

FR001FM - FÓRMULA MILLENIUM

REGULAMENTO TÉCNICO 2026

ARTIGO 1 – CONDIÇÕES GERAIS

1.1. Definições

Tudo o que não estiver expressamente PERMITIDO neste regulamento, nos eventuais adendos emitidos pela Federação, durante a temporada 2026 fica entendido como PROIBIDO.

1.2. Veículo de competições “FR001FM-Fórmula Millenium”

Veículo de competição concebido exclusivamente para corridas de velocidade em circuitos (autódromos). A expressão Fórmula Millenium é um segundo nome do veículo homologado pela Federação Goiana de Automobilismo – FAUGO, oficialmente como FR001FM (Família Reis 001 Fórmula Millenium).

1.3. Características principais do veículo FR001FM

Veículo terrestre movido por seus próprios meios, sobre quatro rodas, das quais duas garantem a direção e duas a propulsão. Modelo “Sport Protótipo”, monoposto, piloto sentado ao lado esquerdo do habitáculo ou cabine sem cobertura com o piloto atuando em tempo integral no estilo “Spider”. Chassi tubular, carroceria confeccionada em fibra de vidro com características e medidas próprias da categoria, nos modelos 1, 2 e 3.

Modelo 1: tradicional com cobertura do motor possuindo 1(uma) tomada de ar para o motor e sem entradas de ar nas laterais para o motor (foto abaixo).



FAUGO

Federação Goiana de Automobilismo

Modelo 2: com cobertura do motor sem entrada de ar, com entradas de ar nas laterais na peça do meio da carroceria e direcionadas ao motor, uma em cada lado, antes das rodas traseiras (foto abaixo).



Modelo 3: com entradas de ar para o motor nas laterais da carroceria do meio, uma de cada lado antes das rodas traseiras e 01 (uma) entrada de ar para o motor na cobertura do motor (foto abaixo).



Com motorização e transmissão fixados sobre a suspensão traseira, através de agregado.

FAUGO

Federação Goiana de Automobilismo

1.4. Rodas

a) Ver definições no Artigo 13 – Rodas e Pneus

1.5. Peso do veículo

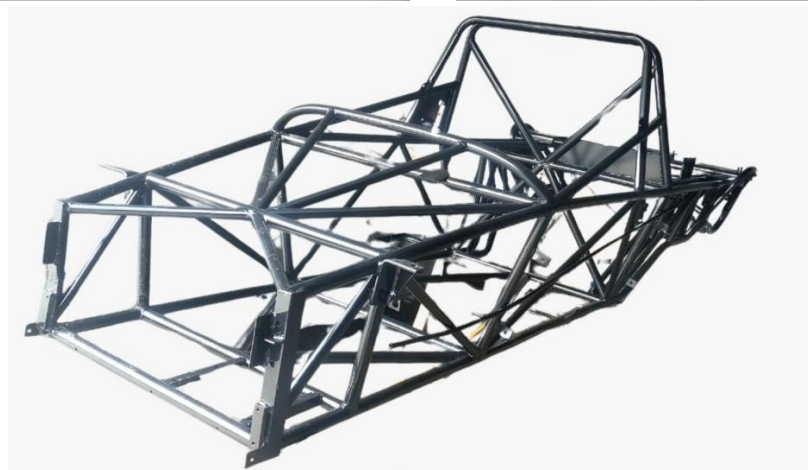
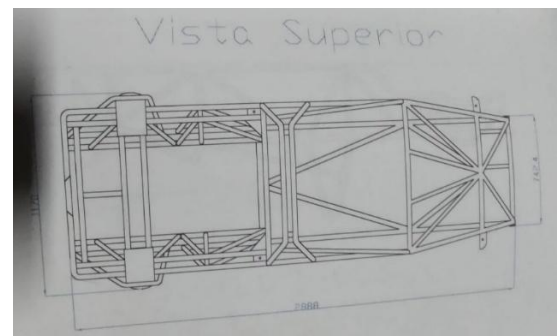
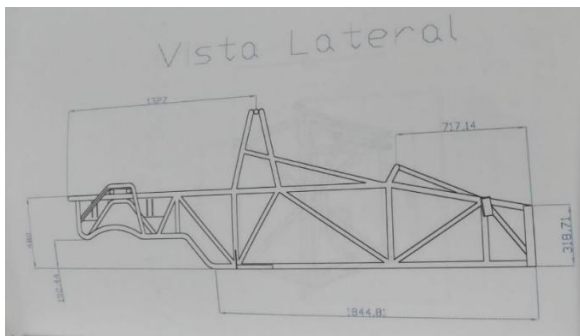
É o peso do carro em condições de marcha no curso de uma corrida, com o combustível no reservatório e seus líquidos.

Obs.: (Ver Artigo 4)

1.6. Estrutura principal (Chassis ver foto abaixo)

Parte da estrutura do veículo inteiramente suspensa, e para a qual são transmitidas as cargas da suspensão e que se estende no sentido longitudinal de fixação mais avançada da suspensão anterior do chassis, a fixação mais distante da suspensão posterior.

a) Permitido a retirada do cano que fixa o suporte do câmbio.



