

Publicado em 02.02.2022

Atualizado em XX.XX.2022

ÍNDICE

- DEFINIÇÃO
- REGULAMENTO TÉCNICO

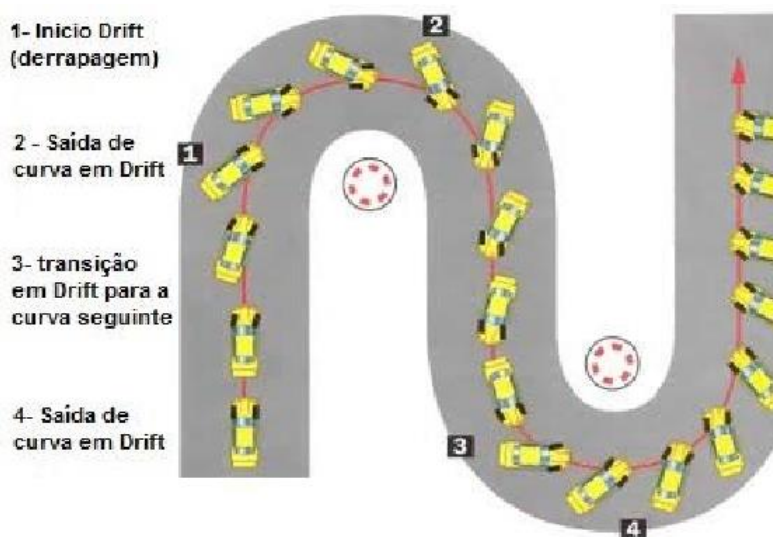
1	VEÍCULOS
2	PILOTOS
3	LICENÇAS, HOMOLOGAÇÕES E SEGUROS
4	TRAÇADOS, LIMITES E LOCAIS DE PROVAS
5	EQUIPAS / PADDOCK
6	MODIFICAÇÕES

O presente Regulamento aplica-se a todas as provas do Campeonato Portugal de Drift, têm de cada uma das mesmas apresentar Regulamento Particular de Prova e devidamente aprovado pela FPAK.

DEFINIÇÃO

Drift ou Drifting é uma técnica de condução que consiste em fazer as curvas em derrapagem controlada, fazendo com que a traseira do carro se solte e percorra a parte exterior da curva, enquanto a parte da frente percorre o interior, com o máximo de ângulo e velocidade possível, controlando o nível de derrapagem, fazendo o carro andar literalmente de lado. Veja a imagem em baixo para perceber melhor.

Numa competição de Drift existem vários parâmetros designados, como a Velocidade (de entrada e média), Ângulo de Drift, proximidade aos clipping-points e/ou Drift Zones e aos outros carros (Linha), Espetáculo dado pelo piloto, e que são avaliados por Juízes e/ou telemetria. O ponto alto da competição é a fase final, as designadas *batalhas*, nas quais os pilotos competem no 1 contra 1 em simultâneo no traçado.



Art. 1 - VEÍCULOS

1.1. Verificações Técnicas

1.1.1 - As Verificações Técnicas são sempre obrigatórias, tendo o veículo de ser apresentado no estado em que será utilizado na competição e com todo o equipamento de segurança necessário.

1.1.2 - As verificações Técnicas serão realizadas em data e hora a ser indicadas no regulamento particular da prova.

1.2.1 - Tipo de Veículos Admitidos - havendo uma grande variedade (quanto à potência e preparação) de veículos que habitualmente são utilizados para prática desta modalidade, os mesmos foram agrupados por categorias, sendo elas INICIADOS, SEMI-PRO E PRO, de modo a separar os veículos e o seu tipo de preparação, sendo adotada esta mesma designação.

1.2.2 - São admitidos veículos ligeiros com tração traseira, com chassis de origem ou não, da marca e do modelo de fabrico em série.

1.2.3 - São admitidos veículos ligeiros com tração 4x4 de série, desde que convertidos apenas a tração traseira.

1.2.4 - Não são admitidos veículos com tração dianteira de série e convertidos para tração traseira.

1.2.5 - Não são admitidos veículos com chassis tubular.

1.3 - Categorias

1.3.1 - Categoria - INICIADOS

1.3.1.1 - Motor - o motor tem de ser o comercializado de série no veículo. Não é permitida a alteração, substituição, modificação do motor, em parte ou no todo, não sendo permitido cortar/alterar ou retirar a proteção (chapa) contrafogo que separa o habitáculo do compartimento do motor. É permitida a alteração da centralina eletrónica, da injeção, dos sistemas de admissão, escape e sobrealimentação (Turbo, etc...). É também permitida a colocação de sobrealimentação (Turbo, etc...). Não será tolerada qualquer perda de fluídos de nenhum tipo (óleo, combustível, água, anticongelante, etc..).

