



**CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
COMISSÃO NACIONAL DE ARRANCADA, DRIFT E TRACK DAY**

CAMPEONATO BRASILEIRO DE DRIFT 2020

ULTIMATE DRIFT 2020

REGULAMENTO TÉCNICO

Este regulamento está organizado conforme o CDI – Código Desportivo Internacional e CDA – Código Desportivo do Automobilismo.

Este é um documento importante. Todos os COMPETIDORES e equipes devem ler este regulamento antes de preencher o formulário de inscrição para o Campeonato ULTIMATE DRIFT 2020. No caso de qualquer dúvida em relação a estas regras e condições, favor entrar em contato com a ULTIMATE DRIFT, cuja é promotora do Evento.

A Confederação Brasileira de Automobilismo poderá confeccionar adendos técnicos, quando necessário, que entrarão em vigor 30 dias a partir da sua publicação. Quaisquer mudanças ou alterações eventualmente realizadas serão publicadas com essa finalidade.

Todos os direitos são reservados. Observações sobre os direitos de autor:

- O texto, as imagens e todas as outras informações publicadas neste folheto são de direito da CBA e da ULTIMATE DRIFT.
- É proibida sua reprodução total ou parcial, sem prévia autorização por escrito da CBA e da ULTIMATE DRIFT.
- O Autor deste documento é a ULTIMATE DRIFT única empresa autorizada pela CBA a organizar e responsável pelo Campeonato Brasileiro de Drift e Copa do Brasil de Drift 2020, que foi devidamente homologada pela CBA.

A ULTIMATE DRIFT deseja a você uma temporada de competição segura e bem-sucedida.

Contato ULTIMATE DRIFT, Ltda

Rua Augusta 2110, conjunto 11, São Paulo – SP, CEP 01412-000

Dúvidas Gerais

contato@ultimatedrifting.com.br

Dúvidas Técnicas

desportivo@ultimatedrifting.com.br

Mídia

midia@ultimatedrifting.com.br



1. VEÍCULOS DE COMPETIÇÃO

1.1 VEÍCULOS ELEGÍVEIS PARA COMPETIÇÃO

- a. Participam desta categoria veículos de turismo, nacionais ou importados de grande produção em série, coupê, sedan, conversível ou wagon de 2, 3, 4 ou 5 portas, com produção mínima de 400 (quatrocentos) exemplares idênticos.
- b. Nenhuma camionete ou SUV será admitida.
- c. Os veículos devem manter a estrutura original de carroceria de metal e / ou chassis de metal entre as extremidades dos pontos de fixação originais da suspensão traseira e dianteira. Partes não estruturais ou móveis podem ser alteradas e substituídas por materiais de fibra ou outros.
- d. Os pontos de suspensão deverão se manter originais, qualquer alteração deve ser aprovada pela COMISSÃO TÉCNICA DO CAMPEONATO.
- e. Os veículos que não atendem aos critérios de elegibilidade acima devem solicitar a aprovação da COMISSÃO TÉCNICA DO CAMPEONATO.

1.2 INSPEÇÃO DOS VEÍCULOS ELEGÍVEIS

1.2.1 INSPEÇÕES TÉCNICAS ANUAIS DOS VEÍCULO –

Para ser inserido em qualquer EVENTO para a temporada atual, todos os veículos deverão passar por uma inspeção técnica anual que será realizada pela Comissão Técnica da CBA, em local e data a ser definido.

A inspeção não é um endosso do desempenho do veículo, nem uma indicação de que o veículo atenda a todas as especificações técnicas necessárias. Significa apenas que o veículo passou na Inspeção de Segurança inicial e terá permissão para seguir na competição durante as sessões agendadas de treinos, qualificação e batalhas da ULTIMATE DRIFT.



Durante a inspeção técnica, pode haver apenas o piloto e / ou mais uma pessoa da equipe atuando como representante do veículo que está sendo inspecionado. O local de inspeção será definido de acordo com a etapa.

A inspeção técnica auxilia os oficiais do evento a determinar, em seu julgamento, a elegibilidade para participação em um evento. A inspeção técnica não altera de maneira alguma o fato de que o piloto, os membros da equipe e o proprietário do veículo são os principais responsáveis pela segurança e operação do veículo e do equipamento.

O participante concorda que o participante e sua equipe estão na melhor posição para saber sobre a construção e operação do veículo, equipamento e indumentária do piloto, e se houve conformidade com todas as regras, regulamentos e acordos da ULTIMATE DRIFT, incluindo, entre outros, os contidos no livro de regras. Além disso, no caso de violações técnicas, o participante reconhece, entende e concorda que o participante é acusado de ter pleno conhecimento de todos os componentes do veículo e que, mesmo que um terceiro tenha feito com que o veículo do participante não fosse conforme, o participante ainda assim é responsável e acusado de qualquer violação e sanção aplicável. A renúncia ao conhecimento de uma parte ou partes em particular, ou a renúncia ao conhecimento da regra ou regras, ou a renúncia à responsabilidade pelas ações de terceiros, não serão defesas contra qualquer

1.2.2 INSPEÇÕES TÉCNICAS DO VEÍCULO NOS EVENTOS

Os comissários podem solicitar a qualquer momento da prova ou em até 30 minutos após a divulgação do resultado final, que seja feita verificações necessárias em qualquer veículo inscrito no campeonato. Os comissários podem requerer que um veículo seja desmontado, para verificar as condições de segurança ou de conformidade com o regulamento homologado para o Campeonato Brasileiro de Drift 2020.



O não cumprimento integral de qualquer solicitação de inspeção resultará na desqualificação da prova e demais sanções previstas. Todas as determinações do(s) Comissário Técnico sobre o tempo e o método da inspeção técnica devem ser finais e não estão sujeitas a apelação ou revisão.

1.3 RETENÇÃO DE VEÍCULOS E PEÇAS

O Participante concede a Confederação Brasileira de Automobilismo, e aos oficiais a permissão total e incondicional para coletar e reter veículos, peças de veículos, equipamentos ou quaisquer outros Itens usados em conjunto com a participação pertencente ou em posse do participante ou presente em um evento (coletivamente "Itens"), incluindo itens que possam ser relevantes para a investigação de um incidente; a inspeção ou teste de tais itens; ou para qualquer outro propósito. Sendo os tramites realizados de acordo com o CDA.