1.7. Cockpit

Habitáculo onde fica o piloto.

1.8. Célula de sobrevivência

Estrutura que contém o reservatório de combustível e o cockpit.



1.9. Chapa corta Fogo

Em alumínio com espessura de 2 ou 3mm e livre desenvolvimento.

1.10. Revestimento do cockpit

Obrigatório o uso de chapas de alumínio nas extremidades, fundo e laterais do cockpit para proteção do piloto, revestidas ou não com adesivos, parcial ou completamente.

ARTIGO 2 – NORMAS E REGULAMENTAÇÕES

- 2.1. As normas técnicas da FR001FM-Fórmula Millenium constantes deste regulamento, homologado pelo CTR-FAUGO-Conselho Técnico Desportivo Regional da FAUGO.
- 2.2. Vigência das modificações, somente mediante o “de acordo” do C.T.D.R. – FAUGO, que publicará as modificações ou adendos ao presente regulamento através de comunicados técnicos. Apenas as modificações relativas à segurança poderão entrar em vigor SEM AVISO PRÉVIO, os demais itens técnicos, somente 30 dias após sua publicação.
- 2.3. A observância contínua do regulamento durante todo o transcorrer da corrida, englobando as atividades oficiais no cronograma da mesma, os inscritos devem respeitar integralmente este regulamento.
- 2.4. Princípios da regulamentação técnica.

A regulamentação técnica é constituída dos detalhes que constituem os veículos da FR001FM-Fórmula Millenium para 2026.

- a) As peças devem permanecer nas suas posições e desenvolver as funções previstas para as mesmas.
- b) São admitidas apenas as modificações previstas no regulamento técnico da FR001FM-Fórmula Millenium.



ARTIGO 3 – CARROCERIAS E DIMENSÕES

3.1. Medições

Todas as medidas serão obtidas com o carro em condições normais de corrida, com o piloto a bordo.

3.2. Altura Total

Exceto pelo Santo Antônio e cobertura do motor, nenhuma parte do carro deve estar mais do que 100cm acima do solo com o piloto a bordo normalmente sentado e com o carro em condições normais de corrida.

3.3. Influência Aerodinâmica

Nenhum elemento do Santo Antônio deve ter formato que exerça um efeito aerodinâmico significativamente positivo sobre o desempenho do carro.

3.4. Bitola e rodagem

A bitola e a rodagem (anterior e posterior) devem permanecer na faixa de valores permitidos com o uso das peças originais das suspensões.

Bitola dianteira: largura máxima 149 milímetros;

Bitola traseira: largura máxima 155 milímetros.

3.5. Dispositivos aerodinâmicos

a) Aerofólio traseiro

- Uso obrigatório do aerofólio original do FR001FM-Fórmula Millenium, com altura máxima de 100cm do solo e 161 cm de largura.
- Uso obrigatório de dois (02) cabos de aço em cada lateral do aerofólio, fixando-o à carroceria ou ao suporte de metal que o sustenta, fixado ao chassis.
- Obrigatório o uso do suporte para o aerofólio em alumínio, aço ou ferro.

b) Tomadas de ar para refrigeração do motor:

- No máximo 3, sendo: Uma (01) em cada lateral da carenagem central, imediatamente à frente das rodas traseiras, com direcionadores de ar para o motor e uma (1) na parte superior da carenagem (capô de cobertura do motor).



3.6. Carenagem

A carenagem deverá obrigatoriamente ser dividida em três partes: bico com o spoiler dianteiro, parte intermediária ou central (cockpit), e a parte traseira cobrindo o compartimento do conjunto motriz (motor e câmbio).

- a) Permitido o uso das carenagens utilizadas nos modelos de 2001 a 2026.
- b) O Spoiler dianteiro poderá ter além da entrada de ar para o radiador, uma entrada de ar de cada lado para direcionadores de ar aos freios dianteiros.
- c) Permitido direcionadores de ar para freios traseiros sendo um de cada lado da carroceria central (cockpit) e imediatamente antes das rodas traseiras.

ARTIGO 4 – PESOS

4.1. Peso mínimo

O peso mínimo do conjunto carro com piloto deverá ser de 800kg.

- a) Os carros serão pesados ao término das provas da maneira que chegarem.
- b) A pesagem do piloto em separado será efetuada no horário especificado nos Regulamentos Particulares de cada competição da FR001FM-Fórmula Millenium.
- c) Balança fornecida pelo promotor do evento, devidamente aferida.

4.2. Lastro

- a) Poderão ser usados lastros de chumbo ou ferro para se obter o peso mínimo do conjunto, desde que sejam fixados em pontos distintos nos chassis (no mínimo 2 parafusos, mínimo 8mm, e utilizando-se porcas e contra-porcas em cada parafuso e que seja necessário o uso de ferramentas para retirá-los.
- b) Devem ser constituídos de blocos sólidos unitários de no máximo 10kg cada, permitindo-se a lacração dos mesmos.
- c) O concorrente responde pela presença e condições da fixação do lastro.
- d) Lastro só será considerado quando o mesmo for fixado.