1.3.1.2 - Suspensão - É permitido a substituição e/ou a modificação da suspensão, bem como dos braços ou dos triângulos da suspensão superior ou inferior do veículo, desde que não afete a segurança do veículo, não sendo permitido mudar/alterar o lugar original das torres dos amortecedores. São permitidas barras anti-aproximação, à frente e atrás.

1.3.1.3 - Carroçaria - A carroçaria do veículo pode ser modificada desde que não invalide o ponto 1.3.1.2. A carroçaria deve estar em bom estado de apresentação e conservação. Tem de respeitar as linhas do veículo de série. Todos os painéis e vidros tem de estar devidamente fixados. O piloto tem de estar totalmente isolado do compartimento do motor, da bateria, do depósito e tubagens de combustível e da água.

1.3.1.3.1 - Exterior - Pode ser alterado, modificado. Tem de apresentar um aspeto muito próximo do veículo de série.

1.3.1.3.2 - Interior - Pode ser alterado, modificado, desde que não coloque em risco o piloto e/ou terceiros, nem a segurança do veículo.

1.3.1.4 - Direção - São permitidas modificações ao sistema de direção.

1.3.1.5 - Travões - Os travões têm de estar em perfeitas condições de funcionamento, sendo permitida a colocação de sistema hidráulico, e sendo obrigatório que o sistema funcione também como o de origem. O travão de pé tem de travar às 4 rodas.

1.3.1.6 - Ganchos de reboque - São obrigatórios os ganchos de reboque: um na frente e um na traseira do veículo, para reboque rápido do mesmo em caso de acidente ou paragem. Têm de estar visivelmente assinalados por meio de autocolante com seta indicativa em cor de contraste. Têm de permanecer colocados durante toda a prova.

1.3.1.7 - Combustível e depósito - É permitido usar qualquer grau/tipo de gasolina ou gasóleo. O depósito de combustível poderá ser o de série do veículo ou um depósito de combustível aprovado FIA - conforme o Art. 253.14 do Anexo J do CDI, ou ainda um depósito de combustível de segurança seguindo a norma SFI 28.1.

1.3.1.8 - Bateria - A bateria tem de estar bem fixa e protegida no seu lugar. Se fora do seu local de origem, tem de estar dentro duma caixa de plástico e isolada do habitáculo do piloto, bem como de tubos e depósitos de combustível. A referida caixa tem de ter um respirador, bastando para isso a abertura dum orifício na mesma.

1.3.1.9 - Eletricidade - É obrigatório interruptor corta - circuitos (*Master Electrical Cut Off Switches*) com acesso pelo interior e exterior do veículo, podendo o mesmo ser amovível sem necessidade de fixação ou furação. O mesmo tem de desligar todos os circuitos elétricos (bateria, alternador ou dínamo, luzes, avisadores, ignição, acessórios elétricos, etc.) e tem de igualmente parar o motor. No interior tem de ser de fácil acesso ao piloto. No exterior, tem de ser instalado o interruptor na carroçaria no lado do piloto, junto à parte inferior do para-brisas, pode ser no guarda-lamas ou capot, pode ser amovível, sem necessidade de fixação permanente. Tem de estar visivelmente assinalado, quer no interior quer no exterior, por meio de um autocolante com raio vermelho colocado num triângulo azul debruado a branco com, pelo menos 12 cm de base.

1.3.1.10 - Luzes - Obrigatórias pelo menos duas luzes de presença na dianteira, uma de cada lado e duas luzes de travão na traseira. No caso de ser prova noturna, são obrigatórias duas luzes de médios na dianteira, uma em cada lado. Têm de estar em perfeito funcionamento, durante toda a prova, inclusivamente as de travão, exceto em caso de acidente e destruição das mesmas durante a prova. É aconselhável a colocação de luzes de travão adicionais, fita tipo led ou idêntico no seu efeito, na parte frontal do veículo, com pelo menos 60cm de comprimento, têm de as mesmas ser bem visíveis do exterior. Este sistema pode estar dentro ou fora do veículo, tendo o mesmo de ser instalado na parte superior do para-brisas dianteiro.

1.3.1.11 - Pneus - Não são permitidos pneus slicks. Apenas é permitido o uso de pneus comerciais aprovados para circulação em estrada (via pública). Não há nenhuma limitação no número de pneus a usar em cada prova.

