



## REGULAMENTO DESPORTIVO DRIFTWARS CUP 2025

**VISA FPAK nº 657D/DWC/2025 Emitido em: 18/03/2025**

**Atualizado em 07.11.2025**



### Introdução

A DriftWars em parceria com os seus patrocinadores, organizam um trofeu desportivo devidamente autorizado pela Federação Portuguesa de Automobilismo e Karting (FPAK), denominado como DriftWars Cup, a qual se regerá pelo Código Desportivo Internacional (CDI), pelas Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting (PGAK), pelas Prescrições Específicas de Drift (PED), regulamentos técnicos aplicáveis, e pelo presente regulamento e por qualquer aditamento ou interpretação publicada pela FPAK.

Casos omissos no presente regulamento, serão analisados e decididos pelo promotor, FPAK e CCD de acordo com as normas do CDI e as PGAK.

Qualquer modificação ao presente regulamento será introduzida no texto regulamentar de acordo com o art.2.5 e 2.5.1 das PGAK.

Conduta antidesportiva e/ou violação grosseira da regulamentação em vigor será passível de pronuncia pelo CCD da Prova ou FPAK.

### Informações gerais

A DriftWars Cup será disputada em 4 provas, todas pontuáveis para o trofeu, sendo elas organizadas pelos seguintes Clubes:

Prova	Clube Organizador	Datas
DriftWars Cup - R01 Sever do Vouga	Vouga Sport Clube	29/30 de Março
DriftWars Cup - R02 Montalegre	Clube Automóvel de Vila Real	3/4 de Maio
DriftWars Cup - R03 Faro	<b>Clube Automóvel do Sul</b>	5/6 de Julho
DriftWars Cup - R04 <b>Vila Nova de Poiares</b>	Vouga Sport Clube	<b>22/23 de Novembro</b>



O drift é uma competição pontuada em que os carros competem realizando deslizes controlados do eixo traseiro numa pista definida (circuito, estrada fechada ou pista marcada); os pilotos devem evitar a interrupção dos deslizes do eixo traseiro do carro, seja por um pião ou por retificação da trajetória (o eixo traseiro deve seguir o eixo dianteiro). Apenas veículos de tração traseira podem participar.

Geralmente, cada competição é composta por três fases:

- Treinos
- Qualificações
- Batalhas

## Inscrições na DriftWars Cup

### 1. Concorrentes

O concorrente é sempre um piloto com um carro, assim como outrem, registado para o efeito e para o representar. Contudo, a equipa deve indicar um elemento da mesma para efeitos representativos (piloto, chefe de equipa, spotter) no momento das verificações administrativas. O representante da equipa tem de ser licenciado FPAK. A equipa atua somente através do seu representante o qual oficialmente representa a equipa, pode reclamar e contestar, pode também retirar a equipa da competição e/ou mesmo do campeonato. É permitido alterar o representante de equipa. Se o mesmo for substituído durante a competição, é da responsabilidade do piloto reportar tal alteração ao secretário de prova e/ou relações com concorrentes. Tal troca só é considerada efetiva após comunicação formal.

### 2. Categorias

#### DriftWars CUP (DWC)

A categoria única DWC está posicionada nos mais altos padrões e é indicada para pilotos com capacidades comprovadas e experiência. Todos os carros devem cumprir com o Regulamento Técnico do Campeonato de Portugal de Drift e o Regulamento Técnico da DriftWars. Todos os pilotos têm de possuir uma licença nacional C (ou grau superior), emitida pela FPAK. Para pilotos estrangeiros que não sejam portadores de licenças internacionais é sempre necessário uma "start permission" emitida pela respetiva ASN. Somente viaturas de tração traseira podem participar nesta competição.

### 3. Procedimento de Inscrição

Os concorrentes devem inscrever-se na competição com antecedência e em conformidade com o procedimento estabelecido pelo organizador e promotor. A inscrição deverá ser realizada via Portal FPAK, de acordo com o art. 9.3.1 das PGAK. A inscrição só será completada após a validação do promotor. O valor de inscrição será de 162,50 + IVA por cada prova e 250€ + IVA para os WildCards.

De acordo com o Art. 3.14 do CDI a comissão organizadora pode recusar a inscrição numa prova/evento, deverá informar o interessado assim como a FPAK nos 2 dias seguintes ao encerramento das inscrições e o mais tardar cinco dias antes da prova/evento. Esta recusa deverá ser justificada.

Caso um concorrente inscrito não compareça ao evento, caberá ao organizador e promotor decidir sobre a eventual devolução da taxa de inscrição ou a aceitação da sua inscrição em eventos futuros.

O organizador reserva-se o direito de limitar o número total de inscrições aceites para cada competição.



Será atribuída pontuação a todos os inscritos que tenham realizado 50% + 1 prova do troféu. Os condutores/concorrentes que se inscrevam a partir da 3ª prova, não irão pontuar no troféu DriftWars Cup.

A não realização de uma ou mais provas referidas no presente regulamento, o número de resultados para o efeito de classificação será reduzido em uma prova, ex: realização de 3 provas obriga a participar em 2.

#### 4. Prémios de classificação nas provas

Por cada prova, serão entregues os seguintes troféus:

1º	Troféu
2º	Troféu
3º	Troféu

A organização da DriftWars Cup poderá atribuir em cada prova pontuável outros prémios.

#### Oficiais de prova

#### 5. Oficiais de prova

Os oficiais de prova são indicados pelo organizador com concordância da Federação ( FPAK ). Os oficiais devem indicar qualquer conflito de interesses que possa prejudicar a sua atuação ou desempenho das suas funções.

Todos os oficiais devem agir em conformidade com os mais altos padrões de comportamento, em falta dos mesmos pode resultar na não comparência e/ou exclusão da competição e mesmo em perda da sua licença.

As seguintes funções devem ser indicadas no regulamento particular de prova:

- Comissários Desportivos (um presidente e dois comissários desportivos)
- Diretor de prova e/ou diretor de corrida
- Secretário de prova
- Comissário Técnico Chefe e/ou Delegado Técnico
- Júris

##### 5.1 - Comissários Desportivos

Os Comissários desportivos devem manter contacto próximo com o Diretor de Prova durante toda a duração do evento, a fim de garantir o correto desenrolar da competição. Os Comissários são nomeados pela FPAK sobre cuja jurisdição a competição é organizada. Os Comissários têm plenos poderes para garantir o cumprimento de todos os regulamentos e procedimentos aplicáveis, reportando apenas aos órgãos jurisdicionais competentes.

As responsabilidades dos Comissários incluem (mas não se limitam a):

- Aprovar quaisquer alterações aos regulamentos do evento através da emissão de um Aditamento,



- Analisar qualquer questão submetida pelo Diretor de Prova, Diretor de Corrida, Juízes ou Chefe de Verificações Técnicas e/ou Delegado Técnico, e aplicar penalizações, incluindo desqualificar, sempre que necessário,
- Adiar ou suspender uma competição em caso de força maior ou por razões graves de segurança, mediante recomendação do Diretor de Prova e/ou Diretor de Corrida,
- Aprovar quaisquer alterações ao cronograma da competição, e
- Aprovar os resultados oficiais da competição.

## **5.2 – Diretor de prova/Corrida**

O Diretor de Prova/Corrida será responsável por garantir que a competição seja organizada e realizada de acordo com um padrão de segurança e em conformidade com os regulamentos da competição. Se o evento for uma Taça de uma Série, poderá ser nomeado um Diretor de Corrida para trabalhar em conjunto com o Diretor de Prova, a fim de garantir que padrões e procedimentos semelhantes sejam seguidos em todos os eventos da mesma.

Os concorrentes devem seguir e respeitar as instruções do Diretor de Prova e/ou Corrida. As responsabilidades do Diretor de Prova e/ou Corrida incluem (mas não são limitadas a):

- Assegurar-se que todos os oficiais e elementos da prova estão em posição e que a pista é segura e está pronta para a competição,
- Está em comunicação com as entidades relevantes e autoridades de modo a assegurar um evento seguro, regulamentar, e
- Manter o normal funcionamento da prova de acordo com o horário regulamentar publicado

## **5.3 – Secretário de prova**

O secretário de prova é responsável por toda a documentação, incluindo informação dos participantes, regulamentos e resultados oficiais. É da responsabilidade do secretário do evento assegurar-se que o mesmo é licenciado pela ASN e que todos os participantes estão aptos a participar.

## **5.4 – Delegado Técnico e/ou Comissário Técnico Chefe**

O Comissário Técnico Chefe examina os carros de competição e o equipamento de proteção pessoal dos pilotos, a fim de garantir a sua conformidade com os regulamentos. Poderá ser nomeado um Delegado Técnico, que supervisionará e assistirá o trabalho dos comissários técnicos e terá plena autoridade sobre os mesmos. Se nomeado, o Delegado Técnico é responsável por todos os assuntos técnicos, incluindo a verificação.

As responsabilidades do comissário técnico incluem (mas não se limitam a):

- Realizar verificações antes do início do evento em todos os carros inscritos, para garantir que estão em condições de segurança para a competição, em conformidade com os Regulamentos apropriados e inscritos na categoria de competição correta;
- Monitorizar o estado dos carros, fornecendo relatórios e conselhos sobre todos os carros envolvidos em acidentes, incluindo avaliar a sua aptidão para retomar a atividade de competição; e
- Garantir que todos os concorrentes utilizem corretamente o equipamento de segurança pessoal obrigatório, incluindo luvas, botas, roupa interior ignífuga, fato de competição,





capacete e Dispositivo de Restrição da Cabeça Frontal, conforme exigido nos Regulamentos.

## 5.5 – Júris

O painel de júris é composto por três elementos, um dos quais é nomeado um chefe de júris, especificamente indicado nas no regulamento particular do evento. O chefe de júris é responsável pelos critérios de avaliação dos pilotos e mantém comunicação com o Diretor de Prova, o Diretor de Corrida e os Comissários Desportivos durante todo o evento. Durante a qualificação, os júris avaliarão de forma independente as passagens de qualificação de cada concorrente, utilizando critérios individuais, que serão somados para um total possível de 100 pontos.