4.3. Acréscimo de peso durante a corrida

É proibido qualquer acréscimo ao veículo de líquidos, fluídos ou qualquer material durante ou após a corrida antes das vistorias técnicas, bem como a substituição de qualquer peça por uma mais pesada.



ARTIGO 5 – MOTOR

Motor VW AP 1.8 - MI, de 8 válvulas “originais” com sistema de injeção e ignição original,(1AVB) devendo ser lacrado antes das tomadas de tempos (classificatórias e corridas), juntamente com o chicote elétrico e a centralina ou unidade eletrônica e conferidos após as atividades oficiais ou à qualquer momento durante a programação oficial.

5.1. Vistorias e conferências

As equipes deverão colocar à disposição da Comissão Técnica e de vistoria (oficiais da prova), a qualquer momento durante treinos oficiais e coletivos, nos boxes, no parque fechado (antes da largada e intervalos de baterias) e após as competições, o conjunto (motor/chicote/centralina) para vistorias e conferências com aferição do funcionamento, através de aparelho eletrônico oficial, onde serão observadas as condições de utilização do conjunto, que deverão ser as mesmas definidas, tais como: temperatura, regime de funcionamento e condições gerais do conjunto, preservando-se intactos todos os lacres do conjunto, parâmetros e medidas.

5.2. Bloco do motor:

Bloco do motor VW AP1.6/1.8.

É permitido o trabalho (usinagem) e encamisamento do bloco com o propósito de adequação da capacidade volumétrica máxima, sendo o material das camisas idênticos ao do bloco.

É permitido tampar as aberturas que não se usam no bloco e na tampa de cilindros com somente o propósito de tampa-las.

É permitido aplinar o bloco do motor.

5.3. Arvore de manivelas:

Original do motor VW AP 1.8

Proibido qualquer retrabalho.

É permitido somente balanceamento, e a retifica dos colos de mancal e de biela até 0,50 mm, porém, o curso deverá permanecer original.

A peça deverá conter identificação do fabricante.

5.4. PISTÕES

É Permitido o uso de pistões VW AP 1.8, Gasolina ou Flex (Ex P2437) com sobremedida até 0,50 mm.

É vetado o uso de pistões de cabeça plana.

Os pistões, anéis e pinos devem ser originais de fábrica, ou do mercado de reposição.

Proibido qualquer retrabalho, devendo permanecer originais todas as medidas e formatos.

Deve ser mantido o número, a ordem e o principio de funcionamento dos anéis do motor original.

FAUGO

Federação Goiana de Automobilismo

Folgas dos pistões livre

Entre pontas dos anéis: livre.

Posição de montagem: original

Fica proibido o uso de pistão forjado.

5.5. BIELAS

As bielas devem ser originais do motor sem retrabalho.

Posição de montagem originais.

Permitido equalizar peso das bielas mantendo uma original.

5.6. VOLANTE DO MOTOR

Original e que possa se identificar a procedência original do mesmo.

A cremalheira do motor de partida deve permanecer original, com relação ao número de dentes, largura e altura dos mesmos.

É permitido a redução do peso através de usinagem até um peso mínimo de 5.500 gramas, com tolerância +/- 10g, permitido o balanceamento.

5.7. JUNTA DO MOTOR

Livres/Nacionais.

5.8. CABEÇOTE

Deverão ser usados cabeçotes originais dos modelos VW AP 1.6/1.8 litros 8 válvulas, sem retrabalho. Permitido aplainar a face inferior (rebaixar) com a finalidade única de acerto da taxa de compressão (rebaixar máximo 1,5mm), sendo permitido o rasqueteamento na câmara de combustão, somente para retirada de rebarbas proveniente da usinagem (altura original do cabeçote:133mm).

Permitido substituir as guias de válvulas, permanecendo as dimensões originais.

E proibido jatear, lixar, ou qualquer outro tipo de trabalho que vise melhorar a superfície ou dutos do cabeçote.

Os dutos de admissão e escapes deverão permanecer originais.

Assentamento da mola não poderá ser usinado.

5.9. COMANDO DE VÁLVULAS

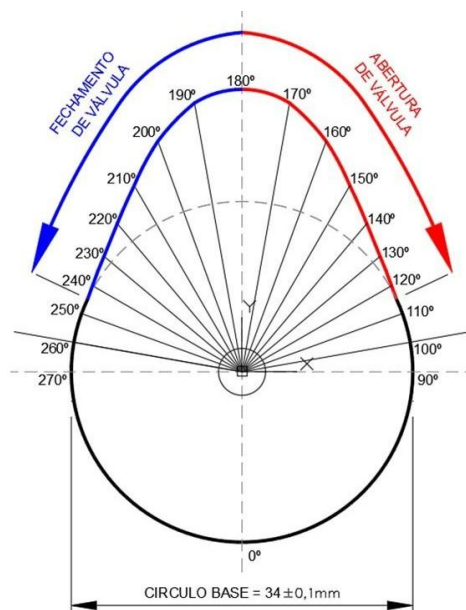
Originais códigos 027.7, 026.6 BE ou 037.1, SAMCAMS 27.7 e SPA 27.7 sem retrabalho.

