



# ARMAGEDDON

# 2025

13ª EDIÇÃO – VELOPARK-RS

A décima terceira edição do **ARMAGEDDON – Desafio entre as Listas** será realizado nos dias **13 e 14 de Junho** de 2025 no complexo VELOPARK na cidade de Nova Santa Rita-RS. Será promovido e organizado pela empresa **LISTAS BRASIL LTDA** com a supervisão da **F.G.A - Federação Gaúcha de Automobilismo** e será regido pelos seguintes códigos:

1. Código Desportivo do Automobilismo (CDA);
2. Regulamento Desportivo do Armageddon 2025;
3. Regulamento Técnico Específico do Armageddon 2025
4. Regulamento Particular de Prova

Caso ocorra alguma situação que não esteja prevista nestes regulamentos, **os comissários do evento** decidirão de comum acordo com a organização qual a melhor ação ou medida a ser tomada.

A seguir **Regulamento Desportivo** composto por 10 capítulos com seus artigos relacionados:

## REGULAMENTO DESPORTIVO

**Capítulo 1 – Inscrição**

**Capítulo 2 – Credenciamento**

**Capítulo 3 – Prova**

**Capítulo 4 – Premiação**

**Capítulo 5 – Adiamento ou interrupção da prova**

**Capítulo 6 – Vistoria Técnica**

**Capítulo 7 – Pista de Competição**

**Capítulo 8 – Burnout, alinhamento e largada**

**Capítulo 9 – Obrigações e Responsabilidades**

**Capítulo 10 – Disposições Finais**



## **Capítulo 1 – Inscrição**

**Art. 01** – Poderão participar do evento Armageddon todos os pilotos que **fazem parte da formação atualizada do TOP 20 ou TOP 10** (último evento realizado) das listas homologadas junto ao **Listas Brasil** e que tenham ao menos duas participações no evento em questão.

**Art. 02** – No ato da inscrição, o piloto deverá apresentar a cédula desportiva da **CBA** ou o recibo emitido pela **Federação de Automobilismo de seu Estado (FAu's)**, dentro do prazo de validade.

**Art. 03** – Serão aceitas **144 inscrições** para a 13ª edição, das quais 139 vagas serão distribuídas entre as Listas Brasileiras homologadas (**ÁREA 11, 12, 13, 15, 16, 18, 19, 21, 31, 34, 41, 42, 43, 44, 45, 47, 48, 49, 51, 54, 55, 65, 66 e 67**) e as outras cinco serão preenchidas pelos representantes das Listas Argentinas.

**Art. 04** – A inscrição dos representantes de cada lista no Armageddon será feita única e exclusivamente pelos **administradores** responsáveis. O valor por competidor será de **R\$ 1.100,00** (hum mil e cem reais).

**Art. 05** – Somente os pilotos das Listas oficialmente sediadas no local escolhido para o próximo Armageddon poderão treinar na pista até o dia que antecede o início da montagem do evento. Todos os demais competidores **não poderão participar** de treinos, eventos ou apresentações no local durante os **30 dias que antecedem** ao Armageddon, sob pena de desclassificação do piloto e perda de vaga da lista.

**Art. 06** – É de responsabilidade do piloto todos os fatos relativos ao seu respectivo veículo.

**Art. 07** – A **desclassificação do piloto**, por desrespeito a qualquer dos itens mencionados no regulamento, acarretará na perda imediata da taxa de inscrição paga.

**Art. 08** – Todo competidor inscrito no evento acata todas as determinações regidas **neste Regulamento**, no **Código Desportivo do Automobilismo (CDA)** e também no **Regulamento Técnico Específico**, que estarão à disposição no site oficial dos promotores.

## **Capítulo 2 – Credenciamento**

**Art. 09** – O piloto inscrito na prova terá direito a **sua credencial + 3 (três) credenciais para mecânico** e/ou integrante da sua equipe.