Durante a fase de batalhas da competição, o júri determinará de forma independente um vencedor, comparando as passagens de líder de ambos os pilotos, bem como as de perseguição de ambos os pilotos em cada batalha. O júri pode utilizar repetições em vídeo ou quaisquer outras ferramentas de medição para auxiliar na tomada de decisão e é considerado Juiz de Facto. No caso de alterações significativas nas condições de condução, o júri pode recomendar modificações no traçado ao Diretor de Prova, sujeitas à aprovação dos comissários desportivos.

**Os critérios de avaliação para a qualificação serão uma combinação dos seguintes:**

- Velocidade,
- Ângulo de drift,
- Linha (definida por pontos de clipping, zonas exteriores e áreas de toque e saída), e
- Estilo.

**Os critérios de avaliação para a competição em batalhas são:**

- Trajetória, ângulo e estilo do piloto líder,
- Capacidade do piloto perseguidor para espelhar a trajetória, ângulo, velocidade e estilo do piloto líder, e
- Proximidade do piloto perseguidor em relação ao piloto líder.

As responsabilidades do júri incluirão:

- Determinar o traçado do percurso antes da competição, em cooperação com o Comissário de Prova e/ou o Diretor de Corrida,
- Fornecer feedback preciso aos Concorrentes ao longo da competição,
- Determinar a responsabilidade por qualquer contacto/incidente em pista. Para além disso, caso sejam necessárias ações adicionais, o júri pode remeter o assunto para consideração dos Comissários Desportivos, e
- Analisar reclamações ou questões específicas.

## Penalizações

### 6. Penalizações

Qualquer violação destes regulamentos ou do Código Desportivo aplicável pode resultar em uma penalização ao concorrente pelo CCD, que têm o direito de investigar e aplicar penalizações conforme necessário e descrito nas PGAK e CDI.



As seguintes penalizações podem ser aplicadas pelos comissários desportivos da competição:

- Repreensão,
- Multa, ou
- Desqualificação.

Qualquer multa deve ser paga dentro do prazo estipulado na decisão, não sendo possível retomar o evento até o concorrente realizar o pagamento junto do secretariado da prova.

## Disposições legais

### 7. DISPOSIÇÕES GERAIS

De acordo com o Artigo 12, é direito do Comissário Técnico chefe e/ou do Delegado Técnico não permitir que um carro participe na competição caso seja considerado inapto ou perigoso. Durante toda a competição, o carro deve estar em condições completas (incluindo para-choques, capôs, portas e outras partes). Exceções podem ser concedidas em caso de acidente, a critério do Comissário Técnico Chefe e/ou do Delegado Técnico. Não pode haver qualquer fuga de líquidos do carro.

### 8. Número de Competição e Publicidade

#### 8.1 - Número de Competição

O concorrente tem o direito de solicitar à Organização/Promotor da Driftwars Cup o seu número de competição (de 1 a 99). Os números serão atribuídos por ordem de chegada/inscrição. Se não solicitado o número pelo concorrente, será atribuído um aleatoriamente pela organização/promotor.

O número de competição deverá ser colocado como indicado na publicidade obrigatória presente na Figura 1.

A colocação de outros autocolantes ou publicidade obrigatória no vidro frontal (para-brisas), além da fornecida pela organização está sujeita a aprovação por parte da mesma.

A organização tem o direito de exigir aos participantes a colocação de qualquer publicidade ou autocolantes nos seus carros, com a localização da mesma a ser indicada em regulamento.

Os participantes são obrigados a colocar o seu nome e bandeira de nacionalidade, em ambos os lados da viatura.

A localização dos autocolantes da publicidade obrigatória deverá respeitar o indicado abaixo (zonas amarelas).



*Figura 1*

## **8.2. Publicidade nas viaturas**

Toda a publicidade nas viaturas deve estar fora do raio de visão do piloto e não obstruir a sua



visibilidade. Toda a publicidade nas viaturas deve estar de acordo com o CDI FIA e com as normas da FPAK e regras obrigatórias impostas por lei.

## **9. Segurança**

### **9.1. Segurança Geral**

Caso algum carro apresente uma falha técnica na pista durante uma competição ou treino, deverá ser removido da pista o mais rapidamente possível para que a sua presença não interfira na competição. É estritamente proibido aos pilotos conduzir na direção oposta à competição, a menos que seja aprovado pelo Comissário de Pista e/ou Diretor de Prova/Corrida, quando necessário para a remoção do carro de uma posição perigosa.

O carro será recuperado da pista apenas por oficiais do evento e somente após ter parado completamente. Os membros da equipa poderão ser autorizados a aceder à pista e a ajudar na recuperação, apenas com a autorização expressa do Diretor de Prova/Corrida; no entanto, não têm permissão para realizar reparações no carro na pista, podendo apenas ajudar na sua remoção imediata.

Exceto em caso de incêndio, o piloto deve permanecer dentro do carro para auxiliar na sua recuperação. Durante os treinos e competições, os pilotos só poderão utilizar a pista designada e devem sempre respeitar as regras da pista em relação ao comportamento de condução.

Em caso de colisão, avaria ou outro incidente na pista, os comissários de pista exibirão bandeiras vermelhas, que poderão ser acionadas a seu critério, quando necessário. Caso uma bandeira vermelha seja exibida, os pilotos devem imediatamente abrandar, parar o drift e dirigir-se para o final da pista, se for seguro fazê-lo. Em caso contrário devem parar em pista de forma segura e sem criar nenhum embaraço a viaturas de emergência. Em caso de acidente grave, o Diretor de Prova/Corrida ou o Chefe Médico poderão instruir o piloto a submeter-se a uma observação ou exame médico. Neste caso, um piloto não poderá voltar a entrar na competição até ser autorizado a fazê-lo pelo Chefe Médico.

Após um acidente, o Chefe de Verificação e/ou Delegado Técnico poderão inspecionar um carro para determinar se este continua seguro e apto para competição. O reabastecimento de um carro é apenas permitido na área de reabastecimento designada e deve ser realizado com o máximo cuidado. Um membro adicional da equipa equipado com um extintor de incêndio portátil de, no mínimo, 6 kg, deve estar presente durante todo o processo de reabastecimento.

### **9.2. Controlo de Pista**

O Diretor de Prova e/ou de Corrida e o Chefe de Júris devem inspecionar o percurso antes do início dos treinos e novamente antes do início das qualificações e das batalhas em tandem. É da responsabilidade do Diretor de Prova e/ou Corrida garantir que a pista esteja segura e pronta para a competição.

## **10. Seguro**

Cada concorrente deve ter o seu próprio seguro de acidentes pessoais adequado para o desporto motorizado. Os Organizadores e o Promotor não são financeiramente responsáveis por danos ao carro, custos médicos dos concorrentes ou danos ou perdas de qualquer equipamento ou infraestrutura, exceto nos casos em que resultem de negligência por parte dos organizadores. Os organizadores devem ter um seguro de Responsabilidade Civil para Eventos adequado que cumpra os requisitos da FPAK e da FIA (quando apropriado).





## 11. Sinalização

No drift, apenas duas bandeiras e/ou painéis de luz (se disponíveis) devem ser utilizados para sinalizar aos pilotos e oficiais na pista:

- Bandeira vermelha – cancelamento da corrida devido a um perigo na pista. Diminuir imediatamente a velocidade, continuar até à área de chegada se for seguro fazê-lo ou parar na pista se solicitado por um oficial.
- Bandeira amarela – Perigo iminente em pista, os pilotos devem reduzir a velocidade e estarem prontos para mudar de direção ou parar de imediato.
- Bandeira verde – utilizada para indicar que a pista está livre de obstáculos e pronta para a competição. Caso um concorrente ignore as instruções dadas pela bandeira ou painel de luz de um oficial, o Comissário de Pista poderá encaminhar a situação para os Comissários Desportivos.

## 12. Verificações administrativas

Antes do início de uma competição, cada concorrente deve ter fornecido ao organizador, pelo menos, o seguinte:

- A sua Licença de competição original, no caso de ser um concorrente internacional, deve incluir uma autorização para eventos estrangeiros (start permission) emitida pela sua ASN;
- A sua Licença de Equipa, se aplicável;
- O Formulário de Inscrição preenchido;
- O comprovativo de que pagou a Taxa de Inscrição;
- A licença desportiva do seu representante;
- Qualquer outra documentação específica que tenha sido solicitada pelo Organizador ou pela FPAK

A não apresentação de toda a documentação requerida resultará na recusa da participação do concorrente na competição e na possível perda de qualquer taxa paga, a critério do organizador.

## 13. Verificações técnicas

Em local e horário a definir pelo Comissário Técnico Chefe / Delegado Técnico, e antes do início da competição, todos os carros e o equipamento de segurança dos pilotos devem ser submetidos a verificações técnicas. Além disso, cada carro permanece sujeito a inspeções técnicas adicionais em qualquer momento antes, durante ou após um evento, no tempo e no local e da forma indicados pelo Delegado Técnico ou pelo Comissário Técnico Chefe. Ao entrar na competição, o concorrente certifica que:

- O seu carro e o equipamento de proteção individual permanecerão em boas condições e conforme declarado na lista de verificações técnicas durante todo o evento;
- O concorrente utilizará efetivamente todo o equipamento de segurança e de proteção individual indicado na lista de verificações técnicas e conforme exigido pelos Regulamentos;
- Se ocorrer alguma alteração em relação ao que está declarado na lista de verificações técnicas, o concorrente notificará imediatamente o Comissário Técnico Chefe / Delegado Técnico do evento.

Falsificar uma lista de verificações técnicas ou não cumprir os Regulamentos pode sujeitar os concorrentes a ações disciplinares determinadas pelo Colégio de Comissários Desportivos, incluindo, em último caso, a desqualificação do evento.



