

Publicado em 08.06.2022

Atualizado em XX.XX.2022

## Art. 1 - GENERALIDADES

---

Como princípio geral, não será permitido efetuar quaisquer modificações não previstas regulamentarmente. Todas as viaturas terão de obedecer ao seguinte:

**1.1** - Apresentar uma construção sólida e bom estado mecânico, bem como um estado de conservação geral considerado bom.

**1.2** - Todas as viaturas terão de respeitar todas as normas e meios de segurança definidas no presente regulamento.

**1.3** - As viaturas das categorias PRO-STOCK e SUPER-PRO terão de possuir um passaporte técnico emitido pela FPAK.

É obrigatória a apresentação do passaporte técnico (PT) nas verificações técnicas iniciais ou sempre que o mesmo seja solicitado pelos oficiais de prova.

**1.4** - A apresentação de uma viatura às verificações técnicas iniciais, equivale a uma declaração da parte do concorrente, de que a sua viatura pode tomar lugar na partida para a prova com toda a segurança.

**1.5** - Em qualquer momento da prova, o CCD poderá solicitar verificações complementares, tendo por objeto, quer as viaturas, quer os membros das equipas.

Os concorrentes serão responsáveis em qualquer momento da prova pela conformidade técnica das suas viaturas e equipamento, sob pena de desqualificação.

**1.6** - No caso em que marcas de identificação sejam colocadas, no decorrer das VTI ou durante o desenrolar da prova, será da inteira responsabilidade do concorrente manter as mesmas intactas até ao final da prova. A falta ou alteração de qualquer marca implicará a desqualificação a ser pronunciada pelo CCD.

**1.7**- A instalação da (s) câmara (s) de filmar tem de estar em conformidade com o disposto no menu Técnica  
—————> (Listas Técnicas) —————> Câmaras de Filmar, no site da FPAK.

**1.8** - Todos os documentos técnicos referenciados no presente regulamento estão disponíveis para consulta em:

- [www.fpak.pt](http://www.fpak.pt) > Técnica > Ralis > Anexos J
- [www.fpak.pt](http://www.fpak.pt) > Técnica > Ralis > Lista Técnica

**1.9** - O equipamento dos condutores e a sua utilização deverão respeitar o disposto no Capítulo III do Anexo L ao Código Desportivo Internacional (CDI), disponível em: [www.fpak.pt](http://www.fpak.pt) > Regulamentação > Regulamentação Geral.

## Art. 2 - VIATURAS ADMITIDAS

---

Viaturas ligeiras, com carroçaria de base origem da marca e do modelo de fabrico em série e protótipos preparados para a modalidade. São admitidas viaturas com chassis tubular na classe SUPER PRO conforme o Art. 1.3.3.3 do presente regulamento.

Estes veículos terão de respeitar as normas de segurança impostas pelas Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting 2022 e pelo presente regulamento.

Os veículos serão enquadrados de acordo com as seguintes classes: STREET, STOCK, PRO-STOCK e SUPER-PRO.

## Art. 3 - MODIFICAÇÕES AUTORIZADAS

---

Apenas são permitidas as seguintes modificações:

### 3.1 - Todas as Categorias

**3.1.1 - Carroçaria** - A carroçaria não 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.

**3.1.2 - 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.

Deve estar visivelmente assinalados por meio de autocolante com seta indicativa (de cor vermelha, laranja ou amarela) e tem de permanecer colocados durante toda a prova.

**3.1.3 - Combustível, comburente e depósito** - É permitido usar qualquer grau/tipo de combustível e comburente. O depósito de combustível tem de ser o de série da viatura, no seu local de origem.

O comburente (NOS) deverá estar armazenado numa botija própria para óxido nítrico de norma que deverá estar equipada com válvula de segurança e tubo de respiro para o exterior do habitáculo e devidamente fixada à carroçaria. No caso do metanol, deverá estar armazenado em depósito apropriado.

Todos os depósitos de combustível e comburente têm de estar localizados a pelo menos 300 mm do perímetro exterior da carroçaria (em qualquer direção).

**3.1.4 - Bateria** - A bateria tem de estar bem fixa e apresentar o polo positivo isolado. Se localizada no habitáculo tem de estar situada para trás do banco do piloto, e caso não seja do tipo seco tem de ser colocada dentro de uma caixa de plástico estanque que permita a sua própria fixação. A referida caixa tem de ter um respiro, bastando para isso a abertura de um orifício na mesma.