1.3.1.12 -- Jantes - São permitidas jantes diferentes das de série do veículo. Está autorizada a utilização de espaçadores diretos limitados a 25mm de espessura máxima. Entre 25,01 e 35mm os espaçadores terão que ser de dupla-furação em que o espaçador aperta à manga de eixo com parafuso cónico e a jante aperta ao alargador com perno e fêmea cónica.

1.3.1.13 - Escape - O sistema de escape terá de ter um silenciador, sendo o limite máximo autorizado de 95DB (decibéis), para uma velocidade de rotação do motor de 3 500 rpm para motores a gasolina, e 2500 rpm para motores Diesel.

A saída do tubo de escape deve situar-se a uma altura máxima de 45 cm e mínima de 10 cm em relação ao solo. Essa saída deverá encontrar-se no interior do perímetro da viatura e a menos de 10 cm deste perímetro e atrás do plano vertical que passa pelo meio da distância entre eixos. Por outro lado, deve estar prevista uma proteção eficaz de modo a que os tubos quando quentes não causem eventuais queimaduras. O sistema de escape não deve apresentar-se com um aspeto provisório. Os gases de escape só podem sair na extremidade do sistema. As peças ou partes do chassis não devem ser utilizadas para evacuação dos gases de escape.

1.3.1.14 - Arco de Segurança (Roll Bar - Roll Cage) - Não é obrigatório, no entanto aconselha-se a instalação do mesmo. São permitidos sem homologação ou com homologação expirada, desde que a sua estrutura esteja intacta, que todas as soldaduras mostrem bons sinais de penetração e os tubos estejam soldados em toda a sua circunferência (360°). Tem de ser respeitadas as medidas de diâmetro e tipo de tubo, conforme regulamentação em vigor (artigo 253 do anexo J ao CDI). São permitidos Arcos de Segurança de aparafusar.

1.3.1.15- Cintos de Segurança - Podem ser utilizados os cintos de segurança de série do veículo, aconselhando-se, no entanto, a utilização de cintos de competição de 4 ou 5 apoios de fixação, homologados ou mesmo com homologação expirada, mas em perfeito estado para utilização.

1.3.1.16 - Assentos - Podem ser utilizados os bancos de série do veículo, aconselhando-se, no entanto, a instalação de Baquet, de preferência com homologação, mesmo que expirado o prazo de validade, tendo, no entanto, que apresentar-se em bom estado de conservação e de estrutura.

1.3.1.17 - Tejadilho - Para os veículos descapotáveis ou convertíveis, é obrigatória a colocação de arco de segurança, conforme indicado acima (ponto 1.2.3.14). É obrigatória a colocação de "Window Nets", de acordo com a FIA Art. 253.11, Anexo J do CDI, colocadas nas janelas e tecto, neste caso fixo ao Arco de Segurança. É ainda obrigatória a utilização do sistema "Arm Restraints" aprovado em conformidade com as especificações SFI 3.3. ou equivalente.

1.3.1.18 - Extintor - O veículo tem de estar equipado com um extintor para uso automóvel (mínimo 2kg), e dentro do prazo de validade. O extintor tem de estar bem fixo. As fixações têm de ser de desengate rápido e o mesmo tem de estar colocado ao alcance do piloto.

1.3.1.19 - Vidros/Janelas - O veículo tem de apresentar todos os vidros em perfeito estado de conservação e visibilidade, sendo apenas aceites vidros de série ou em policarbonato com o mínimo de 3.8mm de espessura. No caso de utilização dos vidros de série, os 4 laterais deverão ser revestidos por película autocolante transparente. É obrigatória a colocação de rede de segurança do tipo "Window Net".

1.3.1.20 - Limites de Peso - Não existem limites de peso.

1.3.1.21 - Transmissão, Embraiagem, Caixa de Velocidades, Diferencial, Eixos e Semieixos - é permitida a

substituição e/ou a modificação destes elementos, desde que não afete a segurança do veículo. Exceção feita ao eixo traseiro que terá de ter a sua fixação nos pontos de origem da carroçaria.

1.3.2 - Categoria - SEMI- PRO

1.3.2.1 - Motor - É permitida a alteração, substituição, modificação do motor, em parte ou no todo. É permitido cortar/alterar a proteção (chapa) contrafogo que separa o habitáculo do compartimento do motor, desde que seja garantida a separação integral e total do habitáculo. É também permitida a alteração da centralina eletrónica, da injeção, dos sistemas de admissão, escape e sobrealimentação (Turbo, etc...). É permitida a colocação de sobrealimentação (Turbo, etc...). Não será tolerada qualquer perda de fluídos de nenhum tipo (óleo, combustível, água, anticongelante, etc..).

