

Publicado em 10.02.2017

Atualizado em 21.04.2017

## ÍNDICE

### DEFINIÇÃO

### REGULAMENTO DESPORTIVO

- 1 - ORGANIZAÇÃO DAS PROVAS
- 2 - APLICAÇÃO, INTERPRETAÇÃO DOS REGULAMENTOS E RECLAMAÇÕES
- 3 - LICENÇAS DESPORTIVAS E SEGUROS
- 4 - TIPO DE VEÍCULOS ADMITIDOS E CLASSES
- 5 - PILOTOS, CLASSES E LICENÇAS DESPORTIVAS
- 6 - JUÍZES E OFICIAIS DE PROVA
- 7 - FASES DA PROVA E BRIEFINGS
- 8 - FASES DA PROVA (CORRIDA)
- 9 - PONTUAÇÃO E QUALIFICAÇÃO
- 10 - INSCRIÇÕES E CALENDÁRIO
- 11 - SANÇÕES E PENALIZAÇÕES

### ANEXOS:

- 1 - DIAGRAMA BATALHAS TOP32
- 2 - DIAGRAMA BATALHAS TOP16

### REGULAMENTO TÉCNICO

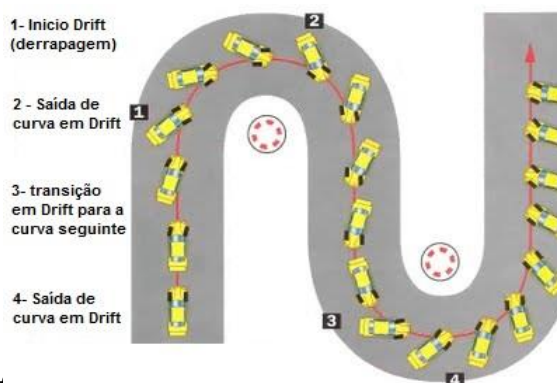
- 1 - VEÍCULOS
- 2 - PILOTOS
- 3 - LICENÇAS, HOMOLOGAÇÕES E SEGUROS
- 4 - TRAÇADOS, LIMITES E LOCAIS DE PROVAS
- 5 - EQUIPAS / PADDOCK

O presente Regulamento aplica-se a todas as provas do Campeonato Nacional 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 de entrada e média, proximidade aos briefing-points e aos outros carros, 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.



# REGULAMENTO DESPORTIVO

## Art. 1 - ORGANIZAÇÃO DAS PROVAS

---

**1.1** - As provas do Campeonato Nacional de Drift são organizadas pelo **Slalom Clube de Portugal** tendo a ADT Eventos como promotor.

**1.2** - Por cada prova realizada, será elaborado o respectivo Regulamento Particular da Prova, tendo de constar o quadro de oficiais e juizes de prova.

## Art. 2 - APLICAÇÃO, INTERPRETAÇÃO DOS REGULAMENTOS E RECLAMAÇÕES

---

**2.1** - Todos os participantes, pilotos e membros das equipas, têm de tomar conhecimento e respeitar os regulamentos da modalidade, das provas e dos circuitos utilizados, aceitando os mesmos tacitamente no momento da respectiva inscrição, não podendo alegar desconhecimento.

**2.2** - Assiste exclusivamente aos pilotos o direito a reclamação, procedendo-se esta nos termos e para os efeitos conforme descrito no CDI e regulamento particular da prova.

**2.3** - Qualquer atitude incorreta, fraudulenta ou anti desportiva, perpetrada pelo piloto ou por algum membro da equipa, será analisada e julgada pelos Comissários Desportivos e Diretor de Corrida/Prova, podendo a penalização ir de simples multa até à exclusão da competição ou à perda de licença desportiva.

## Art. 3 - LICENÇAS DESPORTIVAS E SEGUROS

---

**3.1** - A licença desportiva indicada é a DRIFT e é obrigatória para ambas as classes. A mesma tem de ser requerida e emitida pela FPAK.

