

Publicado em 10.02.2017

Actualizado 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

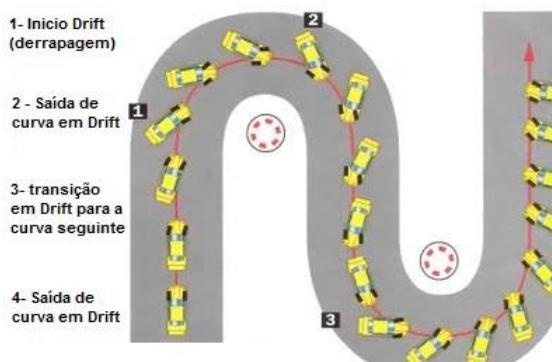
- 1 - VEÍCULOS
- 2 - PILOTOS
- 3 - LICENÇAS, HOMOLOGAÇÕES E SEGUROS
- 4 - TRAÇADOS, LIMITES E LOCAIS DE PROVAS
- 5 - EQUIPAS / PADDOCK

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 1drifting-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 juízes 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

- obrigatoriedade licença desportiva DRIFT emitida pela FPAK.

- além da licença desportiva de que o piloto seja titular e mesmo depois de aceite a inscrição, os Juízes, 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 Juízes 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 obrigatoria a presença de pelo menos 1 dos Juízes de Facto nomeados para a prova, pode ser substituído por Juiz Adjunto.

8.2 - FASE 2 - QUALIFICAÇÕES - Fase obrigatoria e na qual os pilotos fazem as suas voltas no traçado para avaliação dos Juízes, 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 Juízes 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 Juízes nomeados **tem 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 Juízes 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 Juízes 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 á 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 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.
- 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 1^a Ronda as batalhas do Top32 e realizam-se da 1^a á 16^a batalha.
- Disputam-se na 2^a Ronda as batalhas do Top16 e realizam-se da 17^a á 24^a batalha.
- Disputam-se na 3^a Ronda as batalhas do Top8 e realizam-se da 25^a á 28^a batalha.
- Disputam-se na 4^a Ronda as batalhas das meias-finais e realiza-se a 29^a e a 30^a batalha.
- Disputam-se na 5^a Ronda as batalhas de disputa do 3º e 4º lugar (31^a batalha) e a 32^a 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 3^a 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.

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

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. Tem 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 dum 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 dinâmo, 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 cumprimento, **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-brisa 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 dum 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 dinâmico, 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-brisa, pode ser no guarda-lamas ou capot. **Têm 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 cumprimento, 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-brisa 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 (360°), **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, estacionamentos, 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 OMITIDO 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.