1.3.2.2 - Suspensão - É permitido a substituição e/ou a modificação da suspensão, bem como dos braços ou dos triângulos da suspensão superior ou inferior do veículo, desde que não afete a segurança do veículo, não sendo permitido mudar/alterar o local de origem das torres dos amortecedores. São permitidas barras anti-aproximação, à frente e atrás.

1.3.2.3 - Carroçaria - A carroçaria do veículo pode ser modificada, tem de estar em bom estado de apresentação e conservação. Todos os painéis e vidros têm de estar devidamente fixados. O piloto tem de estar totalmente isolado do compartimento do motor, da bateria, do depósito e tubagem de combustível e tubagem da água.

1.3.2.3.1 - Exterior - Pode ser alterado, modificado, desde que não coloque em risco o piloto e/ou terceiros nem a segurança do veículo.

1.3.2.3.2 - Interior - Pode ser alterado, modificado, desde que não coloque em risco o piloto e/ou terceiros nem a segurança do veículo.

1.3.2.4 - Direção - São permitidas modificações ao sistema de direção.

1.3.2.5 - Travões - Os travões têm de estar em perfeitas condições de funcionamento, sendo permitida a colocação de sistema hidráulico, e sendo obrigatório que o sistema funcione também como o de origem. O travão de pé tem de travar às 4 rodas.

1.3.2.6 - Ganchos de reboque - São obrigatórios os ganchos de reboque: um na frente e um na traseira do veículo, para reboque rápido do mesmo em caso de acidente ou paragem. Têm de estar visivelmente assinalados por meio de autocolante com seta indicativa a cor contrastante. Têm de permanecer colocados durante toda a prova.

1.3.2.7 - Combustível e depósito - É permitido usar qualquer grau/tipo de gasolina ou gasóleo. O depósito de combustível tem de ser o original da série do veículo ou um depósito de combustível aprovado FIA - conforme o Art. 253.14 do Anexo J do CDI, ou um depósito de combustível de segurança seguindo a norma SFI 28.1.

1.3.2.8 - Bateria - A bateria tem de estar bem fixa e protegida. Se fora do seu local de origem, tem de estar dentro duma caixa de plástico e isolada do habitáculo do piloto bem como de tubos e depósitos de combustível. A referida caixa tem de ter um respirador, bastando para isso a abertura dum orifício na mesma.

1.3.2.9 - Eletricidade - É obrigatório interruptor corta - circuitos (*Master Electrical Cut Off Switches*) com acesso pelo interior e exterior do veículo. O mesmo tem de desligar todos os circuitos elétricos (bateria, alternador ou dínamo, luzes, avisadores, ignição, acessórios elétricos, etc.) e tem de igualmente parar o motor. No interior tem de ser de fácil acesso ao piloto. No exterior, tem de ser instalado o interruptor na carroçaria no lado do piloto, junto à parte inferior do para-brisas, pode ser no guarda-lamas ou capot. Tem de estar visivelmente assinalado, quer no interior quer no exterior, por meio de um autocolante com raio vermelho colocado num triângulo azul debruado a branco com, pelo menos, 12 cm de base.

1.3.2.10 - Luzes - Obrigatórias pelo menos duas luzes de presença na dianteira, uma de cada lado e duas luzes de travão na traseira. No caso de ser prova noturna, são obrigatórias duas luzes de médios na dianteira, uma em cada lado. Têm de estar em perfeito funcionamento, durante toda a prova, obrigatória a colocação de luzes de travão adicionais, fita tipo led ou idêntico no seu efeito, com pelo menos 60cm de comprimento, na parte frontal do veículo, tem de as mesmas ser bem visíveis do exterior. Este sistema pode estar dentro ou fora do veículo, tem de o mesmo ser instalado na parte superior do para-brisas dianteiro.

1.3.2.11 - Pneus - Não são permitidos pneus slicks. Apenas é permitido o uso de pneus comerciais aprovados para circulação em estrada (via pública). Não há nenhuma limitação no número de pneus a usar

em cada prova.

1.3.2.12 - Jantes - São permitidas jantes diferentes das de série do veículo. Está autorizada a utilização de espaçadores diretos limitados a 25 mm de espessura máxima. Entre 25,01 e 35mm os espaçadores terão que ser de dupla-furação em que o espaçador aperta à manga de eixo com parafuso cônico e a jante aperta ao alargador com perno e fêmea cônica.

