



ÍNDICE

ART. 1.	INTRODUÇÃO.....	2
ART. 2.	GRUPO MOTO PROPULSOR.....	2
ART. 3.	CARROÇARIA E DIMENSÕES.....	2
ART. 4.	PESO.....	3
ART. 5.	MOTOR / CAIXA DE VELOCIDADES.....	3
ART. 6.	SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO.....	5
ART. 7.	SUSPENSÃO.....	5
ART. 8.	TRAVÕES.....	6
ART. 9.	RODAS, PNEUS E DIREÇÃO.....	6
ART. 10.	HABITÁCULO.....	7
ART. 11.	ESTRUTURAS DE SEGURANÇA.....	7
ART. 12.	EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA.....	8

ART. 1. INTRODUÇÃO

1.1 - Toda a modificação que não estiver expressamente autorizada por este Regulamento Técnico ou qualquer dos seus anexos é totalmente interdita.

1.2 - A ficha de homologação é o documento que certifica a validade de todos os componentes da viatura.

1.3 - As viaturas que participem nas provas do devem estar de acordo com a presente regulamentação técnica.

Os Concorrentes têm de assegurar que as suas viaturas respeitam o presente Regulamento Técnico, durante toda a duração da prova (treinos e corridas). Por tal terão, que apresentar aos Comissários Técnicos a Ficha de Homologação ou Ficha Técnica da viatura, o Manual de Oficina e/ou o Catálogo de peças de substituição do construtor da moto de produção, de onde foi retirado o grupo moto propulsor (não serão admitidos os Kits de peças especiais para aumentar as performances da moto considerada, ou as peças retiradas de outros Catálogos que não sejam os oficiais).

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 - Todas as viaturas terão de respeitar todas as normas e meios de segurança definidas na presente Regulamentação Técnica, e Art. 253 do Anexo J ao CDI.

1.6 - É dever de cada Concorrente provar aos Comissários Técnicos e Comissários Desportivos de que a sua viatura está em conformidade com a regulamentação em vigor a qualquer momento da prova.

1.7 - É proibida a utilização de titânio (salvo se for utilizado no motor de série que esteja montado)

1.8 - Só serão autorizados os chassis exclusivamente metálicos, monocasco ou tubulares, não sendo autorizados os formados por "ninho de abelhas" metálicos; mas se tiver fundo plano a proteção frontal é obrigatória.

ART. 2. GRUPO MOTO PROPULSOR

A cilindrada está limitada a 1.300 cm³, e ter como máximo 4 cilindros

ART. 3. CARROÇARIA E DIMENSÕES

a) COMPRIMENTO

O comprimento máximo da viatura não poderá ultrapassar os 4.500 mm.

b) LARGURA

A largura exterior máxima da viatura não poderá ultrapassar os 1900 mm.

c) ALTURA

A altura medida verticalmente desde o ponto mais baixo da superfície plana até ao ponto mais elevado da viatura não deverá ser superior a 1030 mm, excetuando o arco de segurança principal que não poderá dar lugar a uma estrutura aerodinâmica.

d) PROJEÇÕES (Tendo em linha de conta a medida Entre Eixos)

- A soma das medidas das projeções dianteira e traseira não pode ser superior a 80% da medida entre eixos da viatura.
- A diferença entre as medidas das projeções dianteira e traseira não pode ser superior a 15% da medida entre eixos da viatura.

3.1 - Portas

As dimensões do plano inferior (parte opaca) serão tais que se possa inscrever um retângulo ou paralelogramo de pelo menos 500 mm de largura total e 300 mm de altura medidos verticalmente em que os ângulos poderão ser arredondados com um raio máximo de 150 mm.

Não serão admitidas as viaturas que possuam portas deslizantes, salvo se possuírem um dispositivo de segurança que permita em caso de acidente evacuar rápida e facilmente o ocupante da viatura.

As portas têm de possuir uma janela diferenciada do painel inferior, construída por um material transparente e que possa conter um paralelogramo horizontal cujos lados meçam pelo menos 400 mm.