## Art. 4 - TIPO DE VEÍCULOS ADMITIDOS E CLASSES -

---

**4.1** - conforme regulamento técnico.

## Art. 5 - PILOTOS, CLASSES E LICENÇAS DESPORTIVAS

---

**5.1** - conforme Regulamento Particular da Prova, tendo de ser respeitado o seguinte:

### **5.2 - PRO**

- obrigatória licença desportiva DRIFT emitida pela FPAK.

- além da licença desportiva de que o piloto seja titular e mesmo depois de aceite a inscrição, os Juizes, em qualquer prova, podem solicitar que seja feita prova de "destreza", que consiste em percorrer um traçado completo em Drift, de modo regular e consistente, em segurança e sem colocar o mesmo ou terceiros em perigo, sob pena de impedimento de participação na prova ou passagem para a classe SEMI-PRO.

## Art. 6 - OFICIAIS DE PROVA E FUNÇÕES

---

**6.1** - Para as provas **têm de** ser nomeados, no mínimo, 1 Diretor de Corrida/Prova, 1 Comissário Técnico, 1 Juiz de Partida, 3 Juizes de facto (1 deles como Juiz Presidente), todos da classe de Drift. Quanto aos Comissários de Pista, não sendo obrigatório, aconselha-se a colocação de 1 por cada Clipping.

## Art. 7 - FASES DA PROVA E BRIEFINGS

---

A prova divide-se em 3 Fases, fase 1 - TREINOS LIVRES, fase 2 - QUALIFICAÇÕES e fase 3 - FINAIS ou BATALHAS, **tem de** ser, cada uma delas, precedidas de briefing. Estando o modo como se processam cada uma das fases devidamente descrito no art.º 8 do presente regulamento.

**7.1 - Briefing** - Reunião com os pilotos, presidida pelo Diretor de Corrida/Prova, com presença de pelo menos 1 Juiz de Facto, na qual se dá a conhecer o traçado e respectiva pontuação, os critérios e parâmetros de avaliação e ainda outras informações relevantes para o decurso da prova/competição. Serve também para os pilotos tirarem qualquer dúvida que eventualmente tenham.

**7.1.1** - É obrigatória a presença de todos os pilotos participantes, ou representante que nomearem.

## Art. 8 - FASES DA PROVA (corrida)

---

Cada prova de Drift divide-se em 3 Fases, fase 1 - TREINOS LIVRES, fase 2 - QUALIFICAÇÕES e fase 3 - FINAIS ou BATALHAS.

**8.1 - Fase 1 - TREINOS LIVRES** - horário de pista aberta a todos os veículos participantes, a fim de realizarem os seus treinos no traçado da prova, com vista à qualificação.

**8.1.1** - O número de veículos em pista adaptar-se-á ao tamanho e características da mesma, **tem de** permitir que os treinos sejam fluídos e a bom ritmo para os pilotos.

**8.1.2** - No caso de não poderem entrar todos os veículos em pista e na mesma sessão, serão realizadas várias sessões, podendo haver a divisão dos veículos em grupos, por classes ou não, com o intuito de permitir o máximo aproveitamento do tempo e que o mesmo seja equivalente para todos os pilotos.

**8.1.3** - É obrigatória a presença de pelo menos 1 dos Juizes de Facto nomeados para a prova, pode ser substituído por Juiz Adjunto.

**8.2 - FASE 2 - QUALIFICAÇÕES** - Fase obrigatória e na qual os pilotos fazem as suas voltas no traçado para avaliação dos Juizes, com o objectivo de atingirem a pontuação necessária para se qualificarem e assim passarem para a fase seguinte. A avaliação é efectuada tendo em consideração, a Velocidade, a Linha de Drift, o Ângulo de Drift, a Proximidade aos Clippings e o Espectáculo dado pelo piloto (fumo dos pneus, agressividade nas transições, etc...)

**8.2.1** - Para qualificação, TOP32 - Qualificam-se os primeiros 32 pilotos / TOP 16 - Qualificam-se os primeiros 16 pilotos / TOP8 - Qualificam-se os primeiros 8 pilotos.