**3.1.5 - Rodas e jantes** - As rodas constituídas parcial ou totalmente por materiais compósitos são proibidas. São permitidas jantes diferentes das de série do veículo, sendo que a largura da jante terá de ser igual ou inferior à largura do pneu montado.

É permitida a utilização de um ou vários espaçadores em cada roda, com espessura total máxima de 25 mm.

**3.1.6 - Sistema de escape** - O sistema de escape é livre e a sua saída não poderá estar em momento algum orientada para o chão.

É recomendado que a saída do tubo de escape se situe a uma altura máxima de 45 cm e mínima de 10 cm em relação ao solo. É também recomendado que essa saída se encontre no interior do perímetro da viatura e a menos de 10 cm deste perímetro e atrás do plano vertical que passa pelo meio da distância entre eixos. Por outro lado, deve estar prevista uma proteção eficaz de modo a que os tubos quando quentes não causem eventuais queimaduras.

O sistema de escape não deve apresentar-se com um aspeto provisório. Os gases de escape só podem sair na extremidade do sistema. As peças ou partes do chassis não podem ser utilizadas para evacuação dos gases de escape.

## **3.2 - STREET e STOCK**

**3.2.1 - Motor** - É permitida a alteração, substituição, modificação do motor, também permitida a alteração da eletrónica, injeção, sistemas de admissão, escape e sobrealimentação. Não é permitido cortar/alterar a proteção (chapa) corta fogo que separa o habitáculo do compartimento do motor. É permitida a colocação de sobrealimentação.

Não será tolerada qualquer perda de fluídos de nenhum tipo (óleo, combustível, água, anticongelante, etc...).

**3.2.2 - Suspensão** - É permitido a substituição e/ou a modificação da suspensão desde que não altere a geometria dos braços ou dos triângulos da suspensão superior ou inferior do veículo e que não afete a segurança do mesmo, não sendo permitido modificar as torres de suspensão e a sua posição.

São permitidas barras anti aproximação, à frente e atrás.

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

**3.2.4 - Interior** - Do pilar B para a frente tem de estar completamente montado para utilização na via pública mantendo a segurança do veículo (Ex: dois bancos, tablier, quartelas das portas, etc).

**3.2.5 - Travões** - Os travões das 4 rodas têm de estar em perfeitas condições de funcionamento para circulação na via pública.

**3.2.6 - Canalizações e Bombas** - De origem. Caso a montagem de série não for mantida têm de ser respeitadas as seguintes condições:

Todas as bombas de carburante terão de funcionar apenas quando o motor está em funcionamento, excetuando o momento de arranque.

As bombas do combustível são livres, desde que não sejam instaladas no habitáculo, a não ser que se trate de uma montagem de origem; neste caso, a bomba deverá ser eficazmente protegida.

Podem ser acrescentados ao circuito de alimentação, filtros de gasolina com capacidade unitária máxima de 0,5 L.

**3.2.7 - Sistema elétrico** - É obrigatório o canhão de chave no local original ou similar. O mesmo tem de desligar todos os circuitos elétricos (bateria, alternador ou dínamo, luzes, avisadores, ignição, etc.) e tem de igualmente parar o motor e deve ser de fácil acesso ao piloto.

**3.2.8 - Luzes** - Obrigatório o sistema de luzes original ou similar. Devem estar em perfeito funcionamento, durante toda a prova, inclusivamente as de travão. É permitida a colocação de luzes de travão adicionais.

**3.2.9 - Pneus** - Não são permitidos pneus slicks. Apenas é permitido o uso de pneus comerciais aprovados para circulação na via pública (conforme ART. 11.1 das PEA).

A medida dos pneus deve ser igual nas 4 rodas exceto se indicado no livrete da viatura.

Não há nenhuma limitação no número de pneus a usar em cada prova.

**3.2.10 - Escape** - O ruído máximo do sistema de escape não pode exceder o valor de 103 dB (A) para uma velocidade de rotação do motor de 3500 rpm para motores a gasolina e 2500 rpm para motores Diesel, medido de acordo com o método de medição FIA.

**3.2.11 - Vidros** - O veículo tem de apresentar todos os vidros em perfeito estado de conservação e visibilidade, sendo apenas aceites vidros de série.

### **3.3 - PRO-STOCK**

**3.3.1 - Motor** - É permitida a alteração, substituição, modificação do motor, em parte ou no todo. É permitido cortar/alterar a proteção (chapa) corta 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 eletrónica, da injeção, dos sistemas de admissão, escape e sobrealimentação. É permitida a colocação de sobrealimentação. Não será tolerada qualquer perda de fluídos de nenhum tipo (óleo, combustível, água, anticongelante, etc...).

