for utilizado apenas 1 furo para captação de ar e de reabastecimento este furo pode estar localizado no para-brisa dianteiro e o teto e ter o diâmetro máximo de 80mm.
Furo para acesso a vela de diâmetro máximo de 35.00mm. Porém não pode ser interligado a nenhum outro furo. (Mínimo 5mm de distância de qualquer outro furo);



OPÇÃO A

OPÇÃO B

Pequenos furos para saída de gases do escape, transponder e antena de rádio poderão ser feitos. Abertura para saída da Antena, máximo de 20mm.

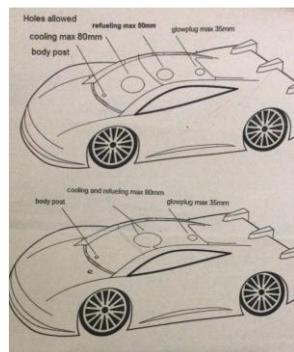
Ambas as janelas laterais dianteiras e o vidro traseiro podem ser removidos para ventilação, exceto as janelas laterais traseiras que devem permanecer intactas.

Pequenos furos para saída de gases do escape, transponder e antena de rádio poderão ser feitos.

Nenhuma parte do carro, exceto a saída do escape, postes de fixação da carroceria e o tubo de antena podem estar para fora da carroceria.

Um pequeno furo é permitido para utilizar um puxador para abertura do tanque de combustível. Este furo pode estar localizado no Capô da Carroceria ou no Para-brisa dianteiro desde que não infrinja as regras anteriores

Nenhum outro furo é permitido.



É permitida uma moldura de carroceria de 1 peça única para evitar aerodinâmica interna e ou um difusor montado na parte traseira do chassi. Não deve ser mais largo que a medida interna das rodas e pode sobressair do corpo na parte traseira com um máximo de 20 mm, o mesmo que deve ser feito de material flexível e sem arestas vivas.

Não são permitidos suportes/reforços/suportes internos do corpo para evitar bolhas leves com modificações internas e complementos, excluindo reforço das cavas das rodas e parte traseira da bolha.

A Bolha pode ser sustentada por num máximo de 7 postes, dos quais 5 podem sobressair da bolha. As bolhas devem ser feitos de policarbonato. A asa deve repousar no máximo 3 suportes que não sejam mais largos que 50x 20 mm cada.

Rodas e Pneus

Devem ser específicos para GT ou Rally, Categorias que seguem as mesmas medidas. Permitido apenas pneu de borracha e não deverá danificar a superfície da pista. Os Pneus devem ser pretos, com exceção das escritas laterais que podem ser coloridas. **É proibido o uso de qualquer aditivo para pneu.**

Rodas: Diâmetro = Mínimo 75 e Máximo = 85mm

Rodas e Pneus Montado: Mínimo 85mm e Máximo 110mm.

Largura da Roda Máxima: 45mm.

Combustível:

Mistura de metanol + nitrometano + óleo. Percentual de nitrometano livre.

Silenciador:

É obrigatório o uso do INS Box.

NÃO PERMITIDO:

Freio independente nas duas ou nas quatro (4) rodas.

Refrigeração líquida do motor.

Sistemas hidráulicos.

Mais do que dois (2) servos.

Câmbio com mais de duas (2) velocidades.

Não é permitido o uso de giroscópios eletrônicos.

Não é permitido o uso de travas de engate rápido nas rodas. Para o travamento das rodas é permitido somente o uso de parafusos ou porcas auto-travante e/ou parafusos desde que não excedam para a largura da roda.

5.12.- ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS DA CATEGORIA 1/8 PRÓ:

Deverão seguir as mesmas regras usadas pela FEBARC para competições Nacionais.

Santa Catarina, 03/02/2026. Versão 03

Santa Catarina, 30/03/2026. Versão 04