1.3.2.13 - Escape - O sistema de escape terá de ter um silenciador, sendo o limite máximo autorizado de 95DB (decibéis), para uma velocidade de rotação do motor de 3500 rpm para motores a gasolina e 2500 rpm para motores Diesel.

A saída do tubo de escape deve situar-se a uma altura máxima de 45 cm e mínima de 10 cm em relação ao solo. Essa saída deverá encontrar-se no interior do perímetro da viatura e a menos de 10 cm deste perímetro e atrás do plano vertical que passa pelo meio da distância entre eixos. Por outro lado, deve estar prevista uma proteção eficaz de modo a que os tubos quando quentes não causem eventuais queimaduras. O sistema de escape não deve apresentar-se com um aspeto provisório. Os gases de escape só podem sair na extremidade do sistema. As peças ou partes do chassis não devem ser utilizadas para evacuação dos gases de escape.

É permitida a montagem de válvula de descarga (Pop Off Valve ou Wastegate). A saída desta deve ser efetuada na vertical, podendo ser feita uma abertura no capot para permitir uma descarga livre. Esta saída deve ser feita por meio de tubo metálico com uma altura mínima de 3 cm, medido a partir do capot no ponto mais próximo da saída.

1.3.2.14 - Arco de Segurança (Roll Bar - Roll Cage)- É obrigatório a utilização de Arco de Segurança, mínimo de 6 pontos. São permitidos sem homologação ou com homologação expirada, desde que a sua estrutura esteja intacta, que todas as soldaduras mostrem bons sinais de penetração e os tubos estejam soldados em toda a sua circunferência (360°), tem de ser respeitadas as medidas de diâmetro e tipo de tubo, conforme regulamentação em vigor (artigo 253 do anexo J ao CDI). São permitidos Arcos de Segurança de aparafusar.

1.3.2.15 - Cintos de Segurança - Obrigatória a utilização de cintos de competição de 5 apoios de fixação, conforme o padrão FIA 8853-98, ou SFI 16.1 ou 16.5, que sejam homologados ou mesmo com homologação expirada, até 3 anos, mas em perfeito estado para utilização. Instalação conforme a FIA Art. 253.6, Anexo J do CDI.

1.3.2.16 - Assentos - É obrigatória a utilização de baquet, de preferência com apoios de cabeça, com homologação ou mesmo com homologação expirada, até 7 anos, mas em perfeito estado para utilização.

1.3.2.17 - Tejadilho - Para os veículos descapotáveis ou convertíveis, é obrigatória a colocação de arco de segurança, conforme indicado acima (Art. 1.2.3.14). É obrigatória a colocação de "Window Nets", de acordo com a FIA Art. 253.11, Anexo J do CDI, colocadas nas janelas e teto, neste caso fixo ao Arco de Segurança. É ainda obrigatória a utilização do sistema "Arm Restraints" aprovado em conformidade com as especificações SFI 3.3. ou equivalente.

1.3.2.18 - Extintor - O veículo tem de estar equipado com um extintor para uso automóvel (mínimo 2kg), e dentro do prazo de validade. O extintor tem de estar bem fixo. As fixações têm de ser de desengate rápido e o mesmo tem de estar colocado ao alcance do piloto. Aconselha-se a colocação do sistema de acordo com a FIA Art. 253.7.2, Anexo J do CDI ou conforme SFI 17.1.

1.3.2.19 - Vidros/Janelas - O veículo tem de apresentar todos os vidros em perfeito estado de conservação e visibilidade, sendo apenas aceites vidros de série ou em policarbonato com o mínimo de 3.8mm de espessura. No caso de utilização dos vidros de série, os 4 laterais deverão ser revestidos por película autocolante transparente. É obrigatória a colocação de rede de segurança do tipo "Window Net".

1.3.2.20 - Limites de Peso - Não existem limites de peso.

1.3.2.21 - Transmissão, Embraiagem, Caixa de Velocidades, Diferencial, Eixos e Semieixos - É permitida a substituição e/ou à modificação destes elementos, desde que não afete a segurança do veículo. Excepção feita ao eixo traseiro que terá de ter a sua fixação nos pontos de origem da carroçaria.

1.3.3 - Categoria - PRO

1.3.3.1 - Motor - É permitida a alteração, substituição, modificação do motor, em parte ou no todo. É permitido cortar/alterar a proteção (chapa) contrafogo que separa o habitáculo do compartimento do motor, desde que seja garantida a separação integral e total do habitáculo. É também permitida a alteração da centralina eletrónica, da injeção, dos sistemas de admissão, escape e sobrealimentação (Turbo, etc...). É permitida a colocação de sobrealimentação (Turbo, etc...). Não será tolerada qualquer perda de fluídos de nenhum tipo (óleo, combustível, água, anticongelante, etc...).