Permitido cópias, desde que nacional com graduação conforme tabela 1, ângulo de permanência "X" e tolerâncias definidos neste artigo do regulamento técnico.

Graus [°]	Levante Admissão [mm]	Levante Escape [mm]
100	0,00	0,01
110	0,00	0,01
120	0,52	0,59
130	2,72	2,86
140	5,76	5,76
150	8,07	8,08
160	9,77	9,75
170	10,85	10,83
180	11,20	11,20
190	10,88	10,86
200	9,85	9,82
210	8,18	8,11
220	5,90	5,82
230	3,06	2,97
240	0,76	0,74
250	0,05	0,07
260	0,00	0,03

Tabela – medidas dos levantes para cópias dos comandos

As medidas indicadas na tabela acima, válidas para as cópias dos comandos, são obtidas conforme imagem 6 abaixo, onde o ângulo de 180° está na linha imaginária formada entre o centro do círculo base e o levante máximo. Os ângulos menores que 180° são obtidos através das leituras realizadas na região que comanda a abertura das válvulas e ângulos maiores que 180° obtidos através das leituras realizadas na região que comanda o



Fechamento das válvulas.

Imagem – indicação metodologia de medição conforme tabela

Além da tabela , as cópias dos comandos deverão ter permanência máxima “X” de $225^\circ \pm 2^\circ$. A permanência deverá ser medida através da fórmula a seguir, onde o ângulo “X” é igual a $X = 2(\alpha + \beta)$, sendo os ângulos “ α ” e “ β ” medidos conforme ilustrado na imagem 7 abaixo.

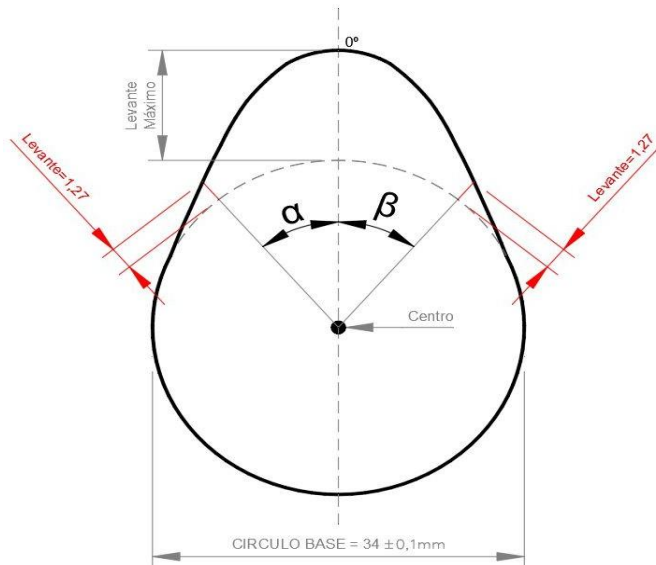


Imagem – ilustração dos ângulos para definição do ângulo de permanência “X”

Tolerâncias permitidas:

- Lobe Center = $110 \pm 1 [^\circ]$
- Levante à 180° = tolerância de $-0,20\text{mm}$ à $+0,05\text{mm}$.
- Levante para demais ângulos da tabela: tolerância de $-0,30\text{mm}$ à $+0,30\text{mm}$.
- Círculo Base: $34,0 \pm 0,1\text{mm}$.
- Peso mínimo do comando: 2.050 gramas.

Ao término de cada etapa, poderão ser retirados os comandos de válvulas dos 3 (três) primeiros colocados de cada categoria e enviados para leitura e conferência dos mesmos.

5.10. COMANDO DE VALVULAS – SPA

PN SPA: EVCVSW04F
 Graduação: 266°
 Código VW: 027-7
 Graduação @ $.050^\circ$: 224°
 Levante ADM: 11,15 mm
 Levante ESC: 11,15 mm
 Círculo Base: 34,00 mm
 Tucho: Hidráulico





Federação Goiana de Automobilismo

5.11. POLIAS

As polias e engrenagens são originais do motor, sendo permitido o uso da polia do eixo de comando de válvulas com regulagem de ponto (margarida).

A polia da árvore de manivela é livre.

A carenagem de proteção é livre.

Correias de procedência livre.

Correia do alternador é de uso obrigatória.

5.12. VÁLVULAS

Originais do motor VW AP 1.6/1.8 ou do mercado paralelo sem qualquer retrabalho, podendo apenas sua retífica no ângulo de assentamento para reaproveitamento da mesma, diâmetros máximos: admissão até 38,1mm (trinta e oito milímetros e um décimo) e escape ate 33,2mm (trinta e três milímetros e dois décimos).

5.13. SEDES DE VÁLVULAS

Permitido a retífica das sedes somente no ângulo de assentamento da válvula, este angulo de assentamento da válvula deverá ser mantido em sua medida original (45 graus).