Se necessário, o Comissário Técnico Chefe / Delegado Técnico pode, a qualquer momento, inspecionar, selar para inspeção, descarregar dados específicos armazenados e/ou ordenar a desmontagem do carro de um participante.

O não cumprimento integral de qualquer pedido de inspeção pode sujeitar os concorrentes a ações disciplinares determinadas pelo Colégio de Comissários Desportivos, incluindo, em último caso, a desqualificação do evento.

Todas as decisões do Comissário Técnico Chefe / Delegado Técnico relativamente ao momento e método da inspeção técnica serão finais e não estarão sujeitas a recurso ou revisão. A inspeção técnica auxilia os Comissários Técnicos a determinar, segundo o seu juízo, a elegibilidade para participar num evento.

A verificação técnica não altera, de forma alguma, o facto de que o concorrente, os membros da equipa e o proprietário do carro são, em última instância, os responsáveis pela segurança e pelo funcionamento do carro e do equipamento.

## Competição

### 14. COMPETIÇÃO

A competição deve realizar-se numa pista com pelo menos três curvas e deve conter, no mínimo, três pontos de pontuação (*clipping zones* e/ou *clipping points*). O comprimento da pista deve ser de, pelo menos, 400 metros, e a largura da pista deve permitir batalhas em tandem. Após os treinos, a competição será dividida em duas fases: Qualificação e Batalhas em Tandem (com um esquema de emparelhamento determinado pela organização).

Se, por qualquer motivo, a fase de Batalhas em Tandem não puder ser concluída, os resultados da qualificação serão utilizados como único critério para a classificação geral dos pilotos nesse evento.

### 15. BRIEFING

O briefing deve realizar-se conforme o horário previsto e ser conduzido na língua apropriada. Apenas o piloto, o seu chefe de equipa e o spotter devem ter acesso aos briefings. A presença no briefing é obrigatória para todos os pilotos nas sessões relativas à qualificação e às batalhas. O briefing será conduzido pelo Chefe dos Júris e/ou pelo Diretor de Prova. Durante o briefing, os pilotos serão informados de quaisquer alterações ao programa do evento e/ou ao Regulamento Particular e Aditamentos. Os júris definirão a linha ideal, em particular a colocação dos *clipping points* e das *clipping zones*.

Qualquer piloto que não compareça ao briefing sem permissão prévia e um motivo justificado será reportado aos Colégio de Comissários Desportivos e poderá estar sujeito a penalizações.

### 16. TREINO

Os pilotos só podem iniciar cada sessão de treino quando autorizados pelo comissário de partida. O número máximo de carros em pista (ou seja, entre a linha de partida e o ponto de chegada) durante o treino é de dois (2). No caso de um traçado que se cruze consigo próprio, o número máximo de carros em pista ao mesmo tempo será de um (1) durante o treino. A participação no treino não é obrigatória.

A critério da organização, poderá ser aplicado um sistema de controlo do número de passagens como líder (*lead runs*) e perseguidor (*chase runs*), gerido pelo comissário de partida, com o objetivo de garantir um número equilibrado de passagens para cada carro.

Após o início da competição, é estritamente proibido treinar na pista fora do horário das sessões oficiais de treino, conforme determinado pelo cronograma do evento. Também é estritamente proibido realizar



treinos noutras áreas das instalações fora da pista durante o período da competição. O não cumprimento destas regras resultará na comunicação do concorrente ao Colégio de Comissários Desportivos para a análise dos factos.

## 17. PROCEDIMENTO DA LINHA DE PARTIDA

A linha de partida está localizada no início do traçado e pode ser assinalada por um arco. É o ponto oficial de início de cada passagem de qualificação e de cada batalha em tandem. Existe um semáforo de partida, ativado pelo comissário da linha de partida, que indica quando o(s) carro(s) podem arrancar. Durante as sessões de qualificação e batalhas em tandem, poderá haver uma *chicane* de cones, conforme ilustrado na Figura 1. Esta *chicane* tem como objetivo reduzir a aceleração do carro líder, permitindo que o carro perseguidor mantenha proximidade na reta que antecede o ponto de iniciação. Se o piloto líder atingir um ou mais cones dentro da *chicane* durante uma batalha em tandem, a batalha será interrompida e reiniciada. Esta decisão será comunicada por um comissário ou por um painel luminoso posicionado na lateral da pista antes do ponto de iniciação.

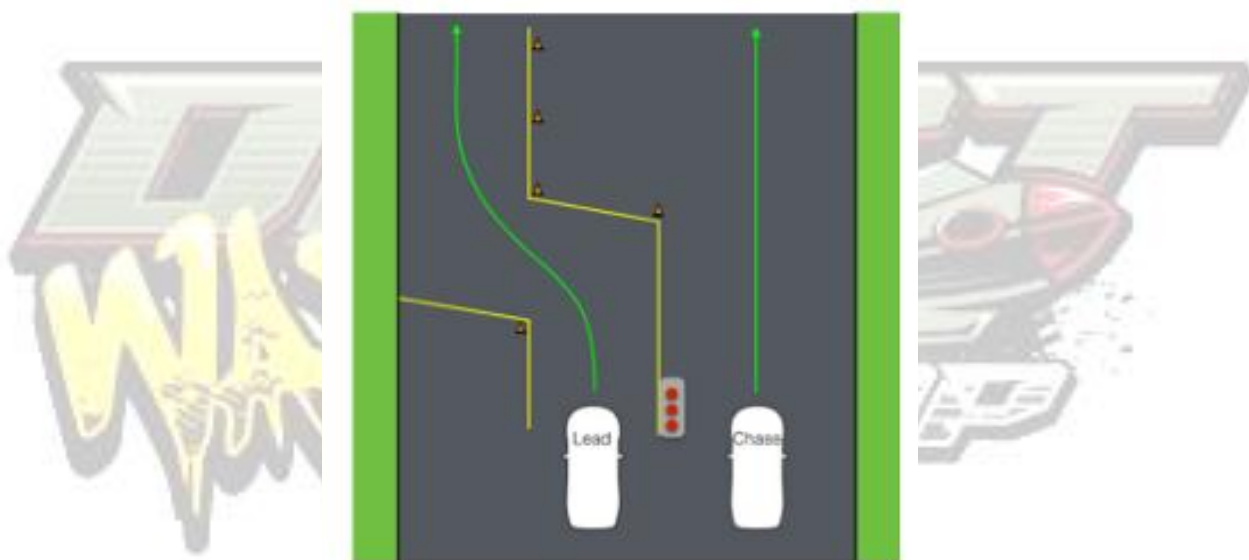


Fig. 1

O carro líder deve arrancar no prazo máximo de dois (2) segundos após o sinal do comissário de partida, seja através de uma bandeira ou de um semáforo. Se o carro líder arrancar antes do sinal do comissário ou após os dois (2) segundos permitidos, a infração será registada pelos Juízes e poderá ser ordenada uma nova partida. Repetidas infrações deste tipo poderão resultar na atribuição de uma passagem incompleta (*incomplete run*).

## 18. Procedimentos linha de final

O piloto deve sair do traçado avaliado de forma controlada. Os júris avaliarão o controlo do carro ao cruzar a linha de chegada. Caso o piloto saia do percurso avaliado de maneira descontrolada, a sua passagem será considerada incompleta.



## 19. QUALIFICAÇÃO

### 19.1. Formato da qualificação

Os pilotos realizarão duas passagens não consecutivas no traçado, a ordem de saída será por ordem crescente, conforme o número de participante. A não comparência na sua posição de saída resulta em 0 pontos para a run a decorrer. Exceto se previamente comunicado aos comissários e autorizado pela direção de corrida.

Se um carro apresentar uma avaria técnica durante a qualificação, todos os resultados obtidos até ao momento da avaria serão válidos e contabilizados. O piloto é obrigado a apresentar o carro em condições de completar a qualificação (com pneus adequados, combustível suficiente, etc.). A reparação de avarias técnicas durante a qualificação é permitida, mas apenas no intervalo entre as passagens de qualificação. A troca de pneus e pequenas modificações/reparações entre passagens também são permitidas. O piloto deve estar preparado (vestido, devidamente fixado no carro em funcionamento) para a sua passagem quando o piloto que está duas posições à sua frente iniciar a qualificação.

O piloto deve seguir as instruções da equipa de partida. Se não comparecer a tempo para a sua passagem de qualificação, perde essa tentativa. O piloto é obrigado a continuar na competição com o mesmo carro com que se qualificou. A melhor pontuação das duas passagens será retida para a classificação da qualificação.

### 19.2. Iniciação durante a qualificação

Durante a qualificação e as batalhas em tandem, o carro deve estar de lado (*sideways*) ao passar pelo ponto de iniciação (*Drift Attack*), geralmente indicado por um marcador, como um cone isolado na sequência de cones “3, 2, 1” posicionados ao lado da pista, conforme ilustrado na Figura 2.

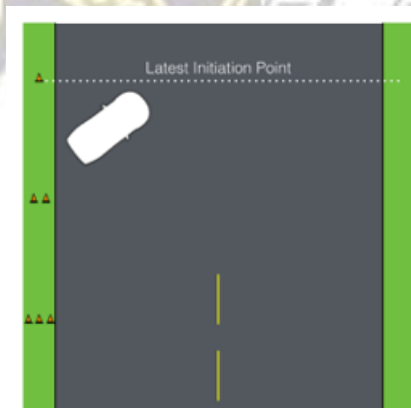


Figura 2

### 19.3. Pontuação de qualificação

A pontuação de qualificação será atribuída com base numa combinação dos quatro critérios abaixo (os pontos alocados são uma recomendação):

- Linha – 40 pontos



- Ângulo – 30 pontos
- Estilo – 30 pontos

O Júri 1 será responsável por atribuir os pontos para a Linha de cada carro. O Júri 2 será responsável por atribuir os pontos para o Ângulo de cada carro. O Júri 3 será responsável por atribuir os pontos para o Estilo de cada carro.