1.3.3.2 Suspensão - É permitido a substituição e/ou a modificação da suspensão, bem como dos braços ou dos triângulos da suspensão superior ou inferior do veículo, desde que não afete a segurança do veículo, não sendo permitido mudar/alterar o local de origem das torres dos amortecedores. São permitidas barras anti aproximação, à frente e atrás.

1.3.3.3 - Carroçaria - A carroçaria do veículo pode ser modificada, tem de estar em bom estado de apresentação e conservação. Todos os painéis e vidros têm de estar devidamente fixados. O piloto tem de estar totalmente isolado do compartimento do motor, da bateria, do depósito e tubagem de combustível e tubagem da água.

1.3.3.3.1 - Exterior - Pode ser alterado, modificado, desde que não coloque em risco o piloto e/ou terceiros nem a segurança do veículo.

1.3.3.3.2 - Interior - Pode ser alterado, modificado, desde que não coloque em risco o piloto e/ou terceiros nem a segurança do veículo.

1.3.3.4 - Direção - São permitidas modificações ao sistema de direção.

1.3.3.5 - Travões - Os travões têm de estar em perfeitas condições de funcionamento, sendo permitida a colocação de sistema hidráulico, e sendo obrigatório que o sistema funcione também como o de origem. O travão de pé tem de travar às 4 rodas.

1.3.3.6 - Ganchos de reboque - São obrigatórios os ganchos de reboque: um na frente e um na traseira do veículo, para reboque rápido do mesmo em caso de acidente ou paragem. Têm de estar visivelmente assinalados por meio de autocolante com seta indicativa de cor contrastante. Têm de permanecer colocados durante toda a prova.

1.3.3.7 - Combustível e depósito - É permitido usar qualquer grau/tipo de gasolina ou gasóleo. O depósito de combustível tem de ser o original da série do veículo ou um depósito de combustível aprovado FIA - conforme o Art. 253.14 do Anexo J do CDI, ou um depósito de combustível de segurança seguindo a norma SFI 28.1.

1.3.3.8 - Bateria - A bateria tem de estar bem fixa e protegida. Se fora do seu local de origem, tem de estar dentro duma caixa de plástico e isolada do habitáculo do piloto bem como de tubos e depósitos de combustível. A referida caixa tem de ter um respirador, bastando para isso a abertura dum orifício.

1.3.3.9 - Eletricidade - É obrigatório interruptor corta - circuitos (*Master Electrical Cut Off Switches*) com acesso pelo interior e exterior do veículo. O mesmo tem de desligar todos os circuitos elétricos (bateria, alternador ou dínamo, luzes, avisadores, ignição, acessórios elétricos, etc.) e tem de igualmente parar o motor. No interior tem de ser de fácil acesso ao piloto. No exterior, tem de ser instalado o interruptor na carroçaria no lado do piloto, junto à parte inferior do para-brisas, pode ser no guarda-lamas ou capôt. Tem de estar visivelmente assinalado, quer no interior quer no exterior, por meio de um autocolante com raio vermelho colocado num triângulo azul debruado a branco com, pelo menos, 12 cm de base.

1.3.3.10 - Luzes - Obrigatórias pelo menos duas luzes de presença na dianteira, uma de cada lado e duas luzes de travão na traseira. No caso de ser prova noturna, são obrigatórias duas luzes de médios na dianteira, uma em cada lado. Têm de estar em perfeito funcionamento, durante toda a prova, inclusivamente as de travão, exceto em caso de acidente e destruição das mesmas durante a prova. É obrigatória a colocação de luzes de travão adicionais, fita tipo led ou idêntico no seu efeito, com pelo menos 60cm de comprimento, na parte frontal do veículo, tem de as mesmas ser bem visíveis do exterior. Este sistema pode estar dentro ou fora do veículo, tem de o mesmo ser instalado na parte superior do para brisas dianteiro.

1.3.3.11 - Pneus - Não são permitidos pneus slicks. Apenas é permitido o uso de pneus comerciais aprovados para circulação em estrada (via pública). Não há nenhuma limitação no número de pneus a usar em cada prova.

1.3.3.12 - Jantes - São permitidas jantes diferentes das de série do veículo. Está autorizada a utilização de espaçadores diretos limitados a 25 mm de espessura máxima. Entre 25,01 e 35mm os espaçadores terão que ser de dupla-furação em que o espaçador aperta à manga de eixo com parafuso cónico e a jante aperta ao alargador com perno e fêmea cónica.