Quando da troca ou conserto da sede, fica estabelecido que somente poderá receber retrabalho, a parte de aço da sede, não podendo sob hipótese alguma haver marcas de ferramentas no alumínio do duto. Portanto, deverá ser mantido o degrau original bem como os ângulos originais.

5.14. TUCHOS

Os tuchos e seu diâmetro deverão ser originais de fábrica ou do mercado paralelo, sem retrabalho.

5.15. MOLAS, PRATOS E TRAVA DAS VÁLVULAS

Deverão ser originais VW e coerentes com o modelo de cabeçote escolhido, sem qualquer retrabalho.

5.16. VELAS E CABOS DE IGNIÇÃO

Livres/Nacionais.

5.17. SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO DE AR

O coletor de admissão deverá ser original do motor sem retrabalho.

Diâmetro do restritor no corpo de borboleta, diâmetro máximo 60mm.

5.18. VÁLVULAS INJETORAS

Livre/Nacionais.

O tubo distribuidor (flauta) deverá ser original do motor sem qualquer retrabalho interno, podendo retrabalhar o ponto de fixação da flauta ao coletor na parte externa para adaptação dos bicos injetores.

FAUGO

Federação Goiana de Automobilismo

Permitido somente o uso de regulador de pressão nacional, com trabalho livre.

5.19. SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO

É permitida a construção de defletores no Carter original.

Bomba de óleo original, marca e procedência.

É permitido alterar a pressão do óleo através do retrabalho na mola de bomba de óleo, substituindo, cortando ou calçando a mola reguladora de pressão.

5.20. BOMBA DA ÁGUA

Original do veículo ou do mercado de reposição sem retrabalho.

5.21. Acelerador com acionamento por cabo de aço e com livre desenvolvimento.

5.22. Fixação do motor

- Devem ser utilizados calços de tecnil com altura livre.
- Permitido a retirada do calço dianteiro e suporte do mesmo.

5.23. Escapamento



Tubo final do coletor
Medida: comprimento 38cm à 40cm



coletor de escape
Medida: comprimento 73cm à 76cm

- Uso obrigatório do sistema de escapamento original do FR001FM-Fórmula Millenium, ou similar nas medidas originais.
- Coletor de escape original de acordo com o projeto do fabricante. Comprimento 73 a 76 cm, diâmetro 1 ½ (polegada).
- Cano complementar do coletor de escape do motor deve possuir de 38 a 40cm de comprimento, diâmetro máximo 2" (polegada).

ARTIGO 6 – RESERVATÓRIO E DUTO DE COMBUSTÍVEL

6.1. Reservatório de combustível

Uso obrigatório do reservatório de combustível do FR001FM-Fórmula Millenium com capacidade máxima de 33 litros.



- 6.2. Acessórios e dutos
- a) Acessórios e dutos livres;
 - b) Nenhum duto de combustível pode passar pelo interior do cockpit;
 - c) Permitido o uso de pescador de combustível utilizando mangueira flexível ou sistema de saída do combustível do reservatório por gravidade via duto de metal (tubo) e conexões;
 - d) Permitido o uso de filtros;
 - e) Permitido o uso de separador;
- 6.3. O reabastecimento é proibido no grid de largada e durante as corridas.

ARTIGO 7 – SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO

- 7.1. Recipiente de recuperação
- a) O sistema de lubrificação prevê um respiro externo que deve terminar em um recuperador de óleo com capacidade mínima de um e meio (1,5) litro.
 - b) Ponto de fixação do depurador de óleo livre: desde que instalado próximo ao conjunto motriz.

ARTIGO 8 – SISTEMA ELETRICO

- 8.1 Motor de partida
- a) É obrigatório o uso do motor de partida elétrico original VW, ou do mercado de reposição.
 - b) Permitido o uso de isolante térmico nos cabos de alimentação do motor de partida.
- 8.2 Bateria
- a) Bateria de chumbo, com tensão nominal de 12 volts e no máximo 60 amperes.
 - b) Posição: original do carro (lado direito).
 - c) Fixação: com alça tipo “U” com no mínimo dois (02) parafusos.
 - d) A bateria deve conservar as suas características originais.
- 8.3 Bomba de Combustível
- a) Livre: do mercado de reposição nacional.
 - b) O posicionamento da bomba de combustível é livre desde que longe de partes quentes e fora de célula de sobrevivência.