**3.3.2 - Sistema de transmissão** - Livre.

**3.3.3 - 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, é permitido mudar/alterar o local de origem das torres dos amortecedores desde que não afete a segurança. São proibidos elementos de suspensão em materiais compósitos.

São aconselhadas barras anti aproximação, á frente e atrás.

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

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

**3.3.6 - Travões** - Os travões das 4 rodas têm de estar em perfeitas condições de funcionamento como para circulação na via pública.

**3.3.7 - Canalizações e Bombas** - De origem. Caso a montagem de série não for mantida têm de ser respeitadas as seguintes condições:

As canalizações de água de arrefecimento ou de óleo de lubrificação apenas podem passar no interior do habitáculo se utilizadas canalizações flexíveis de qualidade de aviação, mas sem emendas ou conexões, salvo junto às divisórias dianteira e traseira, segundo os desenhos 253-59 e 253-60 (ver anexo 1 do presente regulamento).

Todas as bombas de carburante terão de funcionar apenas quando o motor está em funcionamento, excetuando o momento de arranque.

As bombas do combustível são livres, desde que não sejam instaladas no habitáculo, a não ser que se trate de uma montagem de origem; neste caso, a bomba deverá ser eficazmente protegida.

Podem ser acrescentados ao circuito de alimentação, filtros de gasolina com capacidade unitária máxima de 0,5 L.

**3.3.7 - Sistema elétrico** - É obrigatório interruptor corta-circuitos (Master Electrical Cut Off Switches) com acesso pelo interior e exterior da viatura. O mesmo tem de desligar todos os circuitos elétricos (bateria, alternador ou dínamo, luzes, avisadores, ignição, acessórios elétricos, etc.) e tem de igualmente parar o motor. Deve ser de fácil acesso ao piloto quando sentado normalmente na sua posição de condução e com os cintos apertados.

No exterior tem de ser instalado no sopé do pilar A, junto à parte inferior do para-brisas, no guarda-lamas ou capot e 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 (ver anexo 4 do presente regulamento).

**3.3.8 - Luzes** - Obrigatórias pelo menos uma luz de presença na dianteira e duas luzes de presença na traseira. Têm de estar em perfeito funcionamento, durante toda a prova.

**3.3.9 - Pneus** - São permitidos pneus slicks, não existindo nenhuma limitação no número de pneus ou nas suas dimensões.

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

É recomendado que o ruído máximo do sistema de escape exceda o valor de 103 dB (A) para uma velocidade de rotação do motor de 3500 rpm para motores a gasolina e 2500 rpm para motores Diesel, medido de acordo com o método de medição FIA.

**3.3.15 - Tejadilho** - Para as viaturas descapotáveis ou convertíveis, é obrigatória a colocação de arco de segurança, conforme indicado no Art. 4.2.2. É obrigatória a colocação de *Window Nets*, de acordo com o Art. 253,11, Anexo J do CDI, colocadas nas janelas e teto, neste caso fixo ao Arco de Segurança. É ainda obrigatória a utilização do sistema *Arm Restraints* aprovado em conformidade com as especificações SFI 3.3. ou equivalente.

**3.3.16 - 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 3.8 mm. É obrigatório o para-brisas original da viatura constituído por vidro de segurança laminado, fazendo fé a respetiva marcação. No caso de o para-brisas ser colado, terá de ser possível, do interior do habitáculo, partir os vidros das portas dianteiras ou retirar-los sem ajuda de ferramentas. Em caso de viaturas sem para-brisas, é obrigatória a utilização de capacete integral com viseira ou óculos de motocross.

O uso de películas transparentes e incolores antideflagrantes (espessura máxima: 100 microns) é obrigatório nos vidros laterais e no teto solar (de abrir), a menos que sejam em policarbonato. A utilização de películas prateadas ou fumadas só é autorizada sobre os vidros laterais traseiros e o vidro traseiro, sob a condição de que uma pessoa situada a 5 metros da viatura, deve poder ver o piloto e o que se encontrar no interior da viatura.