1.3.3.13

1.3.3.14 Escape - O sistema de escape terá de ter um silenciador, sendo o limite máximo autorizado de 95DB (decibéis), para uma velocidade de rotação do motor de 3 500 rpm para motores a gasolina e 2500 rpm para motores Diesel.

A saída do tubo de escape deve situar-se a uma altura máxima de 45 cm e mínima de 10 cm em relação ao solo. Essa saída deverá encontrar-se no interior do perímetro da viatura e a menos de 10 cm deste perímetro e atrás do plano vertical que passa pelo meio da distância entre eixos. Por outro lado, deve estar prevista uma proteção

eficaz de modo a que os tubos quando quentes não causem eventuais queimaduras. O sistema de escape não deve apresentar-se com um aspeto provisório. Os gases de escape só podem sair na extremidade do sistema. As peças ou partes do chassis não devem ser utilizadas para evacuação dos gases de escape.

É permitida a montagem de válvula de descarga (Pop Off Valve ou Wastegate). A saída desta deve ser efetuada na vertical, podendo ser feita uma abertura no capot para permitir uma descarga livre. Esta saída deve ser feita por meio de tubo metálico com uma altura mínima de 3 cm, medido a partir do capot no ponto mais próximo da saída.

1.3.3.15 - Arco de Segurança (Roll Bar - Roll Cage) - É obrigatório a utilização de Arco de Segurança, mínimo de 6 pontos. São permitidos sem homologação ou com homologação expirada, desde que a sua estrutura esteja intacta, que todas as soldaduras mostrem bons sinais de penetração e os tubos estejam soldados em toda a sua circunferência (360°), tem de ser respeitadas as medidas de diâmetro e tipo de tubo, conforme regulamentação em vigor (artigo 253 do anexo J ao CDI). São permitidos Arcos de Segurança de aparafusar.

1.3.3.16 - Cintos de Segurança - Obrigatória a utilização de cintos de competição de 5 apoios de fixação, conforme o padrão FIA 8853-98, ou SFI 16.1 ou 16.5, que sejam homologados ou mesmo com homologação expirada, até 3 anos, mas em perfeito estado para utilização. Instalação conforme a FIA Art. 253.6, Anexo J do CDI.

1.3.3.17 - Assentos - É obrigatória a utilização de Baquet, de preferência com apoios de cabeça, com homologação ou mesmo com homologação expirada, até 7 anos, mas em perfeito estado para utilização.

1.3.3.18 - Tejadilho - Para os veículos descapotáveis ou convertíveis, é obrigatória a colocação de arco de segurança, conforme indicado acima (Art. 1.2.3.14). É obrigatória a colocação de "Window Nets", de acordo com a FIA Art. 253,11, Anexo J do CDI, colocadas nas janelas e teto, neste caso fixo ao Arco de Segurança. É ainda obrigatória a utilização do sistema "Arm Restraints" aprovado em conformidade com as especificações SFI 3.3. ou equivalente.

1.3.3.19 - Extintor - O veículo tem de estar equipado com um extintor para uso automóvel (mínimo 2kg), e dentro do prazo de validade. O extintor tem de estar bem fixo. As fixações têm de ser de desengate rápido e o mesmo tem de estar colocado ao alcance do piloto. Aconselha-se a colocação do sistema de acordo com a FIA Art. 253.7.2, Anexo J do CDI ou conforme SFI 17.1.

1.3.3.20 - Vidros/Janelas - O veículo tem de apresentar todos os vidros em perfeito estado de conservação e visibilidade, sendo apenas aceites vidros de série ou em policarbonato com o mínimo de 3.8mm de espessura. No caso de utilização dos vidros de série, os 4 laterais deverão ser revestidos por película autocolante transparente. É obrigatória a colocação de rede de segurança do tipo "Window Net".

1.3.3.21 - Limites de Peso - Não existem limites de peso.

1.3.3.21 - Transmissão, Embraiagem, Caixa de Velocidades, Diferencial, Eixos e Semieixos - É permitida a substituição e/ou a modificação destes elementos, desde que não afete a segurança do veículo. Exceção feita ao eixo traseiro que terá de ter a sua fixação nos pontos de origem da carroçaria.