**Art. 10** – Essas credenciais serão numeradas e identificadas em cada inscrição, ficando o piloto responsável pelas pessoas que as utilizarão, estando sujeito a pena conforme a gravidade da infração cometida prevista ou não neste **Regulamento** ou no **Código Desportivo do Automobilismo (CDA)**.



**Art. 11** – As credenciais somente serão liberadas, após a assinatura pelo piloto do **termo de consentimento como piloto** e da responsabilização sobre a conduta de todos os membros da sua equipe.

**Art. 12** – As **carretinhas ou reboques** não serão autorizados a entrar na Área de Box. Na retirada das credenciais o piloto deverá fazer o cadastro destes veículos onde receberá a informação do local apropriado para estacionar. É de responsabilidade do piloto e equipe o estacionamento da devida carreta / reboque bem como a utilização de travas antifurtos para sua segurança.

**Art. 13** – É estritamente proibida a permanência na **área de Box**, de pilotos e todas as pessoas que estão sob sua responsabilidade, em aparente estado de embriaguez, ou utilizando qualquer substância que possa alterar seu comportamento ou conduta, sub-rogando estas responsabilidades civis e criminais aos próprios pilotos e estando sujeito à desclassificação da prova e expulsão do evento, conforme a concordância destes, expressa no ato da inscrição para a prova.

**Art. 14** – Desacato as regras, ofensas a equipe organizadora ou qualquer outro comportamento antiesportivo do competidor ou de sua equipe serão passíveis de eliminação. Todos os casos serão analisados conforme esse **Regulamento** e o CDA – **Código Desportivo do Automobilismo**.

### **Capítulo 3 – Prova**

**Art. 15** – O Armageddon será realizado de acordo com os horários pré-definidos e divulgados no item cronograma do **Regulamento Particular de Prova**, que estará a disposição nos sites oficiais e disposto na secretaria oficial da prova.

**Art. 16** – Na Sexta-feira (13/06) teremos os **Treinos Livres** com pista liberada para todos os competidores e no Sábado (14/06) acontecem as disputas válidas no modelo **Eliminatório** (mata-mata) de disputa confrontando os 144 competidores na primeira rodada através de sorteio.

**Art. 17** – Os administradores de cada lista dividirão seus representantes (de acordo com suas quantidades de vagas) em cinco chaves (A, B, C, D e E), quatro delas com 28 competidores e uma com 32 competidores. A posição de cada piloto no quadro geral de disputas será definida **por sorteio** na 1ª rodada. Nas demais rodadas os enfrentamentos seguirão o chaveamento pré-definido ou a convocação para um novo sorteio. Quem pegar no sorteio número **ímpar** anda na **pista da esquerda** e quem tirar **número par** compete na pista da **direita**.

**Art. 18** – O **sorteio** da 1ª rodada será realizado após os Treinos Livres na Sexta-feira (13/06) com a presença de todos os pilotos, administradores e transmitido ao vivo para todo o Brasil.

**Art. 19** – A prova poderá ser interrompida a qualquer momento, sem acréscimo de tempo nos treinos, para que serviços de limpeza sejam feitos na pista a fim de garantir a segurança dos pilotos e equipes.





**Art. 20** – Proibido aos pilotos, equipes e organização qualquer tipo de **calçado aberto** ou parcialmente aberto (sandália, chinelo, pés descalços) na pista.

**Art. 21** – É **responsabilidade do administrador da lista/piloto/equipe** ficar atento a ordem de largada divulgada no quadro/banner após o sorteio com os chaveamentos das disputas e avaliar toda logística necessária para apresentar o carro na área de largada apto a competir dentro do tempo estipulado após convocação oficial. O locutor utilizará o sistema de som do evento para facilitar e avisar a todos, porém não é responsabilidade do mesmo ser ouvido.