### **3.4 - SUPER-PRO**

**3.4.1 - Motor** - É permitida a alteração, substituição, modificação do motor, em parte ou no todo. É permitido cortar/alterar a proteção (chapa) corta 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 eletrónica, da injeção, dos sistemas de admissão, escape e sobrealimentação. É permitida a colocação de sobrealimentação. Não será tolerada qualquer perda de fluídos de nenhum tipo (óleo, combustível, água, anticongelante, etc...).

**3.4.2 - Sistema de transmissão** - Livre.

**3.4.3 - 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, é permitido mudar/alterar o local de origem das torres dos amortecedores. São proibidos elementos de suspensão em materiais compósitos.

São permitidas barras anti aproximação, á frente e atrás.

**3.4.4 - Carroçaria** - São admitidas viaturas com chassis tubular de ligas à base de ferro. Todos os tubos que constituem a armadura de segurança têm de respeitar o definido no Art. 1.3.3.11 do presente regulamento. A viatura terá de ter uma estrutura imediatamente atrás do banco do piloto que seja mais larga do que os seus ombros e se estende acima deles quando o piloto está sentado normalmente com os cintos colocados. O chassis terá de ter origem no chassis (ou monocoque) de uma viatura com uma produção superior a 1000 unidades por ano.

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

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

**3.4.7 - Travões** - Os travões têm de estar em perfeitas condições de funcionamento nas 4 rodas. É obrigatória a aplicação de um duplo circuito comandado pelo mesmo pedal. A ação deve exercer-se normalmente sobre todas as rodas; em caso de fuga ou falha de qualquer secção das tubagens, a ação do travão deverá continuar a exercer-se sobre, pelo menos, duas rodas.

**3.4.8 - Canalizações e Bombas** - De origem. Caso a montagem de série não for mantida ou se as canalizações que passam no interior da viatura e as guarnições que os protegem, tiverem sido retiradas, têm de ser cumpridos os seguintes requisitos (de acordo com o Art. 3 do art. 253 do Anexo J).

As canalizações de água de arrefecimento ou de óleo de lubrificação apenas podem passar no interior do habitáculo se utilizadas canalizações flexíveis de qualidade de aviação, mas sem emendas ou conexões, salvo junto às divisórias dianteira e traseira, segundo os desenhos 253-59 e 253-60 (disponíveis no final deste regulamento).

Todas as bombas de carburante terão de funcionar apenas quando o motor está em funcionamento, excetuando o momento de arranque.

As bombas do combustível são livres, desde que não sejam instaladas no habitáculo, a não ser que se trate de uma montagem de origem; neste caso, a bomba deverá ser eficazmente protegida.

Podem ser acrescentados ao circuito de alimentação, filtros de gasolina com capacidade unitária máxima de 0,5 L.

**3.4.9 - Sistema elétrico** - É obrigatório interruptor corta-circuitos (Master Electrical Cut Off Switches) com acesso pelo interior e exterior da viatura. O mesmo tem de desligar todos os circuitos elétricos (bateria, alternador ou dínamo, luzes, avisadores, ignição, acessórios elétricos, etc.) e tem de igualmente parar o motor. Deve ser de fácil acesso ao piloto quando sentado normalmente na sua posição de condução e com os cintos apertados.

No exterior tem de ser instalado no sopé do pilar A, junto à parte inferior do para-brisas, no guarda-lamas ou capot e tem de estar visivelmente assinalado, por meio de um autocolante com raio vermelho colocado num triângulo azul debruado a branco com, pelo menos, 12 cm de base (ver anexo 4 do presente regulamento).

**3.4.10 - Pneus** - São permitidos pneus slicks, não existindo nenhuma limitação no número de pneus ou nas suas dimensões.

**3.4.11 - Luzes** - Obrigatórias pelo menos uma luz de presença na dianteira e duas luzes de presença na traseira. Têm de estar em perfeito funcionamento, durante toda a prova.

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

É recomendado que o ruído máximo do sistema de escape exceda o valor de 103 dB (A) para uma velocidade de rotação do motor de 3500 rpm para motores a gasolina e 2500 rpm para motores Diesel, medido de acordo com o método de medição FIA.

**3.1.18 - 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 3.8 mm. É obrigatório o para-brisas original da viatura constituído por vidro de segurança laminado, fazendo fé a respetiva marcação. No caso de o para-brisas ser colado, terá de ser possível, do interior do habitáculo, partir os vidros das portas dianteiras ou retirar-los sem ajuda de ferramentas. No caso de ausência de para-brisas, será obrigatório o uso de um capacete integral com viseira, ou aberto com óculos de motocross, sem o que a partida será recusada.