Art. 2 - PILOTOS

2.1 - INICIADOS

- Capacete Integral ou semi-integral, com ou sem homologação, mas em perfeito estado de utilização. Tem de estar conforme as normas de segurança Europeias e ser visível a sua identificação.
- Luvas de piloto, pode ser com ou sem homologação, mas em perfeito estado de utilização, aconselha-se o uso de luvas de piloto conforme norma FIA 8856-2000.
- **Obrigatório fato de piloto**, pode ser com ou sem homologação, mas em perfeito estado de utilização, aconselha-se o uso de fato de piloto ignífugo conforme norma FIA 8856-2000.
- Calçado desportivo, aconselha-se botas de piloto com homologação, conforme norma FIA 8856-2000;
- Aconselha-se a utilização de roupa interior com homologação, conforme norma FIA 8856-2000;

2.2 - SEMI-PRO

- Capacete Integral ou semi-integral, com ou sem homologação, mas em perfeito estado de utilização. Tem de estar conforme as normas de segurança Europeias e ser visível a sua identificação
- Luvas de piloto, pode ser com ou sem homologação, mas em perfeito estado de utilização, aconselha-se o uso de luvas de piloto conforme norma FIA 8856-2000.
- **Obrigatório fato de piloto ignífugo**, pode ser com ou sem homologação, mas em perfeito estado de utilização, aconselha-se o uso de fato de piloto ignífugo conforme norma FIA 8856-2000.

- Calçado desportivo, aconselha-se botas de piloto com homologação, conforme norma FIA 8856-2000;
- Aconselha-se a utilização de roupa interior com homologação, conforme norma FIA 8856-2000;

2.3 - PRO

- Capacete Integral ou semi-integral, com ou sem homologação FIA, mas em perfeito estado de utilização. Tem de estar conforme as normas de segurança Europeias e ser visível a sua identificação.
- Luvas de piloto, pode ser com ou sem homologação, mas em perfeito estado de utilização, aconselha-se o uso de luvas de piloto conforme norma FIA 8856-2000.
- **Obrigatório fato de piloto ignífugo**, pode ser com ou sem homologação, mas em perfeito estado de utilização, aconselha-se o uso de fato de piloto ignífugo conforme descrito na lista Técnica FIA nº 27 (norma FIA 8856-2000).
- Calçado desportivo, aconselha-se botas de piloto com homologação, conforme norma FIA 8856-2000;
- **Obrigatoriedade de utilização de roupa interior com homologação, conforme norma FIA 8856-2000;**
- **Aconselha-se a utilização do sistema de proteção Hans.**

Art. 3 - LICENÇAS, HOMOLOGAÇÕES E SEGUROS

3.1 - Conforme o CDI, os Regulamentos aprovados e regulamento particular da prova bem como os seus anexos.

Art. 4 - TRAÇADOS, LIMITES E LOCAIS DE PROVAS

As provas serão realizadas em Autódromos, Kartódromos ou ainda em pistas temporárias (pista de rua, estacionamento, parques ou outros)

4.1 - São definidos os seguintes Limites de Velocidade

4.1.1 - INICIADOS - Traçados com velocidade Média e Velocidade de entrada a definir pelos Juízes de Facto.

4.1.2 - SEMI-PRO e PRO - sem limites de velocidade

Art. 5 - EQUIPAS / PADDOCK

5.1 - Obrigatória a existência de um extintor no mínimo de 2 Kg, por carro de equipa.

5.2 - Os veículos de competição, quando estacionados no Paddock têm de permanecer dentro do espaço destinado, no interior da tenda ou na box (espaço), tem de estar o chão protegido com um tapete impermeável.

5.3 - As equipas/concorrentes/pilotos têm de manter o seu espaço limpo e arrumado, bem como usar de urbanidade, civismo e fair-play.

EM CASO DE QUALQUER LITÍGIO OU INTERPRETAÇÃO DIVERSA, BEM COMO TUDO O OMISSO NO PRESENTE REGULAMENTO, APLICA-SE O CDI OU AS PGAK.

Art. 6 - MODIFICAÇÕES

6.1 - Modificações - Qualquer modificação ao presente regulamento técnico, será introduzida de acordo com o Art. 1.6.1 das PGAK.

6.2 - Dúvidas na interpretação - em caso de diferendo, e até ao início da prova, ao abrigo do Art 1.6.1 das PGAK será a direção da FPAK a decidir a correta interpretação. Após o início da prova caberá ao CCD decidir.

Art. 7 - PASSAPORTE TÉCNICO FPAK

Todas as viaturas da Categoria PRO terão, obrigatoriamente, de ter um passaporte técnico emitido pela FPAK, excepcionalmente poderão ser admitidos veículos se autorizados pelo Delegado Técnico FPAK. Poderão ainda apresentar um passaporte técnico FIA ou proveniente de outra ADN, desde que de forma pontual.

Para as categorias SEMI-PRO e INICIADOS aconselha-se a emissão de passaporte técnico emitido pela FPAK.