A alocação dos pontos será definida pelos Juizes antes do início de cada evento e poderá variar de evento para evento, mas deverá sempre totalizar uma pontuação máxima de 100. A Velocidade só pode ser utilizada como critério de pontuação quando houver um método preciso para medir a velocidade disponível.

#### 19.4. CRITÉRIOS DE QUALIFICAÇÃO

Espera-se que os pilotos comecem com uma iniciação comprometida e em ângulo elevado, deslizando por todas as zonas externas e alcançando todos os clips internos com o máximo grau de ângulo e velocidade, enquanto realizam transições rápidas e agressivas, sem correções ou erros.

Conduzindo ao nível de dificuldade elevado descrito pelos júris, o piloto demonstra o seu nível de controlo do carro.

Os pilotos que não preencherem as zonas externas, não alcançarem os clips internos, ou que o façam com um baixo grau de ângulo, enquanto cometem erros ou correções, receberão deduções.

##### LINHA

Os pilotos serão avaliados pela sua capacidade de aderir à linha estipulada pelo juiz de linha durante os briefings dos pilotos. Os pontos serão atribuídos às zonas externas e aos clips internos, mas também poderão ser atribuídos a áreas de "tocar e ir". Os pontos de linha serão divididos em setores (ver Figura 3) em cada pista.

O juiz de linha também atribui deduções para rodas fora da pista:

Uma roda fora dos limites de pista	5 pontos por ocorrência
Duas rodas fora dos limites de pista	0 pontos na run

Outros exemplos de deduções:

- Zonas e clips em falta
- Preenchimento parcial das zonas

##### Ângulo

Os pilotos serão avaliados pela sua capacidade de alcançar e manter um elevado nível de ângulo, conforme descrito pelo juiz de ângulo durante os briefings dos pilotos. Os pontos de ângulo serão divididos em sectores (ver Figura 3) em cada pista.





## Exemplos de deduções

- Falta de ângulo
- Correções
- Iniciação dupla

AREA	LINE	ANGLE	STYLE	
Outside Zone 1	10	10	Fluidity	15
Outside Zone 2	5	5	Commitment	15
Outside Zone 3	5	5	Total	30
Outside Zone 4	5	5		
Outside Zone 5	5	5		
Outside Zone 6	5	5		
Total	35	35		

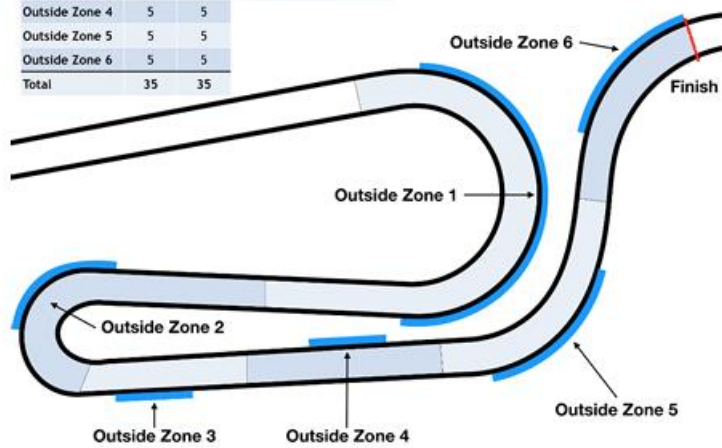


FIGURE 3

## Estilo

O estilo é separado em dois componentes: Compromisso e Fluidez. A velocidade também pode ser dividida em dois componentes: velocidade de iniciação e velocidade média durante a volta.

### Compromisso:

- Aplicação consistente do acelerador.
- Manter o ritmo ao longo do percurso, utilizando a inércia para preencher as zonas e a largura da pista.
- Fazer com que pareça emocionante - abordar barreiras e a borda da pista com confiança.

### Fluidez:

- Rotação suave durante a transição.
- Ângulo de bloqueio a bloqueio. (Lock to Lock)
- O carro está estável e flui suavemente pelo percurso.

## Velocidade de Iniciação

Metade dos pontos de velocidade será atribuída por atingir a velocidade de iniciação alvo. Este alvo é uma velocidade mínima a ser alcançada para obter os pontos de velocidade de iniciação. Os pilotos podem ir mais rápido, mas não serão premiados com pontos adicionais.

### Velocidade média durante a volta:



- Metade dos pontos de velocidade será atribuída por atingir a velocidade média alvo durante a volta.
- A velocidade média será medida desde a iniciação até à linha de chegada.
- Sempre que possível, a velocidade média deverá ser calculada apenas usando telemetria do carro, que pode garantir que a linha correta foi seguida, e não simplesmente a partir da cronometragem entre o início e o fim de uma volta.

Somente quando aplicável, na falta de telemetria ou outros métodos certificados, fica a critério da visualização dos júris.

#### Exemplos de deduções para Estilo ou Velocidade:

- Aceleração parcial ou nula (off throttle) antes da iniciação.
- Iniciação além do último ponto de iniciação.
- Desaceleração fora das zonas de desaceleração (conforme Figura 4).
- Abordagem tímida às paredes ou contornos da pista.
- Rotação lenta.
- Rotação escalonada (controlando o volante para adicionar pequenos ângulos de cada vez).
- Rotação imprecisa (alcançando um grau de ângulo e, em seguida, adicionando ou subtraindo ângulo).

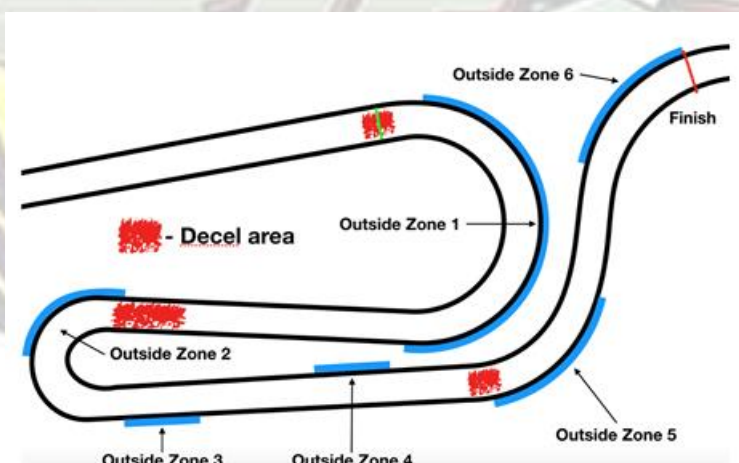


Fig 4

#### ZERO PONTOS NA QUALIFICAÇÃO

Serão atribuídos zero (0) pontos para uma volta de qualificação se ocorrer qualquer uma das seguintes situações:

- Um peão (360) do carro entre o início e o fim da zona pontuável da pista,
- Deixar uma área pontuável da pista com duas rodas,
- Não iniciar o drift na zona de drift attack,
- Parar o carro antes da linha de chegada,



- Endireitar ou perda de drift,
- Drift oposto (drift com o ângulo oposto ao exigido naquele ponto da pista), ou,
- Capô e/ou portas abrindo durante a volta, ou perda de qualquer parte do carro que não seja resultante de embate

Um piloto que obtenha duplo zero (0) nas qualificações não poderá passar a fase de batalhas, exceto por ordem da organização e autorização do Diretor de Prova, podendo o mesmo solicitar opinião aos juízes de facto.

## DESEMPATE NA QUALIFICAÇÃO

No caso de pontuações iguais na qualificação, os seguintes passos serão aplicados para determinar os rankings finais:

Regra 1	Resultado da pior run
Regra 2	Quem fez primeiro a pontuação mais alta
Regra 3	Pontuação de linha mais alta
Regra 4	Pontuação de estilo mais alta
Regra 5	Pontuação de ângulo mais alta

### 19.5. FORÇA MAIOR

- No caso de a qualificação não poder ser concluída, como devido a chuva ou outras circunstâncias, a ordem de qualificação será estabelecida com base nos resultados da primeira volta de qualificação de cada piloto apenas.
- Se um ciclo completo das primeiras voltas de qualificação ainda não tiver sido concluído, os Comissários podem determinar o melhor método para classificar cada carro, mas o formato do evento deverá ser ajustado para considerar todos os carros como qualificados, dando a cada um a oportunidade de avançar para uma Batalha em Tandem.
- No caso de chuva ou condições meteorológicas que não causem o cancelamento da qualificação, os Juízes têm o direito de fazer ajustes aos critérios de julgamento e de disseminar posteriormente essa informação aos observadores e pilotos.

### 19.6 BATALHAS / TANDEM

Após a qualificação, a parte principal da Competição seguirá um formato de eliminação, durante o qual dois concorrentes competem em tandem, conhecido como uma Batalha.

O piloto é obrigado a competir em cada Batalha com o mesmo carro com que se qualificou.

#### 19.6.1 FORMATO DE ELIMINAÇÃO

Os pilotos qualificados são colocados em um quadro padrão com base na sua posição de qualificação, normalmente um Top 32, Top 24 ou Top 16. Os quadros modelo podem ser encontrados no Anexo 1



As batalhas em tandem consistem em duas voltas de frente por batalha, com o vencedor a avançar para o próximo nível mapa de batalhas. O piloto com melhor qualificação será sempre o líder na primeira run da batalha.

Se um carro estiver avariado ou incapaz de se apresentar na linha para a batalha, o carro restante deve realizar uma “bye run” para poder avançar na competição. A “bye run” é uma volta de qualificação não julgada para demonstrar que o carro está mecanicamente pronto para a competição.

No caso de um pneu se descolar na pista, o carro não será autorizado a continuar com esse pneu. Mudanças de pneus traseiros não serão permitidas durante a Pausa da Técnica, a menos que tenha ocorrido descolagem ou dano na roda/pneu devido a uma colisão entre os participantes. Os pneus traseiros terão obrigatoriamente de fazer duas voltas consecutivas. No caso de um pneu dianteiro ter sido danificado, o Diretor de Prova e/ou o Diretor de Corrida pode permitir que esse carro troque o pneu dianteiro danificado para poder realizar a sua volta.