- 8.4 Arrefecimento
- Radiador livre nacional.
 - Tubulação que leva a água do radiador ao motor feita em tubo de ferro ou alumínio.
 - Mangueiras livres.
 - O radiador (único) deverá estar fixado no bico frontal (medidas padrão)

ARTIGO 9 – TRANSMISSÃO

- 9.1. Uso obrigatório da caixa de câmbio VW 5 machas original, com relação abaixo. Fica proibido o intercâmbio de peças com outros modelos de câmbios.
- 9.2. Relação de marchas (únicas):
- 1ª – 11/38
 - 2ª – 18/35
 - 3ª – 28/36
 - 4ª – 31/32
 - 5ª – 35/28
- 9.3. Coroa e pinhão: 37/9
- 9.4. Marcha a ré
Todos os carros devem ser dotados da engrenagem de marcha a ré, e que possa ser acionada em qualquer momento de uma corrida pelo piloto sentado normalmente ao volante.
- 9.5. Controle de tração
É proibido o uso de sistema de controle de tração.
- 9.6. Preparação
- É proibido qualquer tipo de preparação que altere o funcionamento original da caixa de câmbio de velocidades.
 - Fica permitido o frezamento das engrenagens e a troca das molas do retem para evitar que escape marchas.
 - Calço do câmbio: livre.
 - Selo do câmbio: livre.



Federação Goiana de Automobilismo

- 9.7. Diferencial e caixa de satélites.
Original VW 37/9. Não é permitido qualquer modificação neste componente.
- 9.8. Semi Eixos
Utilizado no VW Santana/ GOL, com qualquer comprimento e qualquer diâmetro.
- 9.9. Embreagem
- Obrigatoriamente o uso de embreagem original VW ou do mercado de reposição.
 - Acionamento via cabo, com o livre desenvolvimento.
 - Proibido uso de embreagem de cerâmica.
- 9.10. Alavanca
- Acionamento por varão, com o livre desenvolvimento.
 - É facultativo o uso de revestimento de alumínio para o sistema de alavanca no interior do cockpit.

ARTIGO 10 – SUSPENSÃO

- 10.1 É proibido a cromeação dos elementos da suspensão feitas em aço.
- 10.2 Suspensão dianteira
- Original VW com modificações
 - Alinhamento: livre
 - Amortecedor
 - Permitido o uso do amortecedor Turbo Gás Cofap nº 12.797(ou similar).
 - Permitido somente a diminuição do haste do amortecedor
 - Feixe de mola: livre utilização do feixe de molas da Brasília ou do Fusca
 - Batentes: livre uso, de fabricação nacional
- 10.3 Suspensão traseira
- Original do Chassis da FR001FM-Fórmula Millenium
 - Balança inferior do Gol: obrigatória a manutenção das características originais de construção permitindo retrabalho dos furos que fixam o pivô
 - Permitido a utilização de qualquer tipo de material para a confecção das buchas
 - Barra estabilizadora original: sem retrabalho e quando usada deve possuir diâmetro máximo de 19,5mm



Federação Goiana de Automobilismo

- e) Amortecedor:
 - Permitido somente o uso do Turbo Gás Cofap nº 12.797(ou similar), com adaptadores.
 - Permitido somente a diminuição da haste do amortecedor.
- f) Permitido o uso de suporte para Unibol na fixação superior do amortecedor.
- g) Mola: o diâmetro mínimo da barra é de 13,2mm e máximo de 14,3mm, com 4 ou 5 espirais em seu formato original.
- h) Batente: livre uso de fabricação nacional.
- i) Alinhamento: livre.

ARTIGO 11 – SISTEMA DE FREIO

11.1 Freio dianteiro

- a) Pinças de Freio: modelo ATE usadas no VW Santana (ou similar à venda no mercado de reposição) ano 90 em diante com ABS.
- b) Discos de Freio: Ventilados usados no VW Santana (ou similar à venda no mercado de reposição) ano 90 em diante com diâmetro mínimo 238,8mm e no máximo de 256mm.
- c) Cubo e manga de eixo: original do fabricante em dois modelos.
 - Cubo modelo antigo com rolamento original da roda do fusca.
 - Cubo modelo novo com rolamento duplo da roda do Fiat 147; mantendo a mesma bitola de rodagem.

11.2 Freio traseiro

- a) Pinças de Freio: modelo ATE / Varga usadas no sistema de freio dianteiro do Santana (ou similar à venda no mercado de reposição) ano 90 em diante com ABS ou do Vectra peça nº FN524240.
- b) Discos de Freio: usados no Santana (ou similar à venda no mercado de reposição) ano 90 em diante com diâmetro mínimo 238,8mm e máximo de 256mm.
- c) Pastilhas de Freio: de fabricação nacional, com livre retrabalho.
- d) Fica permitido o uso do freio antigo original do FR001FM-Fórmula Millenium.

11.3 Cilindro mestre

- a) Permitido somente o uso de dois cilindros mestres da Kombi ou do Fusca com circuito simples.
- b) Diâmetro de pistão: 17 a 22mm.
- c) Reservatório de óleo de freio livre de modelo e sua fixação.

FAUGO

Federação Goiana de Automobilismo

11.4 Conexão e mangueiras

Permitido o uso de qualquer tipo e material para conexões e mangueiras e ou Aeroquip.

ARTIGO 12 – SISTEMA DE DIREÇÃO

12.1. Original do chassis sem modificação

12.2. Coluna e Direção: permitido a sua fixação na parte superior ou inferior da barra transversal inferior do painel de instrumentos.

12.3. Deve estar a uma distância de 300 a 400mm da lateral esquerda do cockpit até o centro do cubo volante.

12.4. Volante: obrigatório o uso do volante circular totalmente fechado.

- Permitido o uso de engate rápido.