A altura medida sobre a superfície da janela perpendicularmente aos lados horizontais será de pelo menos 250 mm. Os ângulos do paralelogramo podem ser arredondados segundo um raio máximo de 50 mm. Terão de ser desenhados de forma e não restringir a visão lateral do condutor.

Cada porta não pode utilizar mais do que um fecho exterior que terá de ser do tipo de levantar e baixar, claramente assinalado por uma seta vermelha ou de uma cor que contraste com o fundo.

Unicamente a porta do Condutor, pode estar equipada com uma rede homologada, neste caso não é obrigatório o uso do vidro antes descrito.

3.2 - Para brisas

É obrigatória a montagem de um pára-brisas formado por uma só peça em vidro laminado ou de policarbonato de 4 mm de espessura.

A forma deste vidro tem que ser tal, que a uma distância de 50 mm medidos verticalmente em direcção à base e partir do ponto superior da parte transparente, a superfície vidrada tenha um comprimento de pelo menos 250 mm medidos na corda de uma parte e de outra do eixo longitudinal da viatura. A sua aresta superior tem de formar uma linha convexa regular e continua com o plano horizontal. Deverá poder inscrever-se uma faixa vertical de 100 mm de altura e de 850 mm de comprimento (medidos horizontalmente) na corda entre as extremidades laterais do pára-brisas.

3.3 – Carroçaria

3.3.1 - É proibida a utilização de fibra de carbono e / ou kevlar na fabricação da carroçaria, excepto no que se refere aos dispositivos aerodinâmicos traseiros constituídos por uma asa e os respectivos apoios que poderão ser fabricados nesses materiais compósitos.

Entende-se por asa, uma superfície em forma de perfil de uma asa de avião invertida, separada da superfície formada pela carroçaria de tal forma, que uma corrente de ar possa passar entre essas duas superfícies.

3.3.2 - A carroçaria tem de cobrir todos os elementos mecânicos, com a única excepção das tomadas de admissão e escape.

3.3.3 - A tomada de ar de admissão não poderá ultrapassar em altura a curva final do arco de protecção.

3.3.4 - Entre o bordo traseiro das rodas dianteiras completas, e o bordo dianteiro das rodas traseiras completas, toda a parte suspensa desde a parte inferior da viatura tem de formar uma superfície sólida, contínua plana, na qual seja possível inscrever um rectângulo de 1000 mm (medidos segundo o eixo transversal da viatura) por 800 mm (medidos segundo o eixo longitudinal da viatura) (tolerância admitida + / - 5 mm).

3.3.5 - Nenhuma parte desta superfície terá influência aerodinâmica, e nenhuma parte da carroçaria poderá estar em nenhuma circunstância por baixo do plano geométrico confinado pela superfície definida no Art. 3.3.4.

3.3.6 - Todas as partes que tenham influência aerodinâmica, assim como qualquer parte da carroçaria têm de estar rigidamente fixadas à parte suspensa da viatura (conjunto chassis carroçaria) não podendo ter nenhuma possibilidade de movimento, estar solidamente fixadas, e permanecer imóveis com respeito a essa parte quando a viatura estiver em movimento.

3.3.7 - É proibido todo o dispositivo ou construção, desenhado para se interpor entre a parte suspensa da viatura e o solo.

3.3.8 - Atrás das rodas traseiras, a carroçaria deverá descer por baixo do eixo das ditas rodas traseiras. Toda a abertura de arrefecimento efectuada na carroçaria e dirigida para a traseira, tem de estar protegida por persianas ou outro dispositivo que impeça a visão em qualquer caso, dos elementos mecânicos ou das rodas.

A carroçaria terá de tapar as rodas, de maneira que pelo menos cubra a parte superior da sua circunferência e toda a sua largura.

3.3.9 - Todos os elementos da carroçaria têm de estar completos e cuidadosamente acabados, sem peças provisórias que cubram defeitos anteriores.

3.3.10 - As fixações dos capôs dianteiro e traseiro têm de ser claramente indicadas por setas de uma cor vermelha ou de outra cor que contraste com o fundo da carroçaria, e têm de ser manuseadas sem a ajuda de ferramentas.