**Art. 22** – Os pilotos poderão ser convocados a qualquer momento para fazer o exame com o aparelho de ar alveolar pulmonar (**bafômetro**). No caso do resultado ser maior do que **0,08 mg/l** considerando a margem de erro dada à aferição do aparelho, que é 0,04 mg/l (miligramas de álcool por litro de ar expelido dos pulmões), Conforme art. [165](#) do [CTB](#), regulamentado no art. 6º da Resolução 432 do CONTRAN) o piloto transgressor terá direito a uma contraprova feita imediatamente em um **Etilometro Aferido pelo INMETRO** da mesma marca disponibilizado pela Organização, se novamente acusar valor superior a **0,08 mg/l**, estará automaticamente desclassificado da prova. Quem se recusar fazer o exame também estará automaticamente **eliminado**.

**Art. 23** – A direção de prova deverá respeitar o tempo **mínimo de 20 (vinte) minutos** em relação a última largada do piloto/carro para convocação do mesmo a próxima fase.

**Art. 24** – A organização não se responsabiliza por acidentes ocasionados na competição, bem como danos materiais e pessoais, isentando-se de qualquer tipo de indenização e sub-rogando estas responsabilidades civis e criminais aos próprios pilotos, conforme a concordância destes, expressa no ato da inscrição para a prova.

**Art. 25** – A organização não se responsabiliza por danos, roubo, furto ou outro qualquer tipo de acontecimento dentro da praça esportiva, conforme a concordância dos pilotos expressa no ato da inscrição.

## **Capítulo 4 – Premiação**

**Art. 26** – O Armageddon possui a maior premiação em dinheiro que o esporte brasileiro já viu. São **150 mil reais em dinheiro** para os três finalistas. O terceiro colocado leva pra casa troféu + **3 mil reais** em dinheiro. O vice-campeão além do troféu leva pra casa **7 mil reais** em dinheiro. O grande CAMPEÃO leva troféu + **140 mil reais** em dinheiro, além do título de **Carro Mais Rápido do No Prep Brasileiro**. Por segurança, a premiação será transferida para os vencedores em até 7 dias após a finalização da prova.

**Art. 27** – O evento precisa de um **vencedor** a cada edição, portanto não há possibilidade da divisão do título ou da premiação em dinheiro. Caso os **dois finalistas** não consigam se apresentar em





condições de largada para disputar a grande final na pista, seja por qualquer motivo, a vitória e suas bonificações serão concedidas ao competidor finalista com a passada mais rápida na semifinal (soma do **tempo de pista + reação**). Esse critério também poderá ser utilizado na disputa para definição da **terceira colocação**.

## **Capítulo 5 – Adiamento ou interrupção da prova**

**Art. 28** – Se, por qualquer motivo justificado, não for possível realizar os treinos livres na sexta-feira durante o horário programado, a **fase de treinos** poderá ser cancelada e o evento iniciar direto nas eliminatórias.

**Art. 29** – Se houver impossibilidade para iniciar ou concluir todas as disputas eliminatórias válidas no Sábado (14/06), por problemas climáticos ou de força maior, o evento será transferido automaticamente para o Domingo (15/06). Caso ainda assim não seja concluído, **os organizadores** em conjunto com os **comissários** decidirão de comum acordo, qual a melhor ação ou medida a ser seguida, divulgando para os competidores no local e em sites oficiais.

## **Capítulo 6 – Vistoria Técnica**

**Art. 30** - Todos os veículos inscritos deverão passar por uma vistoria técnica antes de iniciar as atividades desportivas da prova. Esta vistoria será realizada em local próprio dentro de cada praça desportiva, e os horários para a realização constarão do **Regulamento Particular de Prova**.

**Art. 31** - Os veículos inscritos poderão ser convocados para realização de vistoria, a qualquer momento durante a prova ou até 30 minutos após o seu encerramento, independente da vistoria prévia.

**Art. 32** - A recusa do piloto em submeter seu veículo à vistoria, quando convocado, ou sua ausência injustificada implicará no impedimento temporário do veículo ou sua desclassificação da prova, além das sanções previstas no Código Desportivo do Automobilismo (CDA).