**8.2.2** - Apenas são considerados qualificados para a fase3/batalhas, os pilotos que cumpram a fase das qualificações e consigam atingir a pontuação suficiente para qualificação, tendo em conta as classes existentes e o preenchimento das tabelas de Top32/Top16 ou Top8, conforme o número de pilotos inscritos.

**8.2.3** - Estarão presentes todos os Juizes nomeados.

**8.2.4** - Para a tabela classificativa das qualificações, conta apenas a melhor volta do piloto (portanto a que tenha uma pontuação mais alta).

**8.2.5** - As voltas de qualificação podem ser seguidas ou intercaladas com as voltas de outros pilotos, não podendo haver mais que 1 piloto em avaliação.

**8.2.6** - Os Juizes nomeados **têm de** atribuir a pontuação do piloto.

**8.2.7** - Os Parâmetros para avaliação e Pontuação da prova, **tem de** constar no Regulamento Particular de cada prova.

**8.2.8** - Os Juizes podem fazer uso de equipamento eletrónico para auxílio de avaliação, como por ex. telemetria, leitores de velocidade e ou aproximação, entre outros.

**8.2.9** - É atribuído "0" aos pilotos que;

- após darem inicio á volta de qualificação, percam o Drift em qualquer parte do traçado.
- após darem inicio á volta de qualificação, façam pião ou saiam de pista, mesmo após a linha de chegada..
- Caso o veículo saia com 2 ou mais rodas fora dos limites do traçado/pista.

**8.3 - FASE 3 - FINAIS ou BATALHAS** - Os pilotos qualificados irão disputar as batalhas num sistema de eliminação de 1 contra 1, em que cada batalha tem 2 mangas e nas quais os pilotos trocam de posições de Líder e Perseguidor. As batalhas são designadas conforme as tabelas de Top32, Top16, Top8, meias-finais e finais.

**8.3.1** - A batalha, como se processa:

- Os parâmetros para avaliação e a ordem da grelha de partida serão indicados pelos Juizes no Briefing correspondente.
- Ambos os pilotos arrancam da linha de partida em paralelo, o perseguidor não pode interferir na entrada (Drift Attack) do líder, **tem de** deixar que este esteja à sua frente no Drift Attack. Assim, o perseguidor **tem de** seguir uma trajetória atrás ou lateral, desde que recuado, à do líder. O líder **tem de** manter a velocidade imprimida nas qualificações, sob pena de penalização.
- Não são permitidas ultrapassagens, excepto em casos de avaria, acidente ou quando o líder saía por completo da linha de drift e o perseguidor possa efectuar a ultrapassagem em devida segurança. Todas as ultrapassagens forçadas serão penalizadas com a perda imediata da batalha, passando o piloto adversário à fase seguinte.

- Em caso de acidente ou toque entre carros e caso haja consequências desportivas do mesmo, este será investigado pelos Juízes e Diretor de Corrida/Prova, auxiliados pelos meios e provas disponíveis, que entendam por necessários, a fim de determinar da culpabilidade e consequentes penalizações.
- A responsabilidade do acidente leva à eliminação automática.
- Nas batalhas exige-se aos pilotos que mantenham o andamento das qualificações, pelo que serão penalizados aqueles que reduzam a velocidade, tendo em linha de comparação a velocidade imprimida nas qualificações pelo próprio piloto. Os limites **têm de** ser definidos e claros, sendo obrigatória a sua inclusão no respectivo Regulamento Particular da prova.
- Após a batalha, os Juízes decidem o vencedor. Havendo empate, faz-se o desempate por "ONE MORE TIME", isto é, nova batalha de 2 mangas. Caso o empate persista, passa-se para a "MORTE SÚBITA", isto é, realiza-se 1 batalha de 1 manga apenas, na qual o líder é o piloto mais bem classificado nas qualificações. Caso o empate teime em persistir, o desempate final e definitivo é feito pela classificação nas qualificações, passando para a fase seguinte o piloto melhor classificado nas qualificações.
- Ambos os pilotos **têm de** concluir o percurso definido até à linha de chegada.