12.5. Painel de instrumento: livre

- Proibido o uso de telemetria ou similar.

ARTIGO 13 – RODAS E PNEUS

13.1. As rodas permitidas são: modelo R140 e (ou) R160 da Rodão, aro 13" x 5,5", offset 3,8mm, 4 furos (4x100) ou similar nas mesmas medidas.

Fotos: Modelos de rodas disponíveis no mercado de autopeças e acessórios que possuem medidas definidas no artigo 13.1



13.2. Fica permitido a usinagem para abertura do furo central da roda para permitir o encaixe no cubo do veículo.

FAUGO

Federação Goiana de Automobilismo

13.3. Pneu 175/70/R13 importados marca Ironhead, modelo Reflex RH01- 82T (foto abaixo).



13.4. A lacração dos pneus será feita pelo comissário técnico, de acordo com o cronograma oficial do evento.

13.5. Permitido lacrar um pneu novo ou meia vida para ser usado como estepe, por corrida/etapa.

13.6. Obrigatório usar pneus novos (sem uso) no eixo traseiro para as 1^{as} corridas de cada etapa ou em corrida única, colocados nos veículos antes das tomadas de tempos e lacrados nas vitorias técnicas. Quando da realização de 2^{as} tomadas de tempos e corridas, os pneus usados no eixo traseiro nas 1^{as} corridas poderão ser re-utilizados da forma que chegaram, desde que sejam novamente vistoriados e lacrado antes do abastecimento e no parque fechado quando acontecem as vitorias. **Na dianteira pode-se usar pneu semi-novo de qualquer marca e modelo (conservando as medidas 175x70x13), desde que vistoriado e aprovado pela comissão técnica oficial.**

ARTIGO 14 – SEGURANÇA

14.1. Extintores:

Uso obrigatório de extinto previsto para a FR001FM-Fórmula Millenium.

a) No extintor deve ser indicado, de maneira visível as seguintes informações:

- Capacidade 4Kg
- O manômetro fixado na bombona do extintor deverá estar sempre com a agulha na posição “verde”.



Federação Goiana de Automobilismo

- b) Cada bombona do extintor deve ser protegida de maneira adequada e deve ser colocada na célula de sobrevivência e em posição original de trabalho. Em cada caso a sua fixação deve ser capaz de resistir uma desaceleração de 25G.
- c) O piloto normalmente sentado com o cinto de segurança afivelado e o volante montado, deve ser capaz de ativar manualmente todo o extintor. Além disso, um dispositivo de ativação externo deve ser combinado com o interruptor do circuito, devendo ser marcado com um “E” em vermelho no interior de um círculo branco.
- d) O sistema deve funcionar em qualquer posição do carro, ainda que o mesmo esteja capotado.
- e) As saídas do pó do extintor devem ser direcionadas ao sistema de alimentação (bomba de combustível) e à flauta (bicos injetores) do motor e ser instalado de modo a não ficar direcionadas para o piloto ou para o interior do cockpit ou célula de sobrevivência.

14.2. Chave geral de corte elétrico

- a) Uso obrigatório do dispositivo originalmente previsto para o FR001FM-Fórmula Millenium em 2(dois) locais do veículo.
- b) No painel de instrumentos: O piloto sentado normalmente no seu lugar, com o cinto de segurança afivelado e com o volante instalado, deve ser capaz de interromper todos os circuitos elétricos e desligar o motor mediante um interruptor antideflagrante.
 - Colocação no painel de instrumentos no lado esquerdo do veículo,
- c) Deve haver também um interruptor na parte externa do veículo, a ser acionado pela equipe de socorro.
- d) Deve ser fixado do lado direito do veículo e ser identificado com um símbolo em forma de relâmpago vermelho no interior de um triângulo azul.

14.3. Luz de chuva/freio

- a) veículos devem estar equipados com duas (02) lanternas vermelhas capazes de funcionarem durante treinos oficiais, tomadas de tempos e corridas.
- b) Podendo serem ligadas pelo piloto normalmente sentado a direção.
- c) Permitido retrabalho na carenagem para adaptação das lanternas.

14.4. Cinto de segurança

- a) No mínimo 5 pontas homologado.
- b) Em perfeito estado de conservação, com validade ou não.
- c) Parafusos de fixação do cinto de no mínimo 8mm.

FAUGO

Federação Goiana de Automobilismo

- d) Fixar os parafusos que prendem as pontas sobre os ombros do piloto, em chapa metálica com espessura mínima de 3mm, com até 120mm de altura, soldada no chassi do lado esquerdo imediatamente atrás do assento do piloto (conforme foto).



14.5. Banco

Feito em poliuretano ou fibra de vidro.

14.6 É obrigatório, nos treinos e provas, o uso de capacete de proteção devidamente atado, com viseira, homologado pelo INMETRO ou órgão nacional ou internacional competente, balaclava, macacão e sapatilhas de competição, homologados pela FIA/CBA, devendo constar no macacão e capacete o nome e fator RH do piloto.