O uso de películas transparentes e incolores antideflagrantes (espessura máxima: 100 microns) é obrigatório nos vidros laterais e no teto solar (de abrir), a menos que sejam em policarbonato. A utilização de películas prateadas ou fumadas só é autorizada sobre os vidros laterais traseiros e o vidro traseiro, sob a condição de que uma pessoa situada a 5 metros da viatura, deve poder ver o piloto e o que se encontrar no interior da viatura.

## **Art. 4 - EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA**

---

### **4.1 - STREET e STOCK**

#### **4.1.1 - Equipamento dos pilotos**

**4.1.1.1** - Capacete Integral ou semi-integral, com ou sem homologação mas em perfeito estado de conservação e utilização.

**4.1.1.2** - Vestuário não inflamável que cubra na totalidade os braços e pernas, bem como calçado desportivo completamente fechado.

**4.1.2 - Arco de Segurança (Roll Bar - Roll Cage)** - Não é obrigatório, no entanto serão recomendados de acordo com o Art. 8 do Art. 253 do Anexo J. São também permitidas outras configurações, 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°). Neste caso têm de ser respeitadas as medidas de diâmetro e tipo de tubo, conforme especificado no Art. 8.3.3 do Art. 253 do Anexo J.

São Permitidos os Roll-Bar de aparafusar. É obrigatória a instalação de espumas de proteção homologadas conforme especificado no Art. 8.4 do Anexo J (ver figura 253-68 - Anexo 3 do presente regulamento).

**4.1.3 - Cintos de Segurança** - Podem ser utilizados os cintos de segurança de série do veículo, aconselhando-se no entanto a utilização de cintos de competição de 4, ou 5 ou 6 pontos de fixação, com ou sem homologação mas em perfeito estado para utilização. No caso da utilização de cintos de competição, a sua instalação deve respeitar o indicado no Art. 6.2 do Art 253 do Anexo J (ver figura 253-61 - Anexo 2 do presente regulamento).

**4.1.4 - Bancos** - Podem ser utilizados os bancos de série do veículo, aconselhando-se no entanto a instalação de bancos de competição, 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.

## **4.2 - PRO-STOCK**

### **4.2.1 - Equipamento dos pilotos**

**4.2.1.1** - Capacete Integral ou semi-integral, com ou sem homologação mas em perfeito estado de conservação e utilização. Tem de estar conforme as normas de segurança Europeias e ser visível a sua identificação.

**4.2.1.2** - Luvas de piloto com ou sem homologação, mas em perfeito estado de utilização, aconselha-se o uso de luvas de piloto conforme norma FIA 8856-2000.

**4.2.1.3** - Fato de piloto, com ou sem homologação mas em perfeito estado de utilização, aconselha-se o uso de fato de piloto ignífugo conforme norma FIA 8856-2000 (lista técnica nº 27).

**4.2.1.4** - Calçado desportivo completamente fechado, aconselha-se botas de piloto com homologação, conforme norma FIA 8856-2000 (lista técnica nº 27).

**4.2.1.5** - Aconselha-se a utilização de roupa interior com homologação, conforme norma FIA 8856-2000.

**4.2.1.6** - Recomenda-se a utilização de sistema de retenção de cabeça (Hans) conforme norma FIA 8858-2002 ou 8858-2010 (lista técnica nº 29 e 36). Ver Anexo 6 compatibilidade capacete-Hans.

**4.2.2 - Arco de Segurança (Roll Bar - Roll Cage)** - Não é obrigatório, no entanto serão recomendados de acordo com o Art. 8 do Art. 253 do Anexo J. São também permitidas outras configurações, 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°). Neste caso é também recomendada a utilização tubo de material e dimensões especificadas no Art. 8.3.3 do Art. 253 do Anexo J.

São permitidos Roll-Bar de aparafusar. É obrigatória a utilização de proteções da armadura de segurança de acordo com o Art. 8.4 do Art. 253 do Anexo J (ver figura 253-68 - Anexo 3 do presente regulamento).

**4.2.3 - Cintos de segurança** - Obrigatória a utilização de cintos de competição de 5 ou 6 pontos apoios de fixação, com homologação FIA (8853/98 e 8854/98), mesmo que com validade expirada, mas em perfeito estado de conservação. Instalação conforme Art. 6.2 do Art 253 do Anexo J (ver figura 253-61 - Anexo 2).

**4.2.4 - Bancos de competição** - É obrigatória a utilização de banco de competição com homologação FIA (8855-1999), mesmo que com validade expirada, mas em perfeito estado de conservação.