### **8.3.2 - Parâmetros e Avaliação.**

- Em batalha estão em disputa 20 pontos, sendo 10 pontos por cada manga.
- Os Juízes podem fazer uso de equipamento eletrónico para auxílio de avaliação, como por ex. telemetria, leitores de velocidade e ou aproximação, entre outros.
- Cada piloto arranca para a manga com 5 pontos (5 - 5)
- Os pilotos perdem pontos com os erros e a distância, tendo em conta os parâmetros estabelecidos e informados no briefing, sendo que os pontos perdidos são somados aos pontos do piloto adversário, ficando a pontuação por ex. 6 - 4
- Avança para a fase seguinte o piloto que somar mais pontos, no total das 2 mangas que perfazem a batalha, 20 pontos.

#### **8.3.2.1 - É atribuído "0" aos pilotos que;**

- Após darem início à volta de qualificação, percam o Drift em qualquer parte do traçado.
- Após darem início à volta de qualificação, façam pião ou saiam de pista, mesmo após a linha de chegada..
- Caso o veículo saia com 2 ou mais rodas fora dos limites do traçado/pista.
- Provoquem, mesmo que accidental, contacto com o piloto adversário e daí resulte despiste/acidente deste.

### **8.3.3 - Planeamento e emparelhamento das batalhas (ver diagramas em anexo ao presente regulamento como Anexo1 - Diagrama Batalhas Top32 e Anexo2 - Diagrama Batalhas Top16.**

- Participam os pilotos que conseguiram a qualificação, conforme fase2.
- As batalhas são numeradas de 1 a 32 e separadas por 5 Rondas.
- Disputam-se na 1ª Ronda as batalhas do Top32 e realizam-se da 1ª à 16ª batalha.
- Disputam-se na 2ª Ronda as batalhas do Top16 e realizam-se da 17ª à 24ª batalha.
- Disputam-se na 3ª Ronda as batalhas do Top8 e realizam-se da 25ª à 28ª batalha.
- Disputam-se na 4ª Ronda as batalhas das meias-finais e realiza-se a 29ª e a 30ª batalha.
- Disputam-se na 5ª Ronda as batalhas de disputa do 3º e 4º lugar (31ª batalha) e a 32ª batalha é a FINAL que decide o 1º e 2º lugar do pódio.
- Os pilotos não emparelhados na tabela de Top32 passam diretamente para o Top16. Quando não seja possível o preenchimento da tabela do Top32, por insuficiência de pilotos, então passa-se diretamente para o Top16, respeitando o Diagrama Batalhas Top16, Anex2 junto ao presente regulamento.

## **Art. 9 - PONTUAÇÃO E CLASSIFICAÇÃO**

### **9.1 - A Classificação Final duma prova é elaborada da seguinte forma:**

- 1º Classificado - O vencedor da batalha 32 (FINAL)
- 2º Classificado - O vencido da batalha 32 (FINAL)
- 3º Classificado - O vencedor da batalha 31
- 4º Classificado - O vencido da batalha 31
- 5º a 8º Classificado - Os vencidos da 3ª Ronda (batalhas 25 a 28), devidamente ordenados segundo a classificação das qualificações.

- 9º a 16º Classificado - Os vencidos da 2ª Ronda (batalhas 17 a 24) devidamente, ordenados segundo a classificação das qualificações.
- 16º a 32º Classificado - Os Vencidos da 1ª Ronda (batalhas 1 a 16), devidamente ordenados segundo a classificação das qualificações.

**9.2** - Para a pontuação no Campeonato Nacional de Drift somam-se os pontos conseguidos na qualificação e na classificação final em cada prova, conforme tabela abaixo, somando-se os pontos em cada ronda.