3.3.11 - Elemento aerodinâmico dianteiro

É permitida a adição de um plano horizontal na parte dianteira ("splitter") de uma largura máxima de 50 mm, medidos desde a projecção da carroçaria original na parte inferior frontal.

Deve ser um prolongamento do plano inferior, fixado à carroçaria da viatura sem peças intermédias.

A sua largura lateral não poderá ultrapassar a carroçaria.

Em qualquer dos casos terá de respeitar a dimensão máxima da projecção dianteira fixada pelo regulamento (Art. 3.d)). O que quer dizer que para a medida da projecção dianteira se terá em linha de conta este "splitter".

3.3.12 - Asa traseira

Tem de cumprir com o discriminado no art. 259-3.7.6 no que diz respeito ao aileron (asa) traseiro, exceptuando o seguinte:

- a largura total máxima não poderá ultrapassar a largura da viatura, quando vista a partir de cima num plano vertical.

- as placas de extremidade da asa traseira pode estender-se para a carroçaria, mas não podem ser utilizadas como elementos de fixação estrutural

ART. 4. PESO

4.1 - Vazio: As viaturas deverão ter um peso mínimo de 450 Kg nas seguintes condições:

Com o depósito de gasolina sem qualquer combustível e, com o nível de óleo de lubrificação necessário.

Em condições de corrida: com o condutor e todo o seu equipamento a bordo, o peso do conjunto não poderá ser inferior ao peso em vazio mais 80 kg.

4.2 - Para se obter este peso mínimo, pode-se utilizar lastro na condição de estar perfeitamente colocado no habitáculo, e ser selado pelo Delegado Técnico da FPAK durante as Verificações Técnicas Iniciais, sendo esse facto registado no respectivo Passaporte Técnico.

Um lastro que não esteja devidamente selado, não é tido em conta para efeitos de pesagem em caso de verificação.

4.3 - Não é permitido durante a prova substituir qualquer elemento estrutural da viatura por outro mais pesado com a finalidade de se obter o peso mínimo obrigatório.

4.4 - O peso da viatura pode ser controlado a qualquer momento da prova pelos comissários técnicos com a quantidade de líquidos que se encontrem nos respectivos depósitos de refrigeração do motor e o óleo de lubrificação, bem como o líquido dos travões que têm de estar com os seus níveis normais.

Em caso de dúvida poderão ser esvaziados o depósito de combustível e de outros de fluidos consumíveis.

ART. 5. MOTOR / CAIXA DE VELOCIDADES

5.1 - Motor

5.1.1 - Todas as viaturas têm de estar equipadas com um motor aspirado proveniente de uma moto de produção em série, como descrito no Art. 2 (cilindrada).

É permitido rectificar, limar, maquinar, polir, equilibrar ou qualquer tipo de tratamento físico, químico ou mecânico de qualquer dos componentes do motor. Também é permitida a adição ou remoção de material em qualquer peça do motor.