**4.2.5 - Extintor** - São recomendados sistemas de extinção atuados por cabo (lista técnica nº 16) de atuação elétrica (lista técnica nº 52 - norma FIA 8865-2015). A botija do extintor terá de estar instalada para trás do banco do piloto, encontrando-se também a pelo menos 300 mm do perímetro exterior da carroçaria (em qualquer direção) horizontalmente. Terá de estar fixada por pelo menos duas cintas metálicas bloqueadas por parafusos e esse sistema da fixação terá de resistir a uma desaceleração de 25 g (ver anexo 5 do presente regulamento).

## **4.3 - SUPER-PRO**

### **4.3.1 - Equipamento dos pilotos**

**4.3.1.1** - Obrigatório capacete Integral com homologação válida FIA, de acordo com a lista técnica nº 25, 33, 41 ou 49 (normas FIA 8860, 8858 e 8865).

**4.3.1.2** - Obrigatórias luvas, fato, botas e roupa interior de piloto com homologação válida FIA 8856-2000.

**4.3.1.3** - Obrigatório sistema de retenção de cabeça (Hans) conforme norma FIA 8858-2002 ou 8858-2010 (lista técnica nº 29 e 36). Ver Anexo 6 compatibilidade capacete-Hans.

**4.3.2 - Arco de Segurança (RollBar - RollCage)** - Obrigatório, de acordo com o Art. 8 do Art. 253 do Anexo J.

São também permitidas outras configurações, com o mínimo de 6 pontos de apoio em secções estruturais da carroçaria, sob aprovação do delegado técnico FPAK, 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°). Têm de ser respeitadas as medidas de diâmetro e tipo de tubo, conforme especificado no Art. 8.3.3 do Art. 253 do Anexo J.

É obrigatória a fixação conforme especificado no Art. 8.3.2.6 do Art. 253 do Anexo J. É obrigatória a utilização de proteções da armadura de segurança de acordo com o Art. 8.4 do Art. 253 do Anexo J (ver figura 253-68 - Anexo 3 do presente regulamento).

**4.3.3 - Cintos de Segurança** - Obrigatória a utilização de cintos de competição de 5 ou 6 pontos de fixação, conforme a norma FIA 8853-98 e 8854/98, em perfeito estado de conservação. Instalação conforme Art. 6.2 do Art 253 do Anexo J (ver figura 253-61 - Anexo 2).

**4.3.4 - Bancos de competição** - Obrigatória a utilização de bancos de competição conforme a norma FIA 8855-1999, em perfeito estado de conservação. Instalação conforme o Art. 16 do Art. 253 do Anexo J.

**4.4.4 - Tejadilho** - Para as viaturas descapotáveis ou convertíveis, é obrigatória a colocação de arco de segurança, conforme indicado acima (Art. 1.3.3.11). É obrigatória a colocação de Window Nets, de acordo com o Art. 253-11, Anexo J do CDI, colocadas nas janelas e teto, neste caso fixo ao Arco de Segurança. É ainda obrigatória a utilização do sistema Arm Restraints aprovado em conformidade com as especificações SFI 3.3. ou equivalente.

**4.4.5 - Extintor** - São recomendados sistemas de extinção atuados por cabo (lista técnica nº 16) de atuação elétrica (lista técnica nº 52 - norma FIA 8865-2015). A botija do extintor terá de estar instalada atrás do banco do piloto, encontrando-se também a pelo menos 300 mm do perímetro exterior da carroçaria (em qualquer direção) horizontalmente. Terá de estar fixada por pelo menos duas cintas metálicas bloqueadas por parafusos e esse sistema da fixação terá de resistir a uma desaceleração de 25 g (ver anexo 5 do presente regulamento).

**4.4.6 - Paraquedas** - É obrigatória a instalação de paraquedas em perfeito estado de conservação e funcionalidade.

## **Art. 5 - COMBUSTÍVEL E ABASTECIMENTO**

---

**5.1** - O reabastecimento será feito, obrigatoriamente, num local definido para este fim, distinto da zona das boxes e equipado com condições de segurança providenciadas pela organização.

**5.2** - O acesso a este local será autorizado, apenas a 3 elementos da equipa (Condutor e 2 Assistentes), devidamente identificados.

**5.3** - No decorrer do reabastecimento, qualquer intervenção na viatura que não a de reabastecimento é interdita.

**5.4** - O reabastecimento só pode ser iniciado, quando o Condutor se encontrarem no exterior da viatura, e com o motor do veículo desligado.