ARTIGO 15 – ASSOALHO

15.1. O assoalho (fundo do carro) deverá ser plano constituído na parte que pertence a célula de sobrevivência e a parte que comporta o conjunto motriz de uma folha de compensado naval com espessura mínima de 8mm ou chapa em alumínio com espessura mínima de 3mm.

15.2. Na parte que constitui o prolongamento lateral e o bico do carro deverá ser constituído de folhas de compensado naval de 8mm a 10mm ou folhas de alumínio com espessura mínima de 3mm. Nestas partes será permitido revestimento das folhas de compensado com folhas de alumínio de no máximo 1mm de espessura. Fica permitido colar o compensado com alumínio.

15.3. Sistema de fixação do assoalho livre.

ARTIGO 16 – PEDALEIRA

Original do fabricante do FR001FM-Formula Millenium.

- a) Livre utilização de sistema de regulação e retrabalho.
- b) Proibido o uso de Unibol.

ARTIGO 17 – ESTRUTURAS DE PROTEÇÃO NO COCKPIT

17.1. Arco de proteção “Halo”, construído de forma circular em tubo de aço carbono com diâmetro externo de no mínimo 35mm, com haste frontal perfazendo um Tripé (foto). Fixado em 3 pontos do chassis, sendo um ponto em cada lateral do arco tipo “Santo Antônio” por meio de parafusos de 8mm e um ponto fixando por solda ou parafuso (ou trava) em pino macho que deverá estar localizado na parte superior do painel de instrumentos, acima e na mesma direção da coluna de direção do veículo (conforme foto).



17.2. Altura da estrutura de proteção

Deve haver altura suficiente para que uma reta, traçada desde a metade da primeira estrutura do cockpit até a metade da segunda, passe sobre o capacete e estando com o cinto de segurança afivelado.

- a. O ponto mais alto da estrutura deve estar a pelo menos 5cm acima do capacete do piloto, normalmente sentado e com cinto afivelado.
- b. Ver foto em anexo (Fotos e Medidas – Artigo 1.6).



ARTIGO 18 – COMBUSTÍVEL

- 18.1. Durante uma corrida/etapa/bateria cada concorrente deverá utilizar obrigatória e unicamente o combustível que será fornecido e/ou indicado pela organização da prova no autódromo.
- 18.2. O veículo no abastecimento da primeira corrida/bateria/etapa deverá comparecer ao parque fechado com o tanque completamente drenado.
- 18.3. Cada concorrente receberá a quantidade de combustível que deverá ser utilizada para a corrida/etapa ou bateria. Para a 2ª corrida, o tanque deverá estar completamente drenado no parque fechado.
- 18.4. É proibido a adição de qualquer outro combustível e/ou aditivo.

ARTIGO 19 – MANUTENÇÃO OU REPARO

- 19.1 A retirada do veículo do parque fechado para reparos ou qualquer outro fim, não autorizado pelas autoridades da competição, acarretará em desclassificação/ exclusão.

ARTIGO 20 – VISTORIA TÉCNICA

- 20.1 As despesas de desmontagem e montagem dos carros ocorrerão inteiramente por conta das equipes.
- 20.2 Os comissários técnicos reservam-se no direito de retirar e reter uma ou mais peças mecânicas para controles técnicos, sendo devolvidas após aferidas no estado em que foram encontradas.
- 20.3 Todos os veículos classificados permanecerão a disposição dos comissários técnicos, desportivos, durante o regime de parque fechado.
- 20.4 Apenas o representante oficial da equipe e o mecânico poderá entrar no parque fechado ou no local onde serão realizadas as vistorias técnicas de seu veículo.



- 20.5 Serão feitas vistorias técnicas de lacres, itens de segurança preliminares (antes das largadas) nos boxes ou no parque fechado e vistorias técnicas completas, obrigatoriamente e imediatamente ao término de cada etapa pelo Comissário Técnico Oficial no parque fechado.
- 20.6 Os pilotos que passando pela bandeira quadriculada não seguirem diretamente para o parque fechado, serão penalizados pela comissão desportiva.

ARTIGO 21 – CONSIDERAÇÕES FINAIS

As alterações técnicas ao presente regulamento quando houverem, serão divulgadas em forma de adendo e entrarão em vigor trinta (30) dias após sua divulgação.

O presente regulamento foi aprovado pela CTDR-FAUGO e homologado pelo presidente da Federação Goiana de Automobilismo, com validade de até 31 de dezembro de 2026.

A Federação Goiana de Automobilismo - FAUGO, os clubes promotores e os fabricantes do FR001FM - Fórmula Millenium não serão responsáveis por quaisquer peças tais como: motor, câmbio, etc., de procedência duvidosa ou adulterada, devendo ficar os pilotos atentos para não terem aborrecimentos futuros com a justiça comum e desportiva.

Goiânia, 07 de maio de 2026.

Sérgio Reis Crispim

Presidente da FAUGO

Angelo Marques Ribeiro dos Santos

Vice-Presidente CTDR - FAUGO