**Art. 33** – A vistoria prévia não torna válida qualquer irregularidade constatada no veículo durante a prova.

## **Capítulo 7 – Pista de competição**

**Art. 34** – A Pista Oficial terá extensão de 201,0 metros (1/8 de milha - aproximado) de área de aceleração, sem qualquer tipo de preparação prévia da pista (NOPREP).

**Art. 35** – É **estritamente proibido** efetuar testes com o veículo na Área de Frenagem, nas Pistas de Retorno, no Estacionamento, na Área de Box ou em qualquer lugar fora da Área de Competição. Os







testes na área de Box são limitados ao funcionamento e regulagem de motor com o **veículo parado ou no cavalete**. Caso seja apurado pelos organizadores e ou oficiais da prova, testes com os veículos fora da Área de Competição o piloto poderá ser desclassificado da prova.

**Art. 36** – A condução do veículo na pista por piloto não inscrito na prova ou inscrito em outro veículo **implicará na exclusão dos dois pilotos**.

**Art. 37** – Os veículos credenciados como **apoio** poderão levar os competidores até o pré-alinhamento de largada, **mas estão proibidos de entrar, percorrer e/ou cruzar a pista de competição**. Haverá uma equipe do evento fazendo a retirada dos carros que necessitarem de apoio da área de frenagem até o bolsão de resgate, de onde os competidores deverão ter condições de retornar à área de box.

## **Capítulo 8 – Burnout, alinhamento e largada**

**Art. 38** – Após serem convocados pela direção de prova os pilotos deverão se apresentar imediatamente no pré-alinhamento já prontos para a largada, caso um ou ambos não compareçam o diretor de prova poderá abrir contagem de **3 minutos**, sob pena de desclassificação.

**Art. 39** – Veículos que se apresentarem na largada com vazamentos de óleo, água ou combustível, que atrapalhem o andamento e a segurança da prova, poderão perder o direito da largada.

**Art. 40** – Proibido o uso de VHT ou similares pelos pilotos ou equipes na pista.

**Art. 41** – O procedimento de aquecimento de pneus é limitado a realização de um (01) *burnout* por competidor e deverá ser iniciado de imediato, na área demarcada, após autorização do diretor de prova. Caso os pilotos não iniciem o processo imediatamente, o diretor de prova poderá abrir contagem de 1 minuto, sob pena de desclassificação.

**Art. 42** – Caso aconteça alguma pane no veículo antes de entrar no *pré-stage* para alinhamento de largada, o piloto/equipe poderá solicitar (uma vez) ao diretor de prova abertura do **cronômetro oficial (3 minutos)** para tentar solucionar o problema, do contrário o concorrente vencerá por WO. Se o pedido for feito antes dos competidores iniciarem o procedimento de aquecimento/burnout, ambos serão autorizados ao primeiro *burnout* ao término da contagem. Quando o tempo for solicitado após um dos competidores ter realizado o burnout, o direito de novo burnout será decidido pela direção de prova, por questão de segurança.

**Art. 43** – Após concluírem o procedimento de *burnout*, os pilotos deverão se dirigir, após liberação do diretor de prova, aos sensores de alinhamento, onde deverão somente pré-estagiar (**1ª Fase – PréStage**). O veículo estará pré-estagiado quando as 02 (duas) primeiras lâmpadas do pinheirinho ficarem acesas. Logo após os dois pilotos estarem pré-estagiados fica liberado aos mesmos entrarem para estagiar (**2ª Fase - Stage**). O veículo estará estagiado quando as 02 (duas) últimas lâmpadas



amarelas do pinheirinho ficarem acesas, não importando se as lâmpadas relativas ao pré-stage estão ou não acesas, no caso “DeepStage”. O piloto que pré-estagiar e estagiar sem esperar seu concorrente deverá sair da área de alinhamento e iniciar novamente todo o procedimento. Após o primeiro piloto estagiar, o segundo piloto terá no máximo **07 (sete) segundos** para também estagiar, se ultrapassar este tempo acenderá a luz vermelha e terá como penalização “queima” de largada. Quando o segundo piloto estagiar, ambos os pilotos devem estar cientes de que a sequência de largada será iniciada **automaticamente em 02 (dois) segundos**, portanto, devem estar preparados para largar.