**5.5** - Em caso de utilização de bombas para reabastecimento, essas mesmas terão que ser manuais. É proibido a utilização de bombas elétricas ou de qualquer sistema sob pressão.

**5.6** - É proibido o reabastecimento em pista.

**5.7** - Qualquer infração a este artigo implicará a desqualificação do concorrente.

## **Art. 6 - EQUIPAS/PADDOCK**

---

**6.1** - Cada concorrente obrigatoriamente deverá ter um extintor no mínimo de 2 Kg na zona de assistência.

**6.2** - As viaturas de competição, quando estacionados no Paddock têm de permanecer dentro do espaço destinado, no interior da tenda ou na box.

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

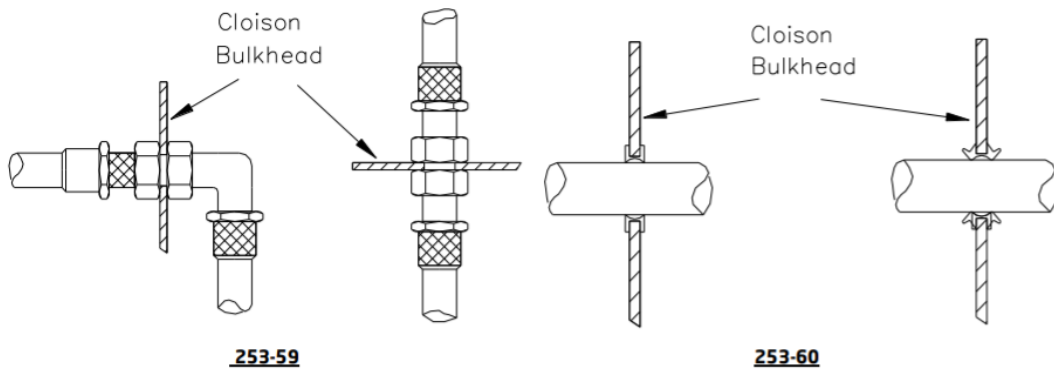
# ATUALIZAÇÕES

Art. / Data	Estado	Art. / Data	Estado	Art. / Data	Estado

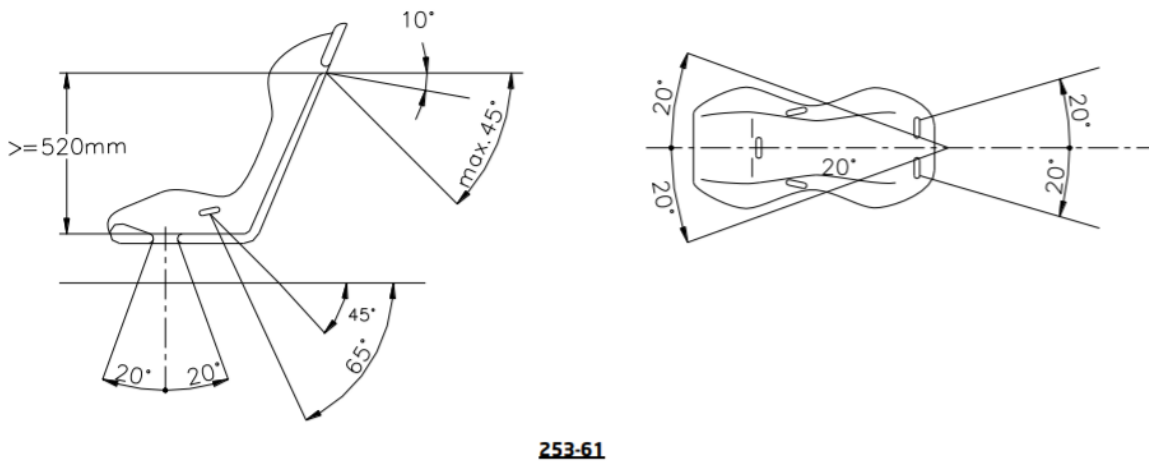



# ANEXOS

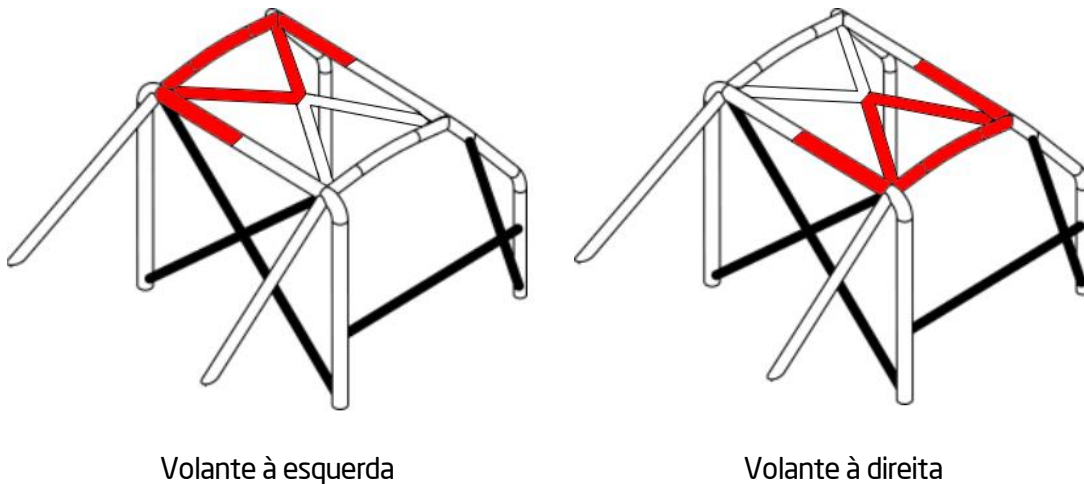
## Anexo 1 - Uniões de Canalizações



## Anexo 2 - Especificações de instalação de cintos de segurança de competição



## Anexo 3 - Elementos de colocação obrigatória de espuma de proteção

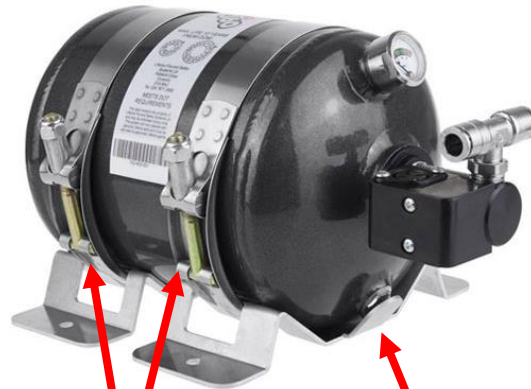


**Anexo 4 - Símbolo indicativo do atuador do corta-corrente (master switch)**



12 cm

**Anexo 5 - Sistema de fixação do extintor manual**



Cintas metálicas bloqueadas por parafusos

Anti-torpedo