<b>Posição</b>	<b>Pontos qualificação</b>	<b>Pontos prova</b>
<b>1º</b>	<b>20</b>	<b>100</b>
<b>2º</b>	<b>10</b>	<b>90</b>
<b>3º</b>	<b>8</b>	<b>80</b>
<b>4º</b>	<b>6</b>	<b>70</b>
<b>5º</b>	<b>5</b>	<b>50</b>
<b>6º</b>	<b>4</b>	<b>50</b>
<b>7º</b>	<b>3</b>	<b>50</b>
<b>8</b>	<b>2</b>	<b>50</b>
<b>9º ao 16º</b>	<b>1</b>	<b>30</b>
<b>17º ao 32º</b>	<b>0</b>	<b>20</b>

**9.3** - Para a classificação final do Campeonato Nacional de Drift contam apenas 4 das 5 provas em disputa, sendo aquelas nas quais o piloto obtenha a maior pontuação.

**9.4** - Aos pilotos que completarem as 5 provas do Campeonato Nacional de Drift, será atribuído um Bónus de 100 pontos a somar ao total das 4 provas pontuáveis.

**9.5** - Sagra-se CAMPEÃO NACIONAL DE DRIFT, o piloto que tenha mais pontos no conjunto das 4 provas depois de somado o Bónus.

**9.6** - Em caso de igualdade pontual entre 2 pilotos, o factor de desempate será a classificação final em cada uma das provas/rondas, contando as melhores classificações entre os pilotos em disputa.

## **Art. 10 - INSCRIÇÕES E CALENDÁRIO**

**10.1** - As inscrições para o Campeonato podem ser efectuadas até à data limite para inscrição na 2ª prova/ronda.

**10.2** - O Campeonato Nacional de Drift conta com 5 provas/rondas, conforme CALENDÁRIO a seguir, cada uma delas com regulamento particular próprio.

**Abril - Circuito do Estoril**

**Junho - Circuito de Lousada**

**Julho - Zona Centro (a definir)**

**Setembro - Zona Sul (a definir)**

**Dezembro - Circuito do Estoril**

## **Art. 11 - PENALIZAÇÕES E SANÇÕES**

Conforme Regulamento Particular de cada prova.

# REGULAMENTO TÉCNICO

## Art. 1 - VEÍCULOS

---

### 1.1. Verificações Técnicas

**1.1.1** - As Verificações Técnicas são sempre obrigatórias, **tendo** o veículo 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 a ser indicada no regulamento particular da prova.

### 1.2 - Tipo de Veículos Admitidos

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

**1.2.2** - São admitidos veículos ligeiros com tracção 4x4 de série, desde que convertidos apenas a tracção traseira.

**1.2.3** - Não são admitidos veículos com tracção dianteira de série e convertidos para tracção traseira.

**1.2.4** - Não são admitidos veículos com chassis tubular.

### 1.3 - Categorias/Classes

#### 1.3.1 - Categoria/Classe - SEMI-PRO

**1.3.1.1 - Motor** - É permitida a alteração, substituição, modificação do motor, em parte ou no todo, não sendo permitido cortar/alterar ou retirar a protecção (chapa) contra fogo que separa o habitáculo do compartimento do motor. 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...).

**1.3.1.2 - Suspensão** - É permitido a substituição e/ou à 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, á frente e atrás.

**1.3.1.3 - Carroçaria** - A carroçaria do veículo pode ser modificada, **tem de** estar em bom estado de apresentação e conservação. 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 tubagem de combustível e tubagem da água.

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

**1.3.1.3.2 - 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 **tem de** estar em perfeitas condições de funcionamento, sendo permitida a colocação de sistema hidráulico.

**1.3.1.6 - Ganchos de reboque** - São obrigatórios os ganchos de reboque. 1 na frente e 1 na traseira do veículo, para reboque rápido do veículo, em caso de acidente ou paragem. **Tem de** estar visivelmente assinalados por meio de autocolante com seta indicativa. **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 **tem de** ser 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.

**1.3.1.8 - 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.



**1.3.1.9 - 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 eléctricos (bateria, alternador ou dínamo, luzes, avisadores, ignição, acessórios eléctricos, 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 2 luzes de presença na dianteira, 1 de cada lado e 2 luzes de travão na traseira. No caso de ser prova nocturna, são obrigatórias 2 luzes de médios na dianteira, 1 em cada lado. **Têm de** estar em perfeito funcionamento, durante toda a prova, inclusivamente as de travão, excepto em caso de acidente e destruição das mesmas durante a prova. É permitida 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, **tem de** o mesmo 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.