**Art. 44** – A partir do momento que os veículos pré-estagiarem para alinhamento de largada (PréStage), não será permitido a nenhum membro da equipe **empurrar, segurar, puxar ou abrir portas e/ou capô**, sendo passível de desclassificação.

**Art. 45** – Se um dos carros quebrar durante o “burnout” ou durante o alinhamento na fotocélula, impossibilitando-o de alinhar ou largar, automaticamente o concorrente vence e está dispensado de efetuar sua largada. Se mesmo assim optar por largar e vier a queimar, ele ainda é o vencedor.

**Art. 46** – Durante as eliminatórias, se um piloto queimar a largada o concorrente automaticamente vence, mesmo que seu veículo sofra uma pane mecânica e não complete o trecho cronometrado.

**Art. 47** – Durante as eliminatórias, se ambos competidores queimarem, vence automaticamente o que queimou por menos. Ex: Reação de -0,180 e -0,040, o que queimou por -0,040 vence.

**Art. 48** – Durante as eliminatórias, se ambos competidores não completarem a largada, por motivos de quebra, ou até mesmo acidente, vence aquele que teve a menor reação.

**Art. 49** – Caso aconteça empate na soma total dos tempos (passarem juntos na linha de chegada), vence aquele com **a menor reação**. Caso aconteça novo empate na reação, será obrigatório uma nova largada entre os competidores.

**Art. 50** – O sistema de cronometragem fará o alinhamento de largada e a aferição de chegada no final dos 201m com fotocélulas **abaixo de 03 (três) polegadas**. Ou seja, a referência serão as rodas dianteiras, não importando o tamanho do bico do veículo desde que esteja acima de 3 polegadas.

**Art. 51** – Caso a equipe de cronometragem identifique alguma **pane no sistema de aferição** o uso de imagens e/ou vídeos será considerado válido para a determinação do vencedor. Na ausência de provas claras e conclusivas, uma nova disputa deverá acontecer.

**Art. 52** – A **Center Line** nas competições Armageddon deverá ser **dupla**. As linhas deverão ter de 10 a 20 cm de largura e o espaço entre elas deverá ser de 25 a 35 cm. O primeiro competidor que sair da sua trajetória e **tocar/encostar** dentro dos 201m, com qualquer uma das rodas/pneus, a **linha**





**oposta** a sua pista (centerline), perderá automaticamente a disputa desde que seja claro e conclusivo com as imagens oficiais da prova e com a decisão dos comissários, em caso de dúvida, uma nova disputa deverá acontecer. Os casos de invasão só serão analisados quando forem cometidos pelos vencedores da disputa.

## **Capítulo 9 – Obrigações e Responsabilidades**

**Art. 53** – É obrigatório para o piloto inscrito usar todos os equipamentos individuais de segurança, como capacete fechado, assim como o uso de macacão de competição ou vestimenta adequada durante todos os treinos e as passadas válidas.

**Art. 54** – É obrigatória a presença no **Briefing**, de todos os pilotos inscritos na prova, convocados pela direção de prova, através do sistema de som ou conforme horários pré-determinados no cronograma descrito no regulamento particular de prova. A ausência injustificada do piloto ao Briefing poderá acarretar em punição de acordo com a decisão dos Comissários Desportivos.

**Art. 55** – É de responsabilidade do piloto, ler, cumprir e fazer com que todas as pessoas que estão sob sua responsabilidade, cumpram todos os itens descritos neste Regulamento, no Código Desportivo do Automobilismo (CDA) e também do Regulamento Técnico.

**Art. 56** – É estritamente proibida a permanência na área de Box, de pilotos e todas as pessoas que estão sob sua responsabilidade, em aparente estado de embriaguez, ou utilizando qualquer substância que possa alterar seu comportamento ou conduta, subrogando estas responsabilidades civis e criminais aos próprios pilotos e estando sujeito à desclassificação da prova e expulsão do evento, conforme a concordância destes, expressa no ato da inscrição para a prova.