**Anexo 6 - Compatibilidade Capacete - Hans (sistema de retenção de cabeça)**

in compliance with FIA standard 8858-2002  
Manufacturer: xxxxxx  
Model: xxxxxx

FIA 8858-2010

FIA 8858-2002

Helmet tether anchorages fitted by the manufacturer in compliance with FIA standard 8856-2002

FIA Standard 8860-2004  
Manufacturer: Helmet Inc.  
Model: xxxxxxxx  
Size: xx

FIA 8858-2010

FIA 8858-2002

FIA 8858-2002

FIA 8860-2004

in compliance with FIA Standard 8858-2010  
Manufacturer: xxxxxx  
Model: xxxxxx  
Date of Manufacture: JAN 2010

in compliance with FIA Standard 8858-2010  
Manufacturer Name/Name of Manufacturer: xxxxxx  
Model: xxxxxx  
Homologation No.: FIA8858-2010-xxx  
Date of Manufacture: JAN 2010

FIA 8858-2010

FIA 8858-2002

in compliance with FIA Standard 8858-2010  
Manufacturer: xxxxxx  
Model: xxxxxx  
Date of Manufacture: JAN 2010

in compliance with FIA Standard 8858-2010  
Manufacturer Name/Name of Manufacturer: xxxxxx  
Model: xxxxxx  
Homologation No.: FIA8858-2010-xxx  
Date of Manufacture: JAN 2010

in compliance with FIA Standard 8858-2010  
Manufacturer: xxxxxx  
Model: xxxxxx  
Date of Manufacture: JAN 2010

in compliance with FIA Standard 8858-2010  
Manufacturer Name/Name of Manufacturer: xxxxxx  
Model: xxxxxx  
Homologation No.: FIA8858-2010-xxx  
Date of Manufacture: JAN 2010

FIA 8858-2010

FIA 8858-2002

FIA 8858-2010

FIA 8858-2010

FIA 8858-2010

FIA 8860-2010