1.4 OBRIGAÇÕES DOS PARTICIPANTES

Os participantes devem tomar todas as medidas solicitadas pelo Comissário Técnico, incluindo desmontagem do veículo e remoção de peças para facilitar a inspeção de um equipamento. Essa obrigação inclui, entre outros, a instalação de furos de inspeção, janelas de inspeção e / ou outros meios de inspeção na estrutura, barras da gaiola de proteção, componentes de suspensão e similares.

A Confederação Brasileira de Automobilismo ou a ULTIMATE DRIFT não se responsabiliza pelo pagamento, reembolso, dano ou perda ao participante como resultado de tais inspeções, sendo obrigatório o piloto contar com equipe de mecânicos para realizar as desmontagens solicitadas.

1.5 MANUTENÇÃO DA ELEGIBILIDADE DO VEÍCULO

É de responsabilidade do participante manter a elegibilidade de um veículo.



1.6 MODIFICAÇÕES DO VEÍCULO

Qualquer veículo que, após aprovação por um comissário, seja desmontado, modificado ou alterado de alguma forma que possa afetar sua segurança ou pôr em causa sua elegibilidade ou que esteja envolvido em um acidente com consequências semelhantes, deve ser reapresentado pelo participante para aprovação. É de responsabilidade do participante notificar o comissário de quaisquer modificações.

2. CHASSIS

2.1 MODIFICAÇÕES NO CHASSIS

- A. O chassi, a estrutura e carroceria originais do carro devem permanecer inalterados entre as extremidades dos pontos de fixação originais da suspensão traseira e dianteira. Partes não estruturais ou móveis podem ser alteradas e substituídas por materiais de fibra ou outros;
- B. A carroceria ou o chassi podem ser soldados;
- C. O túnel de transmissão e parede corta fogo podem ser modificados de acordo com as regras do item 2.1.1;
- D. O painel do teto exterior pode ser substituído por um painel de fibra ou composto;
- E. É proibida a remoção da estrutura original entre a parte inferior do vidro traseiro e o porta-malas, quando aplicável (em sua grande maioria nos carros sedan);
- F. Os elementos transversais da torre de suspensão traseira, localizados na parte superior das torres de suspensão traseira, podem ser removidos se uma estrutura de substituição adequada e de força equivalente estiver instalada;
- G. Nenhuma parte da carcaça do motor pode cruzar a referência vertical da parede de fogo original para o túnel de transmissão;
- H. A instalação de macacos de ar é permitida, mas o uso de macacos de ar durante a Competição e o tempo limite da Competição é estritamente proibido;



- I. Quaisquer orifícios na parede corta fogo devem ter o tamanho mínimo para a passagem de controles e fios e devem ser completamente selados para impedir a passagem de fluidos ou chamas do compartimento do motor para o compartimento do piloto.

2.1.1 MODIFICAÇÕES NA PAREDE CORTA FOGO E TÚNEL DE TRANSMISSÃO

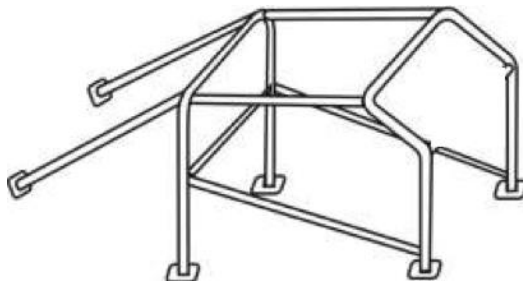
- A. As modificações na parede corta fogo são limitadas aos ajustes necessários para instalação de novo túnel de transmissão;
- B. O túnel de transmissão pode ser livremente modificado, mas deve ser aumentado somente o suficiente para comportar nova caixa de transmissão sem espaços excessivos;
- C. As modificações na parede corta fogo e no túnel de transmissão devem ser feitas com aço de 0,9 milímetros ou alumínio de 1,5 milímetros.

2.2 GAIOLA DE PROTEÇÃO / BARRA DE ROLAGEM

2.2.1 GERAL

- A. Todas as estruturas da gaiola de proteção devem ser projetadas na tentativa de proteger os ocupantes de qualquer ângulo, 360 graus.
- B. A gaiola de proteção deve ser presa ao chassi / carroceria em seis pontos.
- C. Reforços como chapas são permitidas ao longo da coluna principal, e coluna que liga a estrutura do teto.
- D. Gaiolas de proteção parafusadas não são permitidas, todas as gaiolas de proteção devem ser soldadas. Com exceção dos chassis de Alumínio os quais devem ser consultado o comissário para decidir a melhor forma de realizar a fixação.
- E. Qualquer número de barras de reforço, reforços ou suportes adicionais é permitido dentro dos limites da gaiola de proteção.
- F. As modificações no chassi ou entalhe para que caiba a gaiola de proteção devem ter aprovação prévia do comissário.

- G. É obrigatória a instalação de estrutura anti-capotagem/arco de segurança (Gaiola de proteção), conforme definido no Anexo J da FIA, com no mínimo: 6 (seis) pontos de fixação, dois ou mais elementos longitudinais para cada porta dianteira



Exemplo:

2.3 LASTRO

- A. O lastro deve servir apenas ao propósito exclusivo de adicionar peso a um veículo.
- B. Um veículo pode ter até 20 Quilogramas de peso de lastro adicionado.
- C. O lastro deve ser montado à frente do eixo traseiro
- D. Os blocos devem pesar não menos de 2 quilogramas cada e não podem ser feitos de líquidos de qualquer tipo, pelotas ou qualquer outro material granulado.
- E. Nenhum dispositivo de mudança de peso é permitido, incluindo, entre outros, dispositivos hidráulicos ou eletrônicos.
- F. O lastro de peso que se desprenderem do veículo durante os eventos não podem ser devolvido ao veículo para fins de pesagem

2.4 BARRAS DE IMPACTO DIANTEIRAS E TRASEIRAS – PÁRA CHOQUE

- A. Todos veículos devem estar equipados com barras de impacto dianteiras e traseiras presas de forma segura.