## **Capítulo 10 – Disposições Finais**

**Art. 57 – Reclamações** – Pilotos e equipes devem procurar o seu respectivo **administrador** para apresentarem reclamações ou contestações sobre decisões. É **responsabilidade do administrador da lista toda e qualquer reclamação/contestação** em relação a regulamento, seja ele técnico ou desportivo, para com os comissários. As reclamações serão feitas na **secretária de prova**, seguindo o descrito no Código Desportivo de Automobilismo (CDA) e tendo como prazo limite o início da próxima rodada.





## REGULAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO

Capítulo 11 – Carroceria e Chassi

Capítulo 12 – Motor

Capítulo 13 – Transmissão

Capítulo 14 – Altura

Capítulo 15 – Sistema Elétrico

Capítulo 16 – Rodas e Pneus

Capítulo 17 – Habitáculo

Capítulo 18 – Escapamento

Capítulo 19 – Segurança

### Capítulo 11 – Carroceria e Chassi

- a) Permitido o uso de veículos bipostos (02 ou mais lugares) de fabricação nacional ou importados com tração (original ou adaptada) dianteira, traseira ou integral.
- b) **Proibido monoposto.** O piloto deve estar sentado no lado direito ou esquerdo do veículo.
- c) Alterações na carroceria ou chassi/monobloco do veículo são permitidas, desde que não descaracterizem o carro e que possua toda a segurança necessária. A carroceria em aço ou fibra, em caso de chassi tubular, deverá estar solidamente fixada ao mesmo.
- d) As portas devem ser funcionais, abrir e fechar com facilidade e dar acesso direto ao interior do habitáculo.
- e) A entrada e saída do piloto deve ser feita obrigatoriamente pela porta lateral, não sendo permitido que a carroceria se desloque para a saída.
- e) Todas as partes móveis da carroceria podem ser substituídas por material mais leve, porém não podem simplesmente ser retiradas do veículo.
- f) A distância máxima permitida **entre o eixo dianteiro e traseiro** será de 300 (trezentos) centímetros para os veículos construídos ou adaptados.
- g) Veículos com sistema **Wheelie Bar** deverão respeitar a distância máxima de 300 (trezentos) centímetros do cubo da roda traseira até o centro da roda da **wheeliebar**.
- g) Proibido veículos do tipo gaiolas, buggys, dragster, funnycar e carros conversíveis sem a capota rígida.
- h) Proibido qualquer tentativa para burlar o sistema de cronometragem ou obter vantagem sobre o adversário.



- i) Obrigatório a fixação de um anel ou **cabo para resgate**. Instalado em local resistente e de fácil acesso, sem que a bolha ou qualquer outra parte precise ser removida para o reboque.

## **Capítulo 12 – Motor**

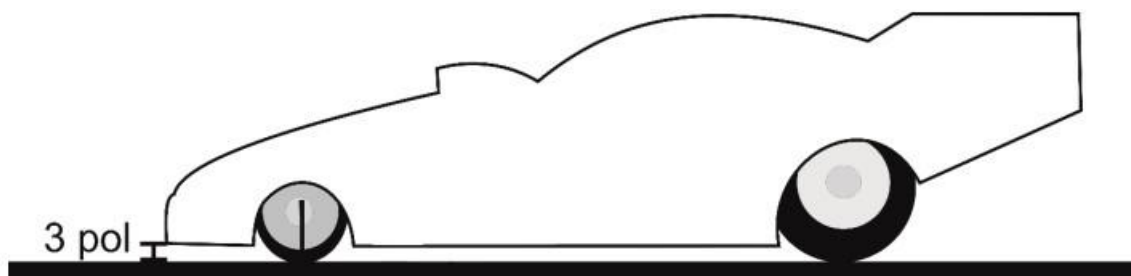
- a) Deve estar fixado na parte dianteira ou traseira do veículo.
- b) Carros produzidos em série com motores elétricos ou híbridos serão permitidos desde que não sofram alterações nos itens originais de fábrica.
- c) Proibido competir sem a tampa do motor (capô) que deverá estar fixada e cobrir toda área do cofre.
- d) Obrigatório o uso de uma bandeja de contenção, instalada sob o motor do veículo, com tamanho suficiente para que também faça a contenção de todos os reservatórios que possam oferecer vazamento, com o objetivo de recolher o óleo/água/combustível que porventura possa ser derramado em caso de quebra ou vazamento. A bandeja deve possuir uma borda de 3,0cm (três centímetros) de altura em toda a sua extensão, ser vedada, devendo ser construída em material resistente e anti-chama e estar solidamente fixada. Este item sofrerá vistoria rigorosa dos comissários técnicos quanto às dimensões especificadas, fixação, e eficácia na contenção de qualquer líquido que possa vir sujar a pista.