O piloto é obrigado a chegar à área de partida dentro do limite de tempo especificado. Se o piloto não se apresentar para a sua volta, essa volta será lançada sem a sua participação e, assim, a sua participação nas batalhas termina.

#### **19.6.2 CRITÉRIOS DE BATALHAS / TANDEM**

Os Júris irão avaliar qual o condutor com o melhor desempenho na batalha. Os Júris irão observar tanto a run 1 como a run 2, comparando ambas as passagens de liderança entre si e ambas as passagens de perseguição entre si, permitindo-lhes determinar qual condutor venceu em cada posição. Se os Júris não conseguirem determinar um vencedor a partir destas duas corridas, podem solicitar que seja chamada uma "Mais Uma Vez" (OMT). Se os Júris não conseguirem tomar uma decisão a partir da OMT, então irão analisar as Corridas 1 e 2 para determinar o vencedor (se um vencedor ainda não for encontrado, o qualificado mais alto prosseguirá na competição).

Salvo indicação em contrário por parte dos organizadores do evento, durante as Meias-Finais, apenas serão permitidas 2 OMTs, mas durante a final e o jogo pelo terceiro lugar (se aplicável), não haverá limite ao número de OMTs que podem ser chamadas.

No caso de duas voltas incompletas (duplo 0), não relacionadas de ambos os condutores numa das runs, essa batalha pode ser decidida numa corrida onde ambos os condutores conseguiram completar com sucesso a sua run. Neste caso, a batalha será determinada por uma avaliação de líder para perseguidor, onde os júris escolherão um vencedor da batalha.

#### **OBJETIVOS DO LÍDER**

- a)** Realizar o equivalente a uma corrida de qualificação de 100 pontos,
- b)** Preencher todas as zonas enquanto está na linha designada, alcançando um alto ângulo,
- c)** Manter a velocidade e apenas abrandar se estiver em zonas de desaceleração designadas, e
- d)** Realizar uma corrida de liderança que seja possível de perseguir.



Uma volta de líder que seja possível de perseguir terá preenchido as zonas, atingido os clips internos e mantido uma velocidade consistente e/ou abrandado/travado nas áreas apropriadas, proporcionando ao perseguidor uma oportunidade razoável para perseguir e imitar com boa proximidade. O líder tem o direito de escolher a velocidade do drift, que deve corresponder às características do traçado e da pista e às passagens anteriores na qualificação e treinos.

Uma volta de líder que não seja possível de perseguir terá uma variedade de erros e ou deduções que dificultam ao condutor de perseguidor imitar ou acompanhar enquanto está em drift. Uma unchaseable run é sempre negativo para o condutor líder, mas o grau em que os juris aplicam penalizações pode/será ditado pelas ações que afetam o perseguidor.

### **OBJETIVOS DO PERSEGUIDOR**

- a) Iniciar a derrapagem o mais tardar no último ponto de iniciação,
- b) Manter proximidade com o condutor líder durante o máximo de tempo possível,
- c) Igualar ou superar o ângulo do condutor líder, e
- d) Imitar as transições e a linha do condutor líder ao longo do percurso.

O objetivo do perseguidor é completar o percurso com a maior proximidade possível ao líder, enquanto imita o ângulo, a linha, os pontos de transição e o estilo do líder. O perseguidor deve iniciar a derrapagem o mais tardar no último ponto de iniciação, não cometer correções ou erros e permanecer em drift até cruzar a linha de chegada para demonstrar as suas habilidades em comparação com o outro condutor. Um condutor de perseguição que não estabeleça e mantenha proximidade pode estar em desvantagem.

### **MAPA DE DESACELERAÇÃO**

O Mapa de Desaceleração (Figura 4) fornece uma representação gráfica do percurso onde os juízes desejam ver o carro líder acelerando e desacelerando/travando. Passagens do líder que não estejam em conformidade com a representação gráfica do percurso sofrerão deduções. O Mapa de Desaceleração será utilizado para determinar a culpa em colisões durante batalhas.

### **19.6.3 VOLTA INCOMPLETAS**

Se um condutor cometer qualquer um dos seguintes erros durante uma batalha, não receberá pontuação para essa passagem, sendo assim considerada como incompleta.

Os seguintes erros resultam numa corrida incompleta em tandem:

- Perder o controlo e rodar (Spinning Out),
  - Drift no sentido oposto (realizar uma derrapagem com o ângulo oposto ao necessário naquele ponto do percurso),
  - Endireitamento significativo e/ou perda de drift,
  - Capô e/ou portas a abrirem-se durante a corrida,
  - Colisão com o outro condutor considerada “evitável” ou antidesportiva,
- O condutor de perseguição intencionalmente não seguir o condutor líder após uma corrida incompleta ter sido atribuída na corrida anterior,





- Três reinícios consecutivos devido a erros,
- Realizar uma ultrapassagem ilegal (resulta numa corrida incompleta para o condutor de perseguição),
- Ser ultrapassado legalmente (resulta numa corrida incompleta para o condutor líder), ou,
- O condutor líder ou de perseguição não cumprir os objetivos estabelecidos para a sua respetiva posição (corrida de liderança impossível de perseguir ou perseguição inativa).

Quando um condutor líder recebe uma corrida incompleta, a corrida termina e o condutor de perseguição não é obrigado a continuar a derrapar por razões de segurança. Quando um condutor de perseguição recebe uma corrida incompleta de forma independente, o condutor líder é responsável por completar o percurso. Se o condutor líder não completar o percurso nessa situação, também poderá receber uma corrida incompleta. Se um condutor em qualquer posição for considerado culpado por causar a corrida incompleta do outro, o carro culpado herdará a corrida incompleta do outro carro.

#### 19.6.4 ULTRAPASSAGEM

A ultrapassagem do carro líder pelo carro de perseguição só é permitida em batalhas quando as quatro condições seguintes são cumpridas:

- O condutor líder deve estar fora da linha ideal ou completamente fora do percurso, O condutor de perseguição só pode ultrapassar num ponto de clipping interno,
- O condutor de perseguição só pode ultrapassar pelo interior do condutor líder, e
- O condutor de perseguição torna-se o condutor líder assim que ultrapassar completamente o carro do condutor líder.

Após a realização correta de uma ultrapassagem legal, o condutor de perseguição passará a ser o condutor líder e deverá completar a corrida de acordo com os critérios de avaliação. Assim que a passagem for concluída, o carro que foi ultrapassado receberá uma corrida incompleta.

#### 19.6.5 PROCEDIMENTO DE INICIAÇÃO EM BATALHAS

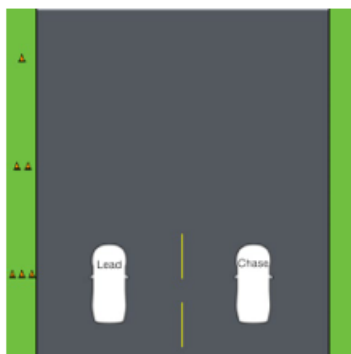
O ponto de iniciação será claramente marcado no percurso, com duas faixas também assinaladas na pista. O condutor líder pode utilizar um “flick” para iniciar a derrapagem, mas deve sempre permanecer na sua faixa (sem tocar na linha divisória) ao fazê-lo.

O condutor de perseguição pode seguir um dos seguintes dois procedimentos para a sua iniciação:

**LADO A LADO** – O condutor de perseguição pode optar por iniciar imediatamente ao lado do condutor líder, dentro da largura total da faixa do carro de perseguição. O carro não pode cruzar a linha central até ao final das marcações da faixa. Esta terminará a uma distância adequada do último ponto de iniciação. Isto dará ao condutor líder a largura total da sua faixa para iniciar, enquanto proporciona ao condutor de

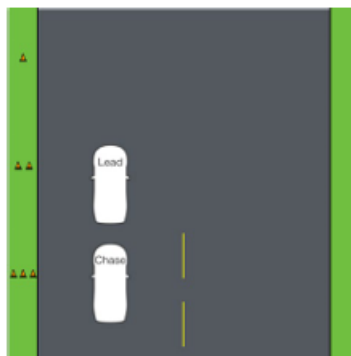


perseguição a oportunidade de manter proximidade e também tempo para se posicionar corretamente para a iniciação antes do último ponto de iniciação.





**FILA ÚNICA** – O condutor de perseguição também pode optar por iniciar atrás do condutor líder. Neste caso, o condutor de perseguição pode permanecer na mesma faixa que o condutor líder, mantendo a maior proximidade possível enquanto se mantém atrás do carro líder. O condutor líder tem a largura total da sua faixa para iniciar da forma que desejar, enquanto o carro de perseguição deve permanecer atrás do carro líder até que este tenha iniciado a derrapagem.



Violações dos procedimentos de iniciação **LADO A LADO** ou **FILA ÚNICA** podem resultar num reinício da corrida ou numa dedução de pontos por parte dos juizes. Em algumas pistas, os juizes podem optar por aplicar apenas um dos procedimentos de iniciação. Nestes casos, esta decisão será comunicada de forma clara na primeira reunião de pilotos.

#### 19.6.6 COLISÕES E CONTACTO EM BATALHAS

O contacto entre carros no drift é algo aceite como parte do desporto; no entanto, colisões entre carros durante batalhas exigem regras e diretrizes específicas, conforme descrito abaixo:

##### CARRO LÍDER

Se o carro líder perder o drift, sair da linha ideal ou reduzir a velocidade desnecessariamente durante a batalha e o carro de perseguição colidir com ele, o carro líder poderá ser considerado culpado pela colisão.

##### CARRO PERSEGUIDOR

Se um perseguidor colidir com o carro líder enquanto este estiver a cumprir corretamente os seus objetivos como carro líder, então o condutor de perseguição será considerado culpado pela colisão.

##### DANOS DEVIDO A COLISÃO

Após a ocorrência de uma colisão, os juizes determinarão a culpa. Em alguns casos, os danos sofridos pelos carros podem exigir tempo para reparação. Apenas o condutor **não culpado** poderá solicitar até **10 minutos** para reparar o seu veículo.

