



**REGULAMENTO TÉCNICO**

**CAMPEONATO NACIONAL DE DRIFT 2022**

**APROVADO: 03/02/2022**

**VISA FMAM: 0011/CT/DD/DD/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 – DERROGAÇÕES- MODIFICAÇÕES

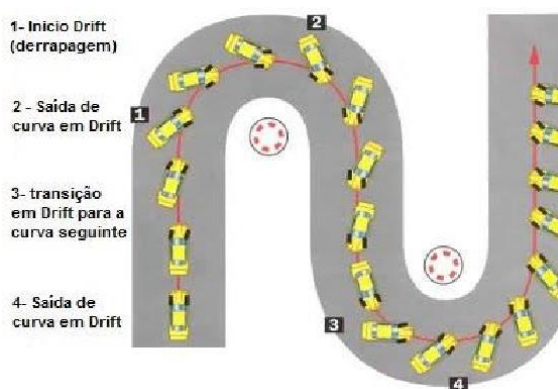
O presente Regulamento aplica-se a todas as provas do Campeonato Nacional de Drift, têm de cada uma das mesmas apresentar Regulamento Particular de Prova e devidamente aprovado pela **FMAM**.

## 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 clipping-points e aos outros carros, espectáculo 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.



**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 - 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 protecção (chapa) contra fogo que separa o habitáculo do compartimento do motor. É também permitida a alteração da centraliza electrónica, 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 fluidos 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 afecte 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. 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 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.

**1.3.1.3.1 - Exterior** - Pode ser alterado, modificado. Tem de apresentar um aspecto muito próximo do veículo de serie.

**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.

**1.3.1.4 - Direcção** - São permitidas modificações ao sistema de direcção.

**1.3.1.5 - Travões** - Os travões têm de estar em perfeitas condições de funcionamento, sendo permitida a colocação de sistema hidráulico, como auxiliar, sendo obrigatório que o sistema funcione também como o de origem.

**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. 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 deverá ser da série do veículo.

**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 - Electricidade** - 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 capôt, 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 nocturna, 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, 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, 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 usarem cada prova.

**1.3.1.12 - Jantes** – São permitidas jantes diferentes de serie do veiculo. 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), 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 protecção eficaz de modo a que os tubos quando quentes não causem eventuais queimaduras. O sistema de escape não deve apresentar-se com um aspecto 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 (360º), tem de ser respeitadas as medidas de diâmetro e tipo de tubo, conforme regulamentação vigor. São Permitidos de aparafusar.

**1.3.1.15 - Cintos de Segurança** – Podem ser utilizados os cintos de segurança de sério 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 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 fixam ao Arco de Segurança. É ainda obrigatório a utilização do sistema “Arm Restraints” aprovado em 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** - 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 mínimo 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 Semi eixos** - é permitida a substituição e/ou à modificação destes elementos, desde que não afecte a segurança do veículo.

### **1.3.2 - Categoria/Classe – 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 protecção (chapa) contra fogo 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 electrónica, 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 fluidos 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 afecte 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 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 - Direcção** - São permitidas modificações ao sistema de direcção.

**1.3.2.5 - Travões** - Os travões têm 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: 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. 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 numa 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 - Electricidade** - 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 pára-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.

**1.3.2.10 - 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 nocturna, 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, excepto 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.

**1.3.2.11 - 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.

**1.3.1.22 - Escape** - O sistema de escape terá que 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 protecção eficaz de modo a que os tubos quando quentes não causem eventuais queimaduras. O sistema de escape não deve apresentar-se com um aspecto 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 (Popoff Valve ou Wastegate). A saída desta deve ser efectuada na vertical, podendo ser feita uma abertura no capôt para permitir uma descarga livre. Esta saída deve ser feita por meio de tubo metálico com uma altura mínima de 3cms, medido a partir do capôt no ponto mais próximo da saída.