- B. Todos as barras de impacto devem ser feitas inteiramente de aço magnético, a menos que originais de fábrica
- C. Todos os tubos do para-choques devem permanecer ociosos.
- D. Barras de impacto montados com pinos de liberação rápida são permitidos para as barras de impacto secundárias.
- E. Barras de impacto devem ser arredondados ou tampados para evitar travar ou perfurar outro veículo
- F. As barras de impacto devem permanecer nos limites das linhas da carroceria e da carroceria, sem coberturas adicionais ou extensões da carroceria para fazer isso.
- G. As barras de proteção / para-choques devem ser fixos, não será permitido o uso de amortecedores, molas, pivôs, junta deslizante ou outros.

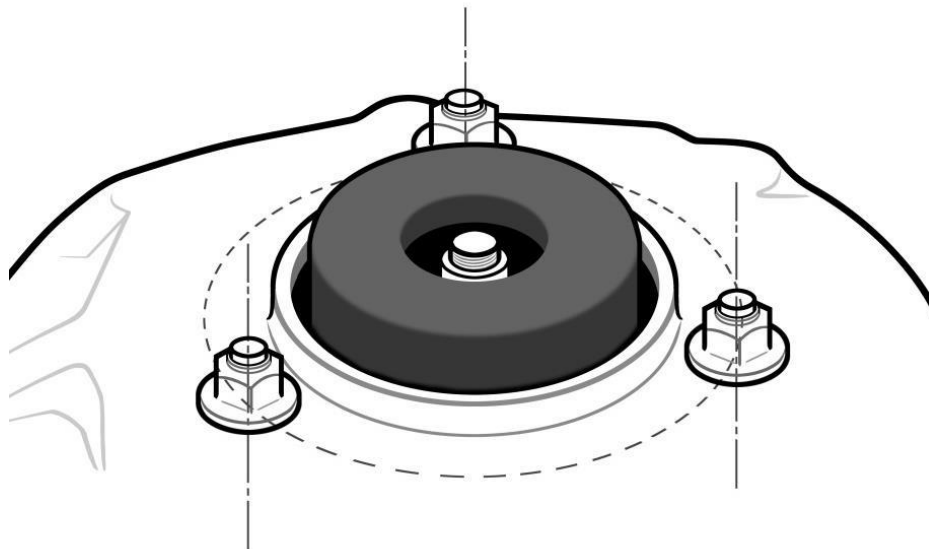
3. SUSPENSÃO E FREIO

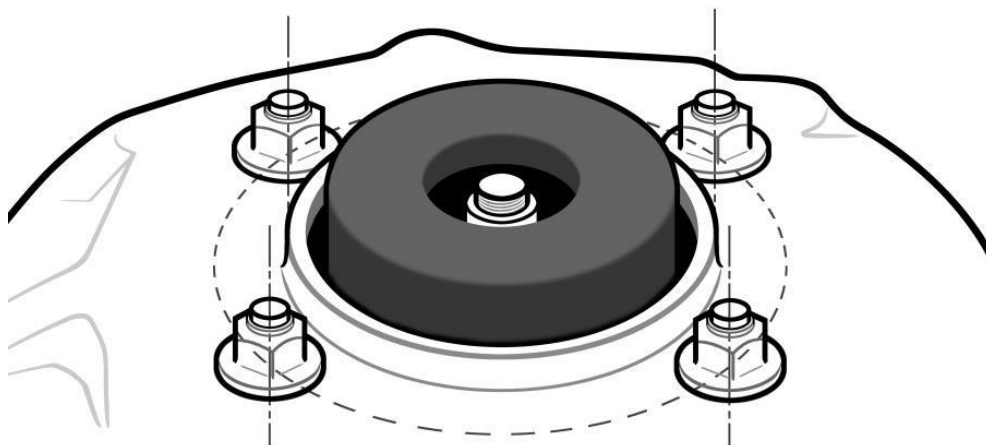
- A. A suspensão ajustável no cockpit / piloto não será permitida. Os exemplos incluem, entre outros, barras de oscilação e ajustadores eletrônicos de amortecedor, como o Tein EDFC;
- B. Nenhuma alteração ou ajuste da suspensão será permitido entre as voltas da mesma batalha por qualquer meio, incluindo remotamente. Não serão permitidos atuadores, servos ou motores de qualquer tipo ligados as suspensões e seus derivados;
- C. Freios ajustáveis pelo piloto é permitido.

3.1 SUSPENSÃO DIANTEIRA

- A. O chassi, subframe ou travessa frontal dianteira deve ser original e estar em estoque e disponíveis na marca e modelo do ano exato que está participando do Campeonato;
- B. O tipo de projeto da suspensão original deve permanecer: pontos de fixação, quantidade de pontos de fixação, etc;

- C. Peças de suspensão modificadas ou pós-venda, incluindo pivôs, são permitidas;
- D. Suportes de realocação de suspensão que movem pontos de suspensão ou pivôs, independentemente de serem aparafusados ao chassi, não serão permitidos;
- E. O pivô superior deve permanecer dentro da dimensão da linha central e padrão de parafuso de fábrica devendo permanecer inalterado no chassi. Consulte as figuras abaixo;
- F. O padrão de fábrica no chassi deve permanecer inalterado e ser o único meio de montar o pivô superior. Todos os orifícios dos parafusos originais devem estar presentes e utilizados.





3.2 SISTEMA DE DIREÇÃO

- A. As modificações dos componentes de direção (rack de direção, tirantes, etc.) são livres.
- B. Isso inclui a montagem do rack no subquadro frontal.

3.3 SUSPENSÃO TRASEIRA

- A. Não se pode modificar o tipo de suspensão, exemplo se o carro tem eixo rígido de fábrica deve-se manter eixo rígido;
- B. Os pontos de fixação no chassi original devem permanecer inalterados e na posição original de fábrica;
- C. Suportes de relocação de suspensão que movem pontos de suspensão ou pivôs, independentemente de serem parafusados ao chassi, não serão permitidos;
- D. O design original da suspensão deve permanecer: 3 links, 4 links, etc..
- E. A subestrutura traseira e a travessa traseira originais devem estar em estoque e disponíveis na marca e no modelo exatos do ano que participa no Campeonato.