**1.3.1.13 - Escape** - O sistema de escape terá que ter um silenciador, sendo o limite máximo autorizado de 95DB (decibéis) com o motor às 3.500 RPM.

**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. São Permitidos de aparafusar.

**1.3.1.15 - Cintos de Segurança** - Obrigatória 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 apoios de cabeça e 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 obrigatório a colocação de arco de segurança, conforme indicado acima (ponto 1.2.3.14). É obrigatório 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 obrigatório 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 **tem de** ser de desengate rápido e o mesmo **tem de** estar colocado ao alcance do piloto.

**1.3.1.19 - Vidros** - O veículo **tem de** apresentar todos os vidros em perfeito estado de conservação e visibilidade, sendo apenas aceites vidros da série ou em policarbonato com o min. de 3.8mm.

**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 à modificação destes elementos, desde que não afete a segurança do veículo.

## **1.3.2 - Categoria/Classe - PRO**

**1.3.2.1 - Motor** - É permitida a alteração, substituição, modificação do motor, em parte ou no todo, não sendo permitido cortar/alterar ou retirar a protecção (chapa) contra fogo que separa o habitáculo do compartimento do motor. 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 à 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, á 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 **tem 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 **tem de** estar em perfeitas condições de funcionamento, sendo permitida a colocação de sistema hidráulico.

**1.3.2.6 - Ganchos de reboque** - São obrigatórios os ganchos de reboque. 1 na frente e 1 na traseira do veículo, para reboque rápido do veículo, em caso de acidente ou paragem. **Têm de** estar visivelmente assinalados por meio de autocolante com seta indicativa. **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.

**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 eléctricos (bateria, alternador ou dínamo, luzes, avisadores, ignição, acessórios eléctricos, 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 2 luzes de presença na dianteira, 1 de cada lado e 2 luzes de travão na traseira. No caso de ser prova nocturna, são obrigatórias 2 luzes de médios na dianteira, 1 em cada lado. **Têm de** estar em perfeito funcionamento, durante toda a prova, inclusivamente as de travão, excepto em caso de acidente e destruição das mesmas durante a prova. É obrigatório 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.

**1.3.2.13 - Escape** - O sistema de escape terá que ter um silenciador, sendo o limite máximo autorizado de 95DB (decibéis) com o motor às 3.500 RPM.

**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 (360º), **tem de** ser respeitadas as medidas de diâmetro e tipo de tubo, conforme regulamentação em vigor. São permitidos 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 obrigatório a colocação de arco de segurança, conforme indicado acima (art. 1.2.3.14). É obrigatório 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 obrigatório 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 **tem 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** - O veículo **tem de** apresentar todos os vidros em perfeito estado de conservação e visibilidade, sendo apenas aceites vidros originais de série ou em policarbonato com o min. de 3.8mm.

**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.

## **Art. 2 - PILOTOS**

---

### **2.1 - 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, 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

### **2.2 - 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 norma FIA 8856-2000.

## **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, Kartodromos ou ainda em pistas temporárias (pista de rua, estacionamento, parques, etc...)

**4.1** - São definidos os seguintes Limites de Velocidade

**4.1.1 - SEMI-PRO** - Traçados com velocidade Média até 50Km/h e com Velocidade de entrada até 80Km/h.

**4.1.2 - PRO** - sem limites de velocidade

## Art. 5 - EQUIPAS / PADDOCK

**5.1** - Obrigatória a existência de 1 extintor no mínimo de 2 Kg, por carro de equipa.

**5.2** - Os veículos de competição, quando estacionados no Paddock **tem 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 **tem 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.**

### ACTUALIZAÇÕES

Art. / Data	Estado	Art. / Data	Estado	Art. / Data	Estado
1.1 - 18.04	Actualizado	Diversos Art. - 21.04			

18/04

**1.1** - As provas do Campeonato Nacional de Drift são organizadas pelo ~~Clube Português de Drift~~ tendo a ADT Eventos como promotor.