##### COLISÕES (RUN 1)

Se um carro não puder ser reparado após uma colisão e for considerado **não culpado** pelo incidente, o Comissário **Técnico-Chefe** e/ou o **Delegado Técnico** verificarão se o carro é de facto irreparável a tempo para a segunda corrida dessa batalha e comunicarão essa informação aos juizes, que declararão esse



condutor como vencedor da batalha. O condutor receberá pontos pela vitória nessa batalha. No entanto, como não conseguiu completar as duas corridas da batalha, **não avançará na competição.**

Se esta situação ocorrer na batalha final, o **Comissário Técnico-chefe** e/ou o **Diretor de Corrida** têm o direito de permitir **tempo adicional para reparações**, até um máximo total de **20 minutos**, de forma a garantir a conclusão da competição.

Se **ambos os carros**, líder e perseguidor, sofrerem um acidente na **primeira passagem** da batalha e não puderem continuar devido a danos excessivos, sem que nenhum condutor seja considerado culpado (ou seja, ambos os condutores colidem de forma independente um do outro), o vencedor será determinado com base na **posição de qualificação mais alta**.

## **COLISÕES (RUN 2)**

Se ocorrer uma colisão na **segunda passagem** da batalha, os juízes determinarão a culpa e, em seguida, basear-se-ão no resultado da **primeira passagem** para decidir o desfecho da batalha.

Se **ambos os carros**, líder e perseguidor, sofrerem um acidente na **segunda passagem** da batalha e não puderem continuar devido a danos excessivos, sem que nenhum condutor seja considerado culpado (ou seja, ambos colidem de forma independente um do outro), o vencedor será determinado com base na **pontuação da primeira corrida** dessa batalha. Caso a pontuação da primeira corrida seja **igual**, o vencedor da batalha será determinado com base na **posição de qualificação mais alta**.

Se houver contacto entre os carros, que **pode ou não ter afetado qualquer um dos condutores e pode ou não ter sido culpa de algum dos condutores**, o Comissário Técnico-Chefe e/ou o Delegado Técnico poderão inspecionar ambos os carros por razões de segurança, a fim de determinar se os veículos permanecem **seguros e aptos para continuar na competição**.

No cenário acima, se o resultado deixar qualquer um dos condutores com um **pneu furado ou danos numa roda**, o Comissário Técnico-Chefe e/ou o Delegado Técnico poderão solicitar que **ambos os condutores troquem os pneus e/ou rodas**, garantindo que nenhum deles obtenha vantagem indevida sobre o outro.

## **19.7. ASSISTÊNCIA DURANTE AS BATALHAS**

Os carros de competição não podem ser assistidos entre a primeira e a segunda passagem de uma batalha em tandem. Isto inclui troca de pneus, ajustes de pressão dos pneus, ajustes na suspensão, abastecimento de combustível.

## **19.8. REPETIÇÕES E TELEMETRIA**

Quando a tecnologia estiver disponível, uma repetição em vídeo deverá ser exibida aos júris após cada passagem de uma batalha. O cronograma do evento deve ser organizado de forma a acomodar este procedimento dentro do seu planeamento.

Toda a avaliação é feita a partir da torre de júris, a qual deve estar posicionada num local que proporcione a melhor visão possível do percurso. Caso um ponto de clipping não seja visível da bancada de juízes, deverá existir um sistema adicional para monitorizar esse ponto. Este sistema pode ser um membro da organização com uma bandeira para indicar se o clipping point foi atingido, ou uma solução tecnológica, como vídeo ou telemetria.



Vídeos ou dados externos não são admissíveis na avaliação de um protesto.

Se a telemetria for utilizada, os organizadores terão o direito de instalar o equipamento necessário em cada carro. Qualquer recusa por parte do concorrente em permitir a instalação dessa tecnologia resultará na exclusão da competição. Caso seja utilizada telemetria a bordo, esta será considerada apenas como uma ferramenta de apoio aos juizes na atribuição de pontuações. No entanto, a decisão final será sempre dos juizes.

## 20. PAUSA TÉCNICA

Para manter a segurança na competição, as equipas podem solicitar uma Pausa Técnica para realizar quaisquer reparações necessárias. As pausas técnicas não devem ser utilizadas para fins estratégicos.

Uma pausa técnica é limitada a **cinco (5) minutos**, e cada concorrente pode **solicitar apenas uma (1) por evento**, salvo indicação em contrário no regulamento particular do evento. Uma pausa técnica não pode ser solicitada durante as sessões de treino ou qualificação de um evento.

Quando uma pausa técnica é solicitada, nenhum membro da equipa ou piloto pode realizar quaisquer reparações no carro até que o início da pausa seja indicado por um oficial do evento.

Uma vez iniciada a pausa técnica, todas as reparações realizadas devem ser concluídas dentro dos cinco (5) minutos alocados, e o carro deve estar pronto para a competição no final dos cinco (5) minutos. Um oficial pode solicitar a inspeção do carro para verificar a conformidade e segurança após a conclusão da reparação. Os concorrentes que não conseguirem realizar as reparações necessárias dentro dos cinco (5) minutos alocados, perderão a corrida para o piloto adversário.

Apenas o piloto ou representante designado da equipa terá permissão para solicitar a Pausa técnica. A pausa só pode ser solicitada ao Chefe de técnicas ou Delegado Técnico, embora em certas circunstâncias, o Comissário de Prova e/ou Diretor de Corrida possam conceder uma pausa técnica após consultar o Chefe de Verificação ou Delegado Técnico.

Mudanças de pneus não serão permitidas durante a pausa técnica. Os pneus devem durar ambas as run's de batalha. No caso de um descolamento ou danos na jante/pneu devido a uma colisão, o Comissário Técnico-Chefe ou Delegado Técnico pode permitir uma troca de pneu.

As pausas técnicas servem para reparações no carro; não são permitidos ajustes de pressão dos pneus, configurações da suspensão, etc.

As reparações durante a pausa técnica devem ser concluídas no lugar de paddock do concorrente. Os carros não podem ir para outro lugar de paddock ou ficar parado no paddock e receber aí a assistência durante uma pausa técnica, a menos que especificado de outra forma nos briefings dos pilotos.

## 21. PROCEDIMENTO DE INÍCIO DAS BATALHAS

Antes do início de cada corrida de batalha, o Diretor de Prova e/ou Diretor de Corrida assegurarão que a pista está pronta e que todos os oficiais estão preparados para o início das corridas.





### **21.1. ANTES DA PRIMEIRA BATALHA**

Os passos a seguir para iniciar uma batalha em tandem são:

Os oficiais confirmam ao Diretor de Prova e/ou Diretor de Corrida que estão prontos para a próxima batalha;

O Diretor de Prova e/ou Diretor de Corrida declara que a pista está pronta para a competição;

O Responsável de Pré-Grelha chama os concorrentes para a zona de burnout. O concorrente com o melhor resultado de qualificação deve ser chamado primeiro.

Se um piloto não estiver pronto para se deslocar à área designada para o burnout quando chamado pelo oficial, devido a reparações necessárias, o representante do concorrente deve declarar a necessidade de uma Pausa Técnica ao Comissário Técnico-Chefe ou ao Delegado Técnico, de acordo com o Artigo 20.

### **21.2. ENTRE BATALHAS**

Após a primeira corrida da batalha, ambos os pilotos devem retornar à linha de partida imediatamente.

Quando os pilotos estiverem na linha de partida, devem ser seguidos os mesmos passos descritos no Artigo 21.1 para iniciar a segunda batalha.

Se um piloto não conseguir retornar à linha de partida imediatamente porque precisam ser realizadas reparações necessárias, o representante do concorrente deve declarar a necessidade de uma pausa técnica ao Comissário Técnico-Chefe ou ao Delegado Técnico, de acordo com o Artigo 20.

O segundo piloto deve permanecer na linha de partida durante a duração da pausa técnica do seu oponente, exceto ordem em contrário por parte do oficial.

## **22. CLASSIFICAÇÃO DA COMPETIÇÃO**

No final das batalhas, o vencedor da batalha final será classificado em primeiro lugar no evento geral. O finalista perdedor será classificado em segundo lugar.

Se houver uma batalha específica pelo terceiro lugar, o vencedor dessa batalha será classificado em terceiro lugar no evento, com o perdedor em quarto lugar. Se não houver uma batalha específica pelo terceiro lugar, os dois pilotos perdedores da fase de quatro (Meias-Finais) serão atribuídos ao terceiro e quarto lugares gerais, de acordo com quem obteve uma classificação mais alta nos resultados de qualificação.

Os quatro pilotos perdedores da fase de oito (Quartos-de-Final) serão atribuídos do quinto ao oitavo lugares gerais, de acordo com quem obteve uma classificação mais alta nos resultados de qualificação.

O mesmo procedimento será aplicado para todas as rondas subsequentes das batalhas (Ronda de dezasseis, ronda de trinta e dois, etc.) para atribuir as posições finais nos resultados gerais.

Aqueles que não conseguiram avançar além da qualificação aparecerão na ordem em que foram classificados nos resultados de qualificação.

Qualquer piloto que não registre uma pontuação na qualificação deve aparecer nos resultados finais como “Não Classificado” (NC).



## 23. SISTEMA DE PONTUAÇÃO DA COMPETIÇÃO

Em cada prova pontuável, os participantes da DriftWars Cup, obterão a seguinte pontuação em função da classificação final da prova:

Classificação	Qualificação	Pontos de prova
1º	20	100
2º	15	90
3º	10	80
4º	9	70
5º	8	60
6º	7	50
7º	6	40
8º	5	30
9º - 16º	4	20
17º - 32º	3	10

### 23.1. CRITÉRIOS DE DESEMPATE NO FINAL DA TEMPORADA

No final da Taça, caso vários pilotos estejam empatados em pontos, o lugar mais alto deve ser atribuído ao concorrente que tenha obtido o maior número de melhores resultados ao longo da temporada. Por exemplo, se o Piloto A obteve um 2º, um 5º e um 10º lugar ao longo da temporada e está empatado em pontos com o Piloto B, que obteve 3º, 3º e 9º lugares, o Piloto A deve ser classificado mais alto devido ao seu 2º lugar, que é superior a qualquer resultado obtido pelo Piloto B.