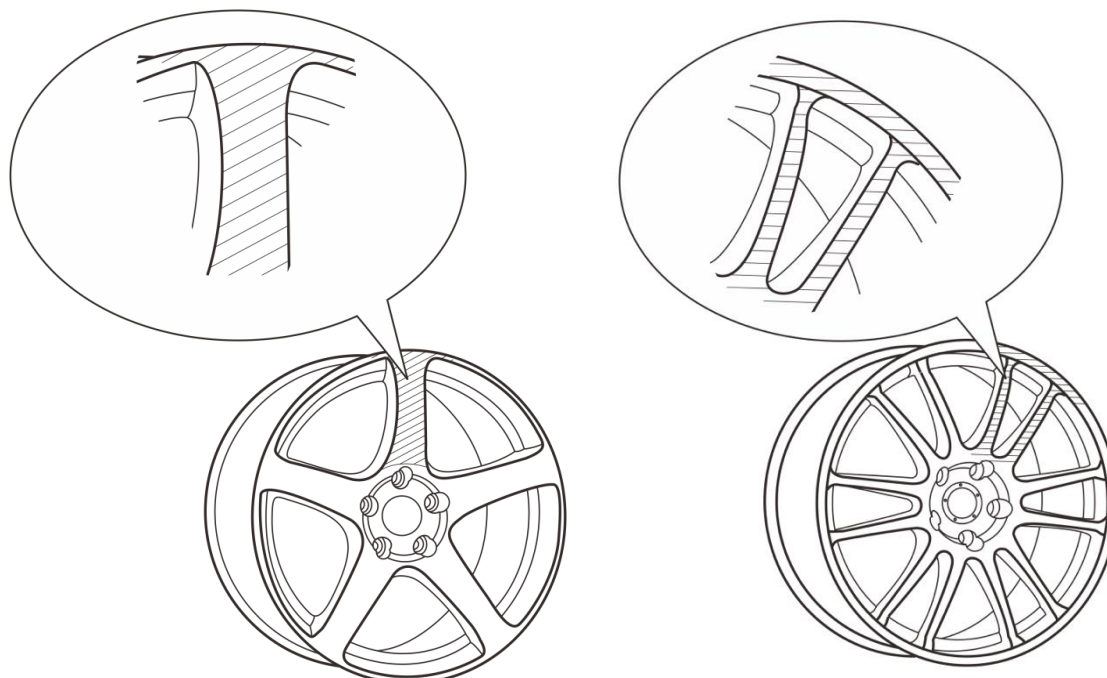


3.4 SISTEMA DE FREIO

- A. O sistema de freio primário deve operar hidraulicamente todas as 4 rodas.
- B. O Sistema de Freio pode ser ajustável somente dos freios dianteiros para os traseiros, não é permitido sistema que ajuste os freios entre os lados do carro (direita e esquerda);
- C. Ajuste de freio pelo Piloto é permitido;
- D. Quando um sensor de pressão da luz de freio é usado, ele deve ser montado na linha do cilindro mestre do freio dianteiro e não deve ter restrições;
- E. O sistema de freio secundário / Freio de Mão deve operar apenas as rodas traseiras;
- F. Freios, discos ou rotores de fibra de carbono, cerâmica com carbono e variantes de carbono e cerâmica não são permitidos.

3.5 RODAS

- A. Bloqueios de esferas, parafusos das rodas e qualquer meio de conexão entre a roda e o pneu são proibidos;
- B. O espaço entre o aro e a parte interna do pneu deve ser preenchido apenas com ar. Não é permitido o uso de câmaras de ar, esferas de pneus, sistemas Mousse e válvulas de alívio de pressão dos pneus;
- C. Rodas com cubo rápido são proibidas;
- D. Rodas de fibra de carbono ou híbridas de fibra de carbono com liga não são permitidas;
- E. As rodas deverão ter adesivos nos aros ou pintura no pneu em cor contrastante em uma parte específica de cada uma das rodas durante os treinos oficiais, qualificação e competição, exemplos nas figuras abaixo.



ULTIMATE DRIFT

4. DRIVETRAIN

4.1 MOTOR

- A. As substituições e modificações do motor são livres, mas só podem funcionar com misturas de gasolina e etanol;
- B. Os sistemas de energia elétrica e híbrida são elegíveis para competição com aprovação prévia por escrito da Comissão Técnica do Campeonato.

4.2 SISTEMA DE REFRIGERAÇÃO

- A. As modificações do sistema de refrigeração são livres, mas devem estar totalmente fechadas e livres de vazamentos;
- B. É proibida a utilização de aditivos que contenham etileno glicol e seus derivados;



- C. Pulverizadores de água automáticos serão permitidos durante a competição, mas não devem estar vazando na pista;
- D. Todos os componentes do motor e componentes externos que suportam a operação do motor, como resfriadores, bombas, tanques e tubulações, devem ser protegidos e dentro dos limites da estrutura de fábrica e das barras de impacto.

4.3 SISTEMA DE ÓLEO

- A. As modificações no sistema de óleo são livres, mas devem estar totalmente fechadas e livres de vazamentos;
- B. É obrigatório o sistema de respiro de óleo estar ligado a um reservatório para não derramar óleo na pista;
- C. O piso do deve ser projetado para impedir o acúmulo de fluidos abaixo do sistema de óleo;
- D. Todos os componentes do sistema de óleo e componentes externos que suportam a operação, devem ser protegidos e dentro dos limites da estrutura de fábrica e das barras de impacto.