## **Capítulo 13 – Transmissão**

- a) Os veículos dotados de **eixo cardam** (ou cardã) deverão possuir proteção adequada (travessa metálica, cinta, corrente etc) que impeça o mesmo de tocar o solo em caso de quebra.
- b) Obrigatório o uso de bandeja de contenção de óleo sob a caixa de câmbio.
- c) Obrigatório o uso de uma cinta de segurança na capa seca da caixa de câmbio para evitar que pedaços do volante ou disco de embreagem sejam lançados para fora do carro em caso de quebra. Esta cinta deve ser confeccionada em aço com espessura mínima de 4,0 mm e 7,0 cm de largura. Esta cinta deve envolver totalmente a capa seca e estar fixada solidamente.

## **Capítulo 14 – Altura**

- a) Obrigatório espaço livre mínimo de **3,0” (três polegadas) de altura** em relação ao solo, a contar do ponto mais extremo da dianteira até o centro do eixo dianteiro. A vistoria será feita antes do procedimento de burnout em cada largada, em caso de não passar, a equipe poderá solicitar o tempo de 3 minutos para corrigir, o não cumprimento poderá levar a desclassificação



## Capítulo 15 – Rodas e Pneus

- a) Devem estar em bom estado de conservação. Proibido o uso de pneus refrisados, recapados, remoldados ou similares.
- b) Proibido o uso no eixo dianteiro e/ou traseiro de pneus ou rodas que originalmente não foram fabricados para o uso naquele tipo de veículo.
- c) Os dispositivos de **frenagem** (freios, paraquedas etc) devem ser adequados ao carro e funcionar com eficiência.
- d) Fica definido em **49 polegadas** o tamanho máximo permitido na somatória da **banda de rodagem** dos pneus dianteiros e traseiros dos competidores, seja tração ou arrasto (*Wheelie Bar* ou *5ª Roda não são computados*). Entende-se como "**banda de rodagem**" a parte do pneu construída para tocar no solo. As informações impressas originalmente na lateral dos pneus serão aceitas como válidas desde que respeitem as dimensões padrões divulgadas pelos fabricantes.

## Capítulo 16 – Habitáculo

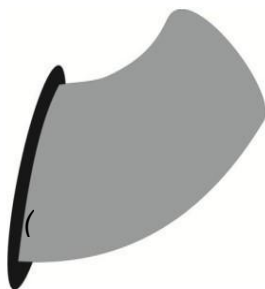
- a) Todos os vidros poderão ser substituídos por Lexan / Policarbonato. Proibido substituir por acrílico ou redes de proteção.
- b) O banco do piloto deverá estar solidamente fixado a estrutura do veículo.
- c) O uso de banco construído em **alumínio** ou material mais leve, será permitido com a utilização de suporte adequado no assoalho e travamento no encosto.
- d) Fechar todos os orifícios que possam existir no painel corta fogo, assoalho, túnel do câmbio, a fim de evitar propagação de chamas em caso de incêndio.
- e) No caso de algum componente do motor, derivados ou reservatório de óleo/combustível estar localizado no habitáculo do veículo, uma proteção/parede deverá ser construída recobrindo estes componentes, de modo a proteger o piloto de possíveis vazamentos, estilhaços ou explosões.