Se o empate persistir na classificação de pontos, o critério de desempate será baseado na posição mais alta alcançada no evento mais recente em que ambos os pilotos competiram.

### 23.2. PRÉMIOS FINAIS DA DRIFTWARS CUP

Após terminada as provas da DriftWars Cup, serão entregues os seguintes prémios na Gala FPAK:

1º	Troféu
2º	Troféu
3º	Troféu

O Promotor da DriftWars Cup poderá atribuir outros prémios no final do troféu.

## Reclamações e apelos

## 24. PROTESTO

Os protestos devem ser bem fundamentados, razoáveis e baseados em evidências sólidas.

Um protesto contra uma inscrição, piloto ou a elegibilidade de um carro pode ser feito a qualquer momento. Protestos contra decisões de telemetria e dos juizes (considerados como Juizes de Facto) não são permitidos.



Dados ou vídeos externos não são admissíveis na avaliação de um protesto, exceto nos casos em que tenham sido solicitados pelo Colégio de Comissários Desportivos.

#### **24.1. APRESENTAÇÃO DE UM PROTESTO**

Apenas o piloto ou o Representante do Concorrente têm o direito de apresentar um protesto. Se um protesto for feito contra múltiplos pilotos, devem ser apresentados e considerados individualmente, a menos que o incidente específico envolva ambos ao mesmo tempo.

Todo o protesto deve ser feito por escrito e deve especificar qual parte do Regulamento Desportivo, Regulamento Técnico ou Código Desportivo aplicável que se alegue ter sido violado.

Os protestos devem ser apresentados por escrito e assinados, acompanhados da taxa apropriada e submetidos dentro do prazo permitido ao Colégio de comissários ou ao seu representante. A não observância correta destes procedimentos resultará na recusa do protesto.

#### **24.2. TAXA DE PROTESTO**

A taxa de protesto é de acordo com o artigo 14 das PGAK, salvo indicação em contrário nos Regulamentos Desportivos da Competição.

#### **24.3. ANÁLISE DE PROTESTOS**

O Colégio de Comissários Desportivos analisará todos os protestos recebidos e emitirão uma decisão o mais rapidamente possível. No final de um evento, a cerimónia do pódio poderá prosseguir com base nos resultados provisórios, independentemente de haver ainda uma investigação dos Comissários em curso que possa afetar os resultados finais.

Se um protesto for rejeitado, a taxa de protesto será perdida.

Se uma parte não estiver satisfeita com os resultados da Decisão do Colégio de Comissários Desportivos, é lembrada do seu direito de recorrer ao Tribunal de Recurso aplicável.

#### **25. RECURSOS**

Os recursos devem ser feitos de acordo com o artigo 14 das PGAK e/ou o Código Desportivo Internacional da FIA.

### **Código de conduta e comportamentos**

#### **26. ISENÇÃO DE RESPONSABILIDADE**

Os participantes no evento desportivo e as pessoas acreditadas, ao participar no evento, renunciam a todos os direitos de reclamação contra o Clube Organizador ou os seus respetivos oficiais e Promotor, de qualquer forma, por danos sofridos em conexão com o evento desportivo.

#### **27. ACREDITAÇÃO DA MEDIA**

Os concorrentes ou outras pessoas que pretendam tirar fotografias de qualquer forma para fins comerciais durante um evento desportivo e que desejem entrar em áreas fora das zonas geralmente acessíveis ao público devem registar-se junto do Clube Organizador e/ou Promotor para obter a acreditação apropriada. A acreditação concedida estabelece as regras de segurança do comportamento da pessoa acreditada e clarifica os critérios para a utilização de fotos e material de vídeo. Na candidatura para acreditação, o requerente deve fornecer os dados pessoais necessários e a especificação do meio para o qual o registo é feito. O organizador reserva-se o direito de obter cópias de todo o material adquirido durante a duração da competição, bem como o direito de o utilizar. A violação das condições de acreditação pode resultar na exclusão da pessoa acreditada da competição.



## 28. CÓDIGO DE CONDUTA E COMPORTAMENTO

É estritamente proibido conduzir no paddock do evento ou nas estradas de serviço a velocidades superiores a 20 km/h. Todos os pilotos estão estritamente vinculados às políticas de Álcool e Substâncias Proibidas tanto da FPAK e o anexo A e C do CDI.

O Código de Conduta é vinculativo para todos os concorrentes durante a competição, bem como para quaisquer atividades promocionais relacionadas antes ou depois do evento. O piloto é responsável pelo comportamento e ações de todo o pessoal da equipa e convidados.

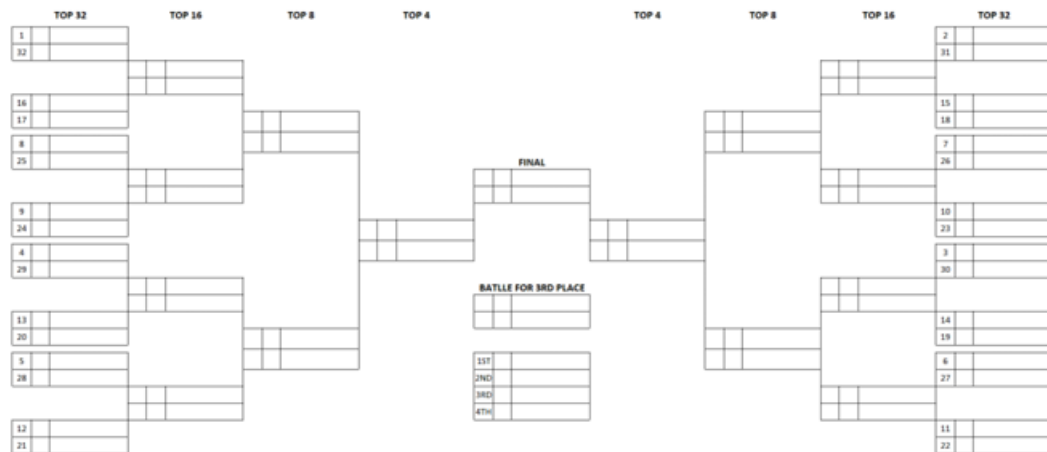
A não conformidade com qualquer uma destas regras resultará na denúncia do concorrente ao Colégio de Comissários Desportivos e, possivelmente, em sanções.