4.4 SISTEMA DE COMBUSTÍVEL

4.4.1 TANQUE / CÉLULA DE COMBÚSTIVEL

- A. O projeto do sistema de combustível é livre, mas os motores só podem funcionar apenas com misturas de gasolina e etanol. Todos os outros combustíveis requerem aprovação por escrito da Comissão Técnica;
- B. Tanques de combustível realocados são livres, sendo obrigatório saída do sistema de incêndio voltada ao tanque de combustível;
- C. Tanques de combustível que atendem ao SFI 28.1 são recomendados;
- D. O tanque / célula de combustível deve ser separado e completamente vedado para impedir que a passagem de líquidos ou chamas entre no compartimento do piloto por uma chapa de aço ou alumínio montada permanentemente.



Nenhuma estrutura ou painel móvel como uma escotilha será permitido como parte da chapa/fechamento;

- E. O assoalho pode ser modificado para caber em uma célula de combustível e linhas;
- F. O sistema de combustível não pode ter nenhum vazamento;
- G. O abastecimento por sistema pressurizado é proibido.

4.4.2 LINHAS DE COMBUSTÍVEL

- A. As tubulações e conexões de combustível devem ser do tipo de alta pressão e direcionadas de forma que não interfiram nas peças móveis e sejam isoladas e fixadas com segurança e presas a carroceria ou chassis;
- B. Nenhuma tubulação de combustível pode passar através do compartimento do motorista;
- C. As equipes podem instalar acessórios de abastecimento de combustível nas janelas traseiras , lateral traseira ou na tampa do porta-malas para facilitar o reabastecimento do lado de fora do veículo. Neste caso deve haver um tubo flexível entre o gargalo do depósito de combustível e a célula / tanque de combustível, para permitir o desalinhamento do tubo como resultado de um acidente, bem como uma válvula unidirecional "flapper".

4.4.3 TANQUES DE ABASTECIMENTO

- A. Os tanques de abastecimento devem ter uma capacidade máxima de 25 litros;
- B. Não serão permitidos galões com mais de 25 litros nas áreas do pit-lane e boxes com o objetivo de zelar pela segurança;
- C. Para o reabastecimento os carros devem estar desligados e sem o acúmulo de pessoas ao redor do veículo;
- D. Durante o reabastecimento o piloto deve estar fora do veículo.



4.5 ÓXIDO NITROSO

As garrafas de óxido nitroso devem ser montadas com segurança dentro da linha da carroceria e protegidas dentro dos limites da estrutura de fábrica e da estrutura das barras de impacto.

4.6 SISTEMA DE ESCAPAMENTO

- A. As modificações no sistema de escapamento são livres;
- B. Silenciadores não são necessários.

4.7 TRANSMISSÃO

- A. Todos os veículos devem estar equipados com uma marcha à ré em funcionamento;
- B. Modificações na transmissão são livres, mas apenas as rodas traseiras podem impulsionar o veículo;
- C. A liberação da embreagem deve ser operada manualmente pelo pé do piloto;
- D. Transmissão automática é proibida;
- E. Mecanismo de mudança automatizado, do tipo temporizador, pneumático, elétrico, eletrônico, hidráulico, etc. é proibido; cada mudança de marcha individual deve ser uma função do piloto e controlado manualmente.

4.8 AUXÍLIOS AO PILOTO

- A. Controle de tração, gerenciamento de torque e outros "auxílios ao piloto" não especificados não são permitidos, incluindo, entre outros, sensores de velocidade, transdutores lineares, rotação do eixo de transmissão e posição da direção;
- B. Os sensores de velocidade da roda e do eixo de transmissão devem ser removidos.



5. SISTEMA ELÉTRICO

5.1 BATERIA

- A. A bateria deve ser montada com segurança e o terminal positivo completamente isolado para evitar o contato com outras peças metálicas;
- B. No máximo duas baterias são permitidas nos veículos com motor de combustão interna. Todas as baterias devem estar conectadas e em uso;
- C. As baterias podem ser realocadas;

5.2 CHAVE GERAL

- A. Obrigatório o uso de chave geral em todos os veículos inscritos.
- B. O piloto quando sentado, como 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. Esta chave deverá estar localizada em um painel e estará claramente identificada por um adesivo de um raio vermelho sobre um triângulo azul, com “outline” branco. Deverá haver, também, no mínimo 01(uma) chave geral operacional pelo lado externo do veículo, igualmente identificado, para acesso de fiscal de pista ou de oficial de resgate para desligá-la. A instalação desta chave externa deve ser feita na “churrasqueira” dianteira, para agilizar a identificação da equipe de resgate em caso de acidente.
- C. Os terminais elétricos do interruptor de corte e / ou de qualquer relé usado no circuito devem estar suficientemente isolados.



6. PAINÉIS EXTERIORES E INTERIORES

6.1 PAINÉIS DO CARRO

- A. Os veículos devem manter a aparência e sentimento dos veículos originais de fábrica;
- B. Os painéis devem estar limpos, sem danos e apresentáveis para competição;
- C. Toda a carroçaria deve ser pintada ou coberta e fixada firmemente ao veículo;
- D. São permitidos painéis customizadas, painéis dianteiros e / ou traseiros, saias laterais e asas;
- E. Frentes únicas feitas de somente uma peça não são permitidas;
- F. Pára-lamas alargados são permitidos;
- G. A carroceria que não foi projetada como a original de fábrica ou uma substituição da marca e modelo originais do veículo deve ser aprovada pela Comissão Técnica.
- H. As barras de impacto devem permanecer nos limites das linhas da carroceria;
- I. Todos os painéis customizados e dispositivos aerodinâmicos devem ser fixados com segurança ao veículo e estão sujeitos à aprovação do comissário.

6.2 PORTAS

- A. As portas devem ser montadas no chassi com dobradiças de fábrica não modificadas. (portas de engate rápido são proibidas);
- B. As portas devem usar o mecanismo de trava de fábrica;
- C. O mecanismo de trava / trava da porta interna e externa deve estar funcional e facilmente acessível para o motorista sair do veículo;
- D. As portas com um interior exposto devem ter as bordas afiadas removidas ou cobertas.



6.3 AEROFÓLIO

- A. Os aerofólios serão proibidos nas pistas onde possam entrar em contato com paredes, cercas e sinalização;
- B. A instalação dos aerofólios não pode obstruir a visão, de qualquer ângulo, ou operação de qualquer dispositivo de segurança, luz de sinalização, indicador ou outro equipamento.