**1.3.2.13 - 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 aparafusar.

**1.3.2.14 - 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.

**1.3.2.15 - 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.

**1.3.2.16 - 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 fixam ao Arco de Segurança. É ainda obrigatória a utilização do sistema “Arm Restraints” aprovado em conformidade com as especificações SFI 3.3. ou equivalente.

**1.3.2.17 - 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.

**1.3.2.18 - 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 mínimo de 3.8mm.

**1.3.2.19 - Limites de Peso** - Não existem limites de peso.

**1.3.2.20 - Transmissão, Embraiagem, Caixa de Velocidades, Diferencial, Eixos e Semieixos** - É permitida a substituição e/ou à modificação destes elementos, que não afecte a segurança do veículo.

### **1.3.3 - Categoria/Classe - PRO**

**1.3.3.1 - Motor** - É permitida a alteração, substituição, modificação do motor, em parte ou no todo permitido cortar/alterar a protecção (chapa) contra fogo 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 electrónica, 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 fluidos de nenhum tipo (óleo, combustível, água, anticongelante, etc...).

**1.3.3.2 - 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 afecte 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.

**1.3.3.3 - 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 - Direcção** - São permitidas modificações ao sistema de direcção.

**1.3.3.5 - Travões** - Os travões têm de estar em perfeitas condições de funcionamento, sendo permitida a colocação de sistema hidráulico.

**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. 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 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 pára-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 nocturna, 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, excepto 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.

**1.3.1.23 - Escape** - O sistema de escape terá que 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 protecção eficaz de modo a que os tubos quando quentes não causem eventuais queimaduras. O sistema de escape não deve apresentar-se com um aspecto 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 (Popoff Valve ou Wastegate). A saída desta deve ser efectuada na vertical, podendo ser feita uma abertura no capô para permitir uma descarga livre. Esta saída deve ser feita por meio de tubo metálico com uma altura mínima de 3cms, medido a partir do capô no ponto mais próximo da saída.

**1.3.3.13 - 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.

**1.3.3.14 - 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.

**1.3.3.15 - 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.

**1.3.3.16 - 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 fixam ao Arco de Segurança. É ainda obrigatória a utilização do sistema “Arm Restraints” aprovado em conformidade com as especificações SFI 3.3. ou equivalente.

**1.3.3.17 - 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 Art. 253.7.2, Anexo J do CDI ou conforme SFI 17.1.

**1.3.3.18 - 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 mínimo de 3.8mm.

**1.3.3.19 - Limites de Peso** - Não existem limites de peso.

**1.3.3.20 - Transmissão, Embraiagem, Caixa de Velocidades, Diferencial, Eixos e Semieixos** - É permitida a substituição e/ou à modificação destes elementos, desde que não afecte a segurança do veículo.

## Artigo 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**, 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;**

### **Artigo 3 - LICENÇAS, HOMOLOGAÇÕES E SEGUROS**

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

Licenças serão emitidas pela **FMAM**.

### **Artigo 4 - TRAÇADOS, LIMITES E LOCAIS DE PROVAS**

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

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

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

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

### **Artigo 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 RGAK.**

### **Artigo 6 – DERROGAÇÕES- MODIFICAÇÕES**

**6.1 - Derrogações ao Regulamento Técnico**

Em casos excepcionais, os clubes organizadores poderão propor à **FMAM**, aquando do envio do regulamento da prova, algumas restrições ou alterações ao Regulamento Técnico, as quais, só se tornarão efectivas, após aprovação da **FMAM** e comunicadas aos organizadores, por escrito.

## **6.2 - Dúvidas na interpretação**

Em caso de diferendo, e até ao início da prova, será a direcção da **FMAM** a decidir a correcta interpretação. Após o início da prova caberá ao CCD decidir.

## **6.3 – Modificações**

Qualquer modificação ao presente regulamento técnico, será introduzida de acordo com o Art. 2.4 das RGAK.