## Capítulo 17 –Escapamento

- a) Os gases do escapamento não deverão atrapalhar as fotocélulas da cronometragem, na dificuldade do alinhamento o carro poderá ser desclassificado (ex. válvula wastegate direcionada pra baixo na frente do pneu);
- b) Saída de escape feita pela lateral do veículo deverá ter um acréscimo de cano para direcionar os gases para cima, conforme imagem abaixo (figura meramente ilustrativa):



- c) **Obrigatório acrescentar ao escapamento um X em local visível para amenizar a saída de estilhaços em caso de quebra. Facultativo a escapamentos com todos os itens originais.**

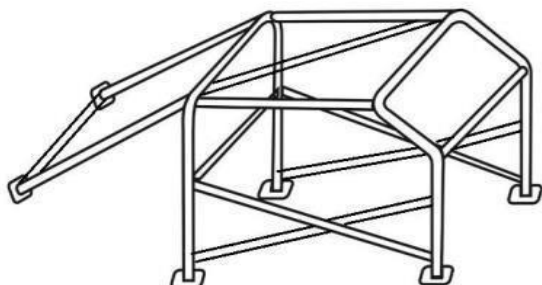
## Capítulo 18 – Segurança

- a) A **bateria** deverá estar solidamente fixada ao veículo e o polo positivo isolado e protegido.
- b) Obrigatório o uso de **chave geral** em todos os veículos inscritos, uma na parte interna de fácil acesso para o piloto e outra externa para que a equipe de resgate possa rapidamente desligar todo sistema elétrico em caso de acidente.
- c) Obrigatório o uso de **extintor de incêndio carregado**, com carga dentro do prazo de validade e fixado em local de fácil acesso no veículo.
- d) Qualquer tipo de **lastro** deverá estar solidamente fixado ao veículo.
- e) Instalar adesivo com o nome e o tipo sanguíneo do piloto, de preferência, na porta dianteira esquerda ou em outro local de fácil identificação.
- f) Obrigatório o uso de **capacete de proteção fechado** e com viseira homologado por qualquer órgão competente (Ex. INMETRO) e/ou reconhecido pela FIA.
- g) Os veículos deverão utilizar **cinto de segurança** homologado FIA, SFi com **no mínimo 05 (cinco) pontos de fixação**.
- h) Obrigatório o uso de **indumentária completa**. Macacão de uma ou duas peças, além de luvas de competição, sapatilhas de competição e colar cervical (**protetor de pescoço**).
- i) Todos os veículos inscritos no Armageddon (13ª Edição) com exceção dos descritos no item j deverão ter gaiola de proteção modelo “DTA” + “Funny Car Roll Cage” recobrimdo o piloto (conforme imagens abaixo).





ACELERA  
RS



- j) **Veículos imports e superesportivos** com interna montada (permitido retirar os bancos), sem recortes ou substituição de peças originais por material mais leve (fibra) podem competir sem gaiola de proteção, desde que todos os sistemas de segurança originais (mínimo de 04 *airbags*) estejam ativos. Obrigatória indumentária completa de piloto.
- k) A construção e/ou preparação dos veículos deve sempre **priorizar a segurança**, tanto do piloto quanto de terceiros. É responsabilidade do preparador/piloto a escolha e utilização dos equipamentos de segurança e demais componentes adequados ao tipo de carro, potência, performance, velocidade e riscos em potencial.

O presente Regulamento foi aprovado pelo Conselho Técnico Desportivo Estadual e homologado pelo Presidente da Federação Gaúcha de Automobilismo.

Porto Alegre, 12 de maio de 2025.

**Carlos Eduardo R. Moreira**  
Listas Brasil - Promotor

**Carlos T. Strey**  
CTDE - Presidente

**Arlindo Signor**  
FGA Presidente