6.4 PARA-BRISA

- A. Os para-brisas devem ser vidro original de fabrica ou Lexan / policarbonato;
- B. É proibido a utilização de acrílico tanto para o para-brisa quanto para substituir qualquer outro vidro do carro;
- C. Os para-brisas de Lexan / policarbonato devem ter uma espessura mínima de 4,7 milímetros;
- D. Os para-brisas de Lexan / policarbonato devem ser montados com segurança;
- E. Os pára-brisas devem ser claros, o uso películas que dificultem a visão do piloto é proibido.

6.5 JANELAS

- A. As janelas devem ser de vidro original de fabrica ou Lexan / policarbonato com espessura mínima de 3,15 milímetros e presos com segurança no lugar;
- B. As janelas laterais devem ter uma rede de janelas, vidro original ou Lexan / policarbonato no lugar das duas aberturas das janelas dianteiras sempre que o veículo estiver na pista;
- F. As janelas laterais e traseiras devem ser claras, o uso películas que dificultem a visão do piloto é proibido;
- C. Os competidores podem optar por usar cintas de restrição de braço em vez de janelas laterais ou rede de janelas;
- D. Competidores com veículos conversíveis devem utilizar cintas de restrição de braço.



6.6 LIMPADORES

Os veículos devem ter um limpador de para-brisa em funcionamento;

6.7 ESPELHOS RETROVISORES LATERAIS

São necessários dois espelhos externos, voltados para a retaguarda, e devem estar posicionados de modo que o motorista possa ver objetos ao longo dos dois lados do veículo.

6.8 TRAVAS DE CAPÔ

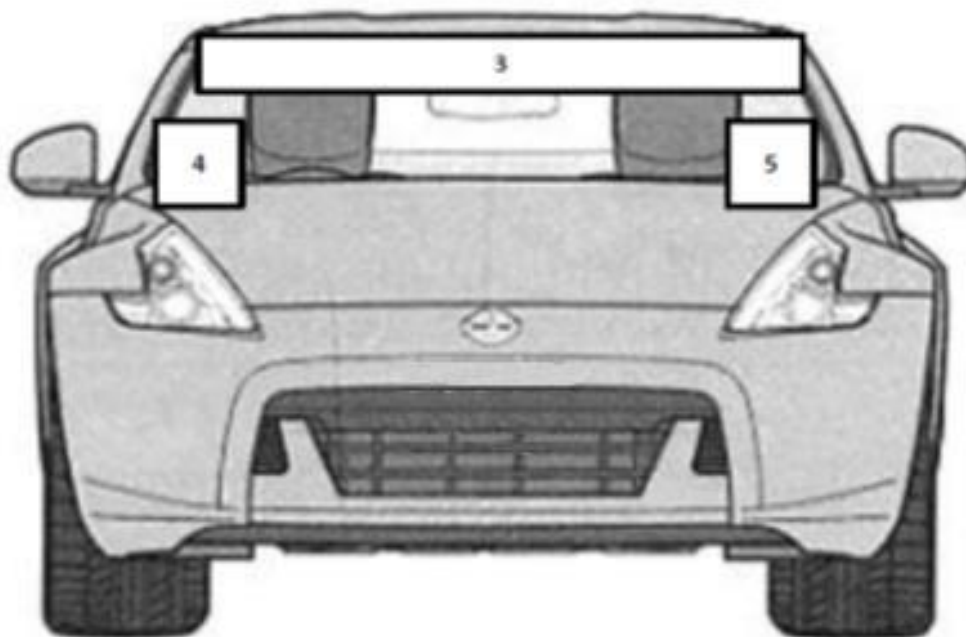
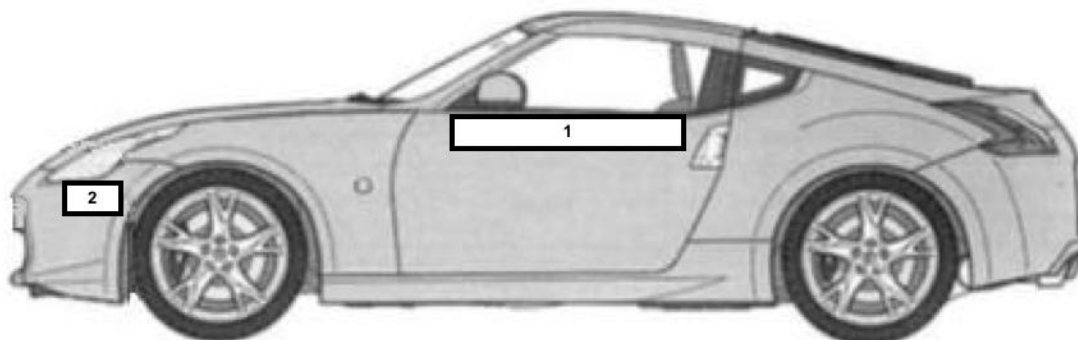
- A. Duas travas de capô são obrigatórias;
- B. O Sistema original de trava de capô deve ser removido.

6.9 ADESIVOS

- A. Todos os adesivos da ULTIMATE DRIFT, CBA e / ou outros adesivos requeridos devem estar presentes no local especificado;
- B. Adesivos de para-brisa da ULTIMATE DRIFT são obrigatórios;
- C. A ULTIMATE DRIFT se reserva o direito de remover quaisquer adesivos ou outros itens, ou cobri-los a seu critério;
- D. Os competidores também podem ser obrigados a levar adesivos de patrocinadores específicos do evento;
- E. Qualquer alteração como corte ou modificação não é permitida. Uma multa mínima de R\$ 500,00 será aplicada a qualquer infrator, podendo o piloto ser ainda excluído da prova.

6.9.1 LOCAL DOS ADESIVOS

Todos os veículos devem portar os seguintes adesivos obrigatórios, bem como quaisquer outros decalques exigidos pela ULTIMATE DRIFT.