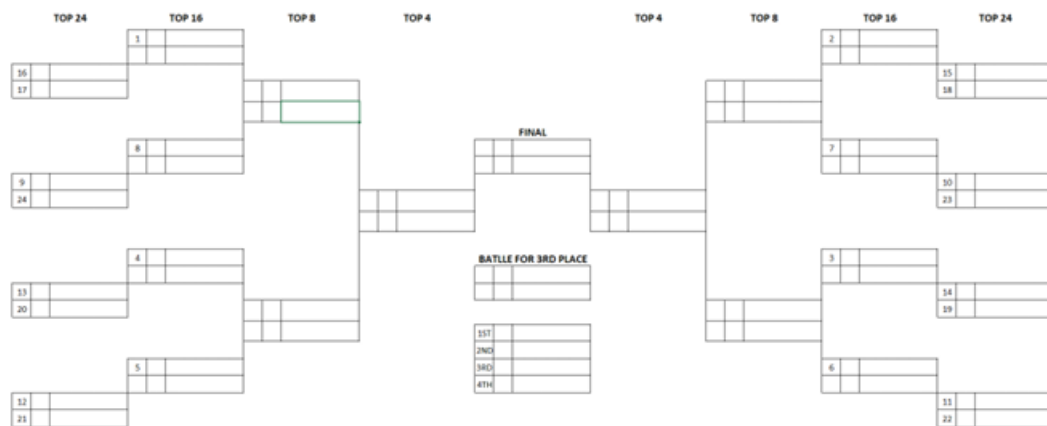


## Anexo I – mapas de batalhas

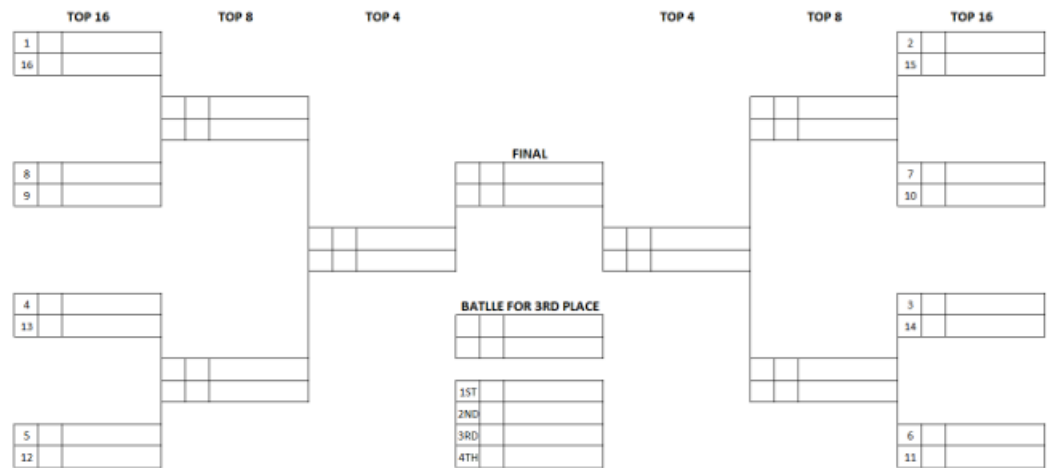
### TOP32 Bracket



### TOP 24 Bracket



### TOP 16 Bracket







<b>Angulo Angle</b>	A diferença entre a direção do percurso e a direção em que o carro está a apontar.
<b>Correção Bobble</b>	Quando um carro está em um drift sustentado e há uma ligeira perda ou aumento de ângulo, seguido rapidamente pelo retorno à posição inicial.
<b>Briefing</b>	Um momento em que todos os pilotos que competem em um evento devem reunir-se em um único local para receber informações vitais sobre segurança, competição, julgamento e programação pertinentes ao evento em questão. As reuniões são obrigatórias e devem ser assistidas pelo piloto e por um membro da equipa, com o piloto devidamente equipado.
<b>Zona de aquecimento Burn-out zone</b>	Uma área segura designada, próxima da linha de partida, onde os pilotos podem aquecer os pneus fazendo patinar as rodas.
<b>Bye Run</b>	Uma <b>Bye Run</b> é uma passagem não avaliada de qualificação para demonstrar que as condições mecânicas do carro estão prontas para a competição.
<b>Chaseable Lead</b>	Uma lead run perseguível é uma passagem que dá ao piloto perseguidor uma oportunidade justa de cumprir as suas responsabilidades. Uma lead run perseguível inclui os seguintes critérios: 1. O piloto líder mantém o ritmo ditado ao longo do percurso. 2. O piloto líder segue, de forma geral, o mapa de desaceleração. 3. O piloto líder preenche a maioria das zonas exteriores e acerta nos clipping points interiores. 4. O piloto líder dita o ritmo e demonstra controlo ao longo de todo o percurso. Nota: Uma lead run perseguível não é apenas obrigatória nas batalhas de tandem, mas também durante as passagens de qualificação de cada piloto. O não cumprimento dos pontos acima pode resultar em penalizações por parte dos juizes.
<b>Perseguidor Chaser</b>	O carro que persegue no início de uma batalha.
<b>Chicane</b>	Uma <b>chicane</b> é um desvio na faixa do carro líder, marcado com cones para ser visível a todos os pilotos. A chicane é utilizada para reduzir a velocidade do piloto líder na partida e permitir que o piloto perseguidor mantenha proximidade na reta que leva à iniciação do drift.
<b>Colisão Collision</b>	É definido como o momento em que um carro toca noutro carro e/ou em parte do circuito, sendo interrompido na sua trajetória e ângulo.
<b>Compromisso Commitment</b>	O <b>compromisso</b> refere-se à consistência com que um piloto percorre o circuito em termos de aplicação do acelerador, manutenção do ritmo e utilização do momento para preencher as zonas exteriores e as áreas <i>touch &amp; go</i> . O compromisso também diz respeito ao nível de confiança e dedicação demonstrado pelo piloto ao abordar os limites do circuito e as barreiras, tendo em conta o uso do acelerador, o ritmo e o momento mencionados acima.
<b>Contacto Contact</b>	É definido como o momento em que um carro toca noutro veículo e/ou em parte do circuito, mantendo-se geralmente ininterrupto na sua trajetória e ângulo.
<b>Correção Correction</b>	Quando um piloto utiliza o travão de mão para ajustar o ângulo ou a trajetória do carro quando qualquer um dos dois está inadequado.
<b>Drifting</b>	O <b>drift</b> é uma técnica de condução em que o piloto faz com que as rodas traseiras percam aderência e contra-braqueia o carro ao longo de um percurso marcado por <i>clipping points</i> , <i>clipping zones</i> e áreas <i>touch &amp; go</i> . Os juizes determinam a linha ideal a seguir no circuito, destacam zonas de importância e atribuem a pontuação a cada piloto durante as tentativas de qualificação para a competição principal.  Após garantirem a sua posição no quadro competitivo, os pilotos competem entre si, dois de cada vez, no mesmo percurso. Os juizes decidem o vencedor de cada batalha e determinam qual piloto avança para a fase seguinte
<b>Fluidez Fluidity</b>	Refere-se à rotação do carro sobre o seu próprio eixo durante a iniciação e as transições entre curvas. Idealmente, as rotações devem ser rápidas, suaves e precisas. Uma vez alcançado o ângulo, o carro deve manter-se estável e sob controlo até à próxima transição.
<b>Hot Pit</b>	Um <b>Hot Pit</b> é uma área designada próxima da linha de partida onde pode ser realizado trabalho nos carros durante a secção de Batalhas de uma competição.
<b>Iniciação Initiation</b>	O ato de perder a aderência das rodas traseiras enquanto se aumenta o ângulo do carro em relação à sua direção de deslocamento, adicionando contra-braqueio para manter o ângulo alcançado. As técnicas incluem o <b>clutch kicking</b> , puxar o travão de mão, transferência de peso e uma combinação de duas ou mais dessas técnicas.
<b>Clip interno Inside Clipping Point</b>	Um ponto no percurso, geralmente no interior de uma curva, que está claramente marcado e é utilizado como referência para os juizes de linha e ângulo avaliarem a competência nos respetivos critérios. Os pilotos são obrigados a passar pelo cone com o seu para-choques dianteiro o mais próximo possível para receber uma pontuação do juiz de linha, enquanto o juiz de ângulo avaliará o ângulo de cada carro à medida que passa por cada um dos pontos de clipping no percurso.



<b>Juris Judges</b>	Existem 3 juizes por evento. Cada juiz é responsável por um aspeto dos critérios de julgamento (linha, ângulo ou estilo) durante a qualificação; essas responsabilidades rodam entre os 3 juizes ao longo da temporada. Os juizes são responsáveis por transmitir os requisitos de linha, ângulo e estilo desejados aos pilotos durante as reuniões de pilotos, que estes utilizam para analisar cada passagem de qualificação. Durante as batalhas de tandem, observam tanto os pilotos líderes como os perseguidores competirem entre si para determinar um vencedor.
<b>Latest initiation point</b>	É o ponto em que o carro deve estar de lado. É marcado por um cone isolado na sequência de cones "3, 2, 1".
<b>Lider / Lead</b>	O carro que lidera no início da batalha
<b>Linha Line</b>	A trajetória ideal a ser percorrida pelos concorrentes ao longo do percurso, conforme descrito pelos juizes durante as reuniões de pilotos. A linha ideal será indicada por pontos de clipping, zonas de clipping e áreas <i>touch &amp; go</i> ao longo do percurso.
<b>One More Time (OMT)</b>	Ocorre devido à falta de uma maioria de votos dos juizes. A batalha de tandem que recebeu o voto de <b>One More Time (OMT)</b> deve repetir a batalha até que o resultado seja uma decisão por maioria de votos. As chamadas OMT não se destinam a batalhas de tandem mal executadas. Os juizes reservam-se o direito de tomar uma decisão em batalhas que contenham uma variedade múltipla de erros e/ou deduções e declarar um vencedor.
<b>Contra-drift Opposite Drift</b>	Quando um carro atinge um ângulo na direção oposta ao que é estipulado para aquela área do percurso.
<b>Outside Zone</b>	Uma área, geralmente na parte externa do percurso ao longo da borda do pavimento ou junto a uma parede ou barreira, que está claramente marcada e é utilizada como referência para os juizes de linha e ângulo avaliarem os carros nos respetivos critérios. Os pilotos são obrigados a colocar a traseira do seu veículo entre os cones ao longo da extensão da zona enquanto estão em drift para receber uma pontuação do juiz de linha, enquanto o juiz de ângulo avaliará o ângulo de cada carro à medida que passa por cada uma das zonas de clipping no percurso.
<b>Ultrapassagem Pass</b>	Quando um carro perseguidor ultrapassa o carro líder durante uma batalha de tandem. Uma ultrapassagem só é considerada legal se for realizada em um ponto de clipping, se o carro líder estiver fora da linha e se o carro perseguidor tiver feito a ultrapassagem de forma controlada e dentro dos limites da competição.
<b>Transição Transition</b>	O ato de rotacionar um carro de um alto ângulo em uma direção para um alto ângulo na direção oposta sem interromper a rotação em nenhum ponto intermediário.
<b>Unchaseable Lead</b>	<p>Uma <b>lead run</b> inalcançável (<b>unchaseable</b>) não dá ao piloto perseguidor uma oportunidade justa de cumprir suas responsabilidades. Uma <b>lead run</b> inalcançável pode envolver alguns ou todos os seguintes pontos:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. O piloto líder varia o ritmo de forma imprevisível ou não segue o descrito no percurso.</li> <li>2. O piloto líder não adere ao mapa de desaceleração (<b>Decel map</b>), seja devido a erro do piloto, falha mecânica ou tentando escapar do piloto perseguidor ao enganar uma ou mais das responsabilidades do piloto líder.</li> <li>3. O piloto líder perde a maioria das zonas externas e/ou os pontos de clipping internos.</li> <li>4. O piloto líder está fora de controlo ou errático ao longo do percurso.</li> </ol> <p>Note-se que uma <b>lead run</b> pode ser considerada "inalcançável" tanto na qualificação quanto nas competições de tandem. Além disso, uma <b>lead run</b> inalcançável pode ser mais prejudicial para o piloto líder em tandem, caso o piloto perseguidor esteja relativamente próximo e afete (ou aparentemente afete) o desempenho do piloto perseguidor.</p> <p>Uma <b>lead run</b> inalcançável (<b>unchaseable</b>) é sempre negativa para o piloto líder, mas o grau em que os juizes aplicam penalidades pode ser determinado pelas ações que afetam o piloto perseguidor.</p>



## ATUALIZAÇÕES

Art. / Data	Estado	Art. / Data	Estado	Art. / Data	Estado
Informações gerais/ 07.11	Atualizado				

Informações gerais	<b>Prova</b>	<b>Clube Organizador</b>	<b>Datas</b>
	DriftWars Cup - R01 Sever do Vouga	Vouga Sport Clube	29/30 de Março
	DriftWars Cup - R02 Montalegre	Clube Automóvel de Vila Real	3/4 de Maio
	DriftWars Cup - R03 Faro	<del>A definir</del>	5/6 de Julho
	DriftWars Cup - R04 Lisboa	Vouga Sport Clube	4/5 de Outubro