6.10 SISTEMA DE REBOQUE

- A. Todos os veículos devem estar equipados com argola/fita de reboque na parte da frente e traseira do veículo;
- B. O sistema não pode ter uma classificação da carga inferior ao peso bruto do veículo;



- C. Diâmetro interno mínimo do furo de 2 polegadas;
- D. Se feito de metal, não deve se projetar mais do que 7,5 centímetros e ter uma superfície sem corte;
- E. O sistema deve ser colorido em uma cor contrastante com a área ao seu redor;
- F. Se o dispositivo de reboque não estiver claramente visível, a posição deve ser claramente identificada com uma flecha com cor contrastante ao seu redor .

6.11 LUZES

6.11.1 LUZES ORIGINAIS DE FABRICA

- A. Todas as luzes originais devem permanecer no lugar, faróis, luzes traseiras e luzes de freio devem funcionar normalmente;
- B. As luzes de freio e as luzes traseiras só podem ficar vermelhas;
- C. Luzes estroboscópicas voltadas para trás de qualquer cor são estritamente proibidas;
- D. É proibida qualquer variação dos faróis vermelhos e laranja;
- E. As substituições e modificações dos faróis estão sujeitas à aprovação da Comissão Técnica;
- F. É estritamente proibido o uso de interruptores de corte elétricos, mecânicos e / ou hidráulicos, relés ou qualquer outro dispositivo que torne as luzes de freio inoperantes de qualquer forma.

6.11.2 TERCEIRA LUZ DE FREIO

- A. Uma faixa de luz de freio dianteira e uma traseira com 90 centímetros devem ser instaladas no veículo;
- B. A faixa de luz do freio traseiro deve ser montada em um painel ou estrutura fixa e não removível;
- C. Tiras de luz danificadas com mais de 50% não funcionando precisarão ser substituídas antes da competição.



6.12 INTERIOR

- A. O interior do veículo deve ter uma aparência limpa e profissional;
- B. O assoalho do piso do passageiro deve estar limpa e livre de obstruções para um passageiro;
- C. Todos os itens não essenciais e / ou soltos devem ser removidos;
- D. Todo o carpete e / ou material de isolamento acústico devem ser removidos.

6.13 PAINEL DE INSTRUMENTOS

- A. Todo veículo deve manter seu painel original ou substituído por fibra com a aparência do painel original;
- B. As substituições do painel devem ter a mesma dimensão, aparência e posição do painel original;
- C. Os painéis de chapa metálica são proibidos.

6.14 VOLANTE

Qualquer volante, exceto madeira, pode ser usado.

7.EQUIPAMENTOS DE PROTEÇÃO DO PILOTO

7.1 INDUMENTÁRIA PILOTOS

- A. Será obrigatório, em todas as categorias, o uso de capacete de proteção com viseira, homologado pela CBA / FIA ou qualquer órgão reconhecido pela FIA. Será obrigatório também o uso de macacão homologado de uma ou duas peças, além de luvas de competição, sapatilhas de competição;
- B. Proibido o uso de capacete aberto;
- C. A indumentária completa deverá ser usada pelo piloto em quaisquer situações nas quais ele esteja utilizando uma pista de competição, mesmo em treinos não oficiais;



- D. O macacão/indumentária deverá ser anti-chamas e constar obrigatoriamente, de forma legível, o nome do piloto, seu tipo sanguíneo e fator RH, não podendo em nenhuma hipótese, apresentar furos ou rasgos, e nem deixar expostas partes do corpo;
- E. As luvas deverão ser totalmente fechadas, próprias para competições automobilísticas, e não poderão em nenhuma hipótese, apresentar furos que venham a deixar expostos punhos, palmas e dedos das mãos;
- F. A indumentária completa poderá ser solicitada para vistoria durante o “briefing”, ou a qualquer momento;
- G. A indumentária é exclusiva do piloto e intransferível;
- H. Se o Comissário ao examinar qualquer um dos itens acima, julgar que o equipamento não ofereça segurança ao piloto, ou que esteja em desacordo este poderá, a seu critério, reter o equipamento e devolvê-lo ao final da competição. Assim, o piloto deverá apresentar ao Comissário, outro equipamento em substituição ao previamente reprovado, para que seja usado na competição;
- I. As viseiras dos capacetes devem ser fechadas durante as sessões na pista;
- J. As correias de fechamento do queixo do capacete devem ser presas durante o percurso;
- K. Todos os pilotos devem utilizar capus de proteção contra fogo, os cabelos projetados sob o capacete de um piloto devem ser completamente cobertos por material resistente ao fogo;

7.2 MACACÃO

- A. Os macacões de uma peça são necessários e devem ser feitos de material resistente ao fogo e certificados conforme a especificação SFI 3.2 / A / 5 ou superior ou homologados com as especificações da FIA 2000, que cobrem efetivamente o corpo, incluindo pescoço, tornozelos e pulsos. . Recomenda-se usar macacões de várias camadas;



- B. Luvas e sapatos são necessários e devem ser resistentes ao fogo e certificados conforme a especificação SFI 3.3 / 5 ou superior, ou com as especificações da FIA 8856-2000;
- C. Os artigos devem estar livres de orifícios, rasgos ou outras aberturas, exceto as feitas pelo fabricante do equipamento;
- D. Roupas de baixo resistente ao fogo é recomendada;
- E. Todos os pilotos e equipes devem levar um logotipo da série ULTIMATE DRIFT na parte superior do peito do uniforme e do uniforme do piloto. Outros patches oficiais do patrocinador da série podem ser necessários.

Entre em contato com o escritório ULTIMATE DRIFT para obter o arquivo digital ou o patch.

7.3 BANCOS

- A. Todos os veículos devem ter pelo menos dois assentos, um para o motorista e outro para o passageiro;
- B. O banco do piloto deve ser homologado com o padrão 8855-1999 da FIA ou SFI;
- C. A vida útil de um banco homologado pela FIA é de 5 anos a partir da data de fabricação indicada na etiqueta do assento;
- D. As etiquetas de homologação devem estar visíveis;
- E. Os suportes dos bancos devem ser do tipo listado na lista técnica nº 12 da FIA (lateral, inferior, etc.).

7.3.1 MONTAGEM DO BANCO

- A. Todos os bancos devem ser montados de acordo com as instruções do fabricante do banco;



7.4 CINTO DE SEGURANÇA

- A. Todos os ocupantes devem utilizar cintos de segurança que esteja em conformidade com estes regulamentos;
- B. Todos os ocupantes devem utilizar um cinto de segurança de quatro, cinco ou seis pontos que atenda às seguintes especificações em todos os momentos durante o treino, qualificação e corrida;
- C. Todos os cintos de segurança devem atender às Homologações SFI ou FIA;
- D. Deve haver uma única liberação comum ao cinto, sendo uma liberação subabdominal;
- E. Independentemente da data de fabricação, o cinto de segurança deve ser substituído se as correias estiverem cortadas / desgastadas, se alguma das fivelas estiver dobrada / rachada, se o veículo tiver sofrido um impacto severo ou a pedido do comissário;
- F. Todos os sistemas de cinto de segurança devem ser montados de acordo com as instruções do fabricante ou com o Guia SFI de montagem do cinto de segurança;

7.5 CINTA DE RESTRIÇÃO DE BRAÇOS

- A. Os competidores podem optar por usar restrições de braço em vez de janelas ou rede de janelas;
- B. Os competidores com veículos conversíveis terão obrigatoriamente que utilizarem os restrições de braço.

7.6 SISTEMA DE SUPRESSÃO DE FOGO

- A. É obrigatório uso de extintor de incêndio carregado, válido e fixado em seu suporte.
- B. Deve ser construído sistema de extinção de incêndio, com acionamento ao alcance do piloto, composto de um extintor de pó químico ABC de pelo menos 4 kg (quatro quilos) ou halon/de 5 lbs ou FE36 de 2,5 kg, solidamente fixado,



e canalizações que dirijam o jato do agente extintor para três pontos: motor, habitáculo e tanque de combustível. Este sistema deve ser composto ainda, de um disparador externo marcado com uma letra “E” vermelha em um círculo branco com borda vermelha, com diâmetro mínimo de 10 cm (dez centímetros) na parte interna e externa do veículo.

- C. Se o compartimento da célula de combustível estiver embaixo do veículo ou o tanque de combustível original estiver sendo usado, o terceiro bico deve ser apontado para onde as linhas de combustível saem do tanque / célula de combustível ou no painel de acesso do tanque de combustível.

7.6.1 PINOS DE SEGURANÇA DO SISTEMA DE INCÊNDIO

Todos os pinos de segurança contra incêndio devem ser removidos durante a preparação, a grid e o percurso.

8. PNEUS

8.1 PNEUS APROVADOS

- A. As regras se referem aos pneus traseiros, os pneus dianteiros são livres;
- B. Os pneus aprovados são os modelos radiais para rua, com treadwear mínimo de 300 e devem ter venda comercial;
- C. Não serão aceitos pneus Semi-slicks;
- D. A qualquer momento a ULTIMATE DRIFT, após aprovação da Comissão Técnica, pode proibir um fabricante ou modelo de pneu;
- E. Nenhum logótipo de patrocinador ou fornecedor de pneus que não sejam aprovados ou permitidos nos eventos ULTIMATE DRIFT será permitido em qualquer local (is) do evento, em transporte ou plataforma de veículo, veículo de competição, uniforme ou uniforme de piloto. Além disso, nenhum material ou itens promocionais são permitidos com marcas e / ou logotipos de fabricantes de pneus não aprovados nos eventos ULTIMATE DRIFT;



F. Caso venha surgir alguma restrição, está será comunicada pela ULTIMATE DRIFT.

8.2 REGULAMENTO DOS PNEUS

8.2.1 REGULAMENTO DO TAMANHO DO PNEU

A. Para o ano de 2020 os pneus terão um limite padrão de largura de 255mm, as regras abaixo relacionadas ao tamanho dos pneus servem como referência para que os pilotos se preparem para o ano de 2021.

8.2.2 REGULAMENTO DO TAMANHO DO PNEU PARA O ANO DE 2021

- A. Os veículos são limitados ao tamanho do pneu traseiro, dependendo do peso do veículo;
- B. O veículo deve estar pronto para a pista e funcionando quando for pesado e registrado em uma classe de peso;
- C. O veículo será pesado com o piloto e seu equipamento;
- D. Uma vez registrado o veículo em uma classe de peso, ele será gravado e emitido um adesivo específico da classe que deve ser exibido com destaque no pára-brisa;
- E. O peso de um veículo pode variar dentro dos limites de sua classe de peso, mas nunca pode pesar menos que o peso mínimo para sua classe registrada;
- F. O tamanho do pneu pode ser medido e verificado na pista antes ou depois dos treinos em batalhas ou qualificação;
- G. Um funcionário da ULTIMATE DRIFT também pode verificar o tamanho do pneu a qualquer momento durante o evento.
- H. Em 2020 a regra de tamanho de pneu e peso NÃO ESTARÁ VALIDA, todos os carros terão um limite máximo de tamanho de pneu de 255mm. A tabela abaixo segue apenas como referência para que os pilotos se preparem para 2021.**



Classificação de Peso e Pneu		
Peso mínimo Kg	Peso máximo Kg	Largura máxima medida dos pneus
950	1100	195
1101	1200	225
1201	1300	245
1301	1400	255
1401	1500	265
1501	1600	275
1601	1700	285

8.3 MODIFICAÇÕES DE PNEUS

- A. É proibida qualquer tentativa de modificar pneus de qualquer maneira. É proibido "ranhurar" ou "raspar" pneus;
- B. É proibido o uso de compostos de tração ou qualquer outra substância que possa alterar as propriedades físicas do pneu;
- C. Aquecedores de pneus ou qualquer outro meio de alterar artificialmente a temperatura dos pneus são proibidos;
- D. É proibido o balanceamento de pneus com fluidos ou pesos internos soltos.

Rio de Janeiro, 01 de fevereiro de 2020.

Comissão Nacional de Arr., Drift e Track day

Adalberto G. Monteiro
Presidente

Conselho Técnico Desportivo Nacional

Carlos Roberto Montagner
Presidente

Confederação Brasileira de Automobilismo

Waldner Bernardo de Oliveira
Presidente