- 5.1.2** - Não é permitido qualquer tipo de pulverização, interna ou externa de água ou de qualquer outro fluido diferente da gasolina comercial obrigatória, na admissão de ar do motor.
- 5.1.3** - Não é permitido qualquer tipo de dispositivo, construção ou desenho, cujo fim seja a redução da temperatura do ar da admissão.
- 5.1.4** - O material, tipo e número de suportes do motor são livres, assim como a sua posição e inclinação dentro do seu compartimento.
- 5.1.5** - O veio de excêntricos (árvore de cames) é livre.
- 5.1.7** - O sistema de ignição original tem de se manter.
A marca o tipo de velas os limitadores de rotações assim como o avanço da ignição são livres.
- 5.1.8** - O sistema de lubrificação é livre desde que a sua capacidade máxima não ultrapasse os 6 (seis) litros.
- 5.1.9** - O radiador de arrefecimento assim como as suas canalizações até ao motor, o termóstato e o sistema de ventilação são livres assim como a sua localização.
Se se utilizar uma bomba de água exterior ao motor esta pode ser livre.
Se for utilizada a bomba de água no seu local original esta tem de ser a de série.
- 5.1.10** - É permitido modificar os elementos que regulam a carburação do motor, sendo possível mudar a dosagem de combustível, mas não a capacidade de ar. O sistema original tem de ser mantido devendo, portanto, manter os carburadores se forem os originais, ou a injeção se vier equipado de série, contudo todo o sistema de filtro de ar, caixa-de-ar, etc. os cones de ar dos carburadores ou condutas de admissão são livres na condição de conservar as suas funções originais.
- 5.1.11** - Os sistemas de admissão variáveis são proibidos, qualquer que seja o seu tipo.
- 5.1.12** - Centralina: de série, mas é permitido:
A centralina, exteriormente, tem de ser estritamente da mesma série do motor da moto de grande série, no entanto a cablagem de instalação, que une todos os periféricos com ela, é livre.
A programação é livre.
O mesmo número de sensores e actuadores de entrada e saída de origem têm de ser conservados.
É permitido anular os canais que sejam de uso exclusivo para os serviços da moto da qual deriva (estribo, actuadores de borboleta, etc.).
- 5.1.13** - O escape da moto original pode ser mudado ou adaptado pelo fabricante, que o deve homologar e estar descrito na respectiva ficha de homologação.
Tem de cumprir com os artigos referentes à carroçaria e segurança.
O nível sonoro máximo admitido de acordo com o método da FIA é de 110 dB.
- 5.1.14** - A saída do tubo de escape terá de estar situada no plano vertical traseiro final da viatura.
Os orifícios de saída pela parte traseira terão de estar situados entre 450 mm e 100 mm em relação ao solo.
No caso de ser lateral terá de estar avançado no que diz respeito ao plano vertical médio do conjunto motor caixa de velocidades e não pode estar saliente da carroçaria.
- 5.1.15** - O material da junta ou juntas da colaça (cabeça) é livre assim como a sua espessura ou as suas espessuras.
A relação de compressão final resultante, é livre.
- 5.1.16** - É permitido a instalação de uma bomba eléctrica de combustível para substituir a original que equipa o motor da moto donde esse motor é proveniente desde que a sua aplicação respeite a regulamentação.
O regulador de pressão de gasolina original pode ser substituído por outro ajustável manualmente.
- 5.1.17** - Elementos anti contaminação
É permitido suprimir todos os elementos dos sistemas de recirculação de gases, dos recuperadores de gasolina e de reciclagem de vapores de óleo.
No caso de essa supressão deixar algum orifício aberto este tem de ser fechado, ou enviado para um recuperador localizado no habitáculo do motor – parte superior da viatura – o qual terá uma capacidade mínima de 2 (dois) litros.
- 5.1.18** - Borboletas de progressão
O seu funcionamento pode ser anulado fixando-as numa posição conveniente. No caso de se anular qualquer conduta, isso não poderá gerar uma entrada de ar após a falange de admissão.
- 5.2 - Caixa de Velocidades**
O conjunto motor / caixa de velocidades tem de ser o original exceptuando as seguintes transformações:
- 5.2.1** - O número máximo de velocidades permitido é de 6;
no caso de ter a possibilidade de seleccionar uma relação diferente de velocidades (reductora) esta não poderá ser accionada a partir do posto de condução.
Além disso todas as viaturas têm de estar equipadas com umas marcha atrás a qual tem de poder ser seleccionada em qualquer momento da prova pelo condutor sentado normalmente ao volante com o motor a trabalhar.
Esta marcha atrás poderá estar montada no interior da caixa original, ou através de um inversor específico para a marcha atrás.
- 5.2.2** - As caixas automáticas e semiautomáticas são proibidas. São autorizados os comandos de velocidades eléctricos ou electropneumáticos, accionados no volante, desde que estes estejam descritos na Ficha de Homologação da viatura.
Para tal é permitido eliminar a alavanca de mudanças original, mas não o seu sistema de accionamento que tem de respeitar o seu princípio de funcionamento nas perfeitas condições.

5.2.3 - A transmissão às rodas traseiras só poderá ser efectuada por corrente ou por engrenagens. No caso de ser efectuada por corrente esta terá de estar protegida eficazmente.

O carreto de saída original da caixa de velocidades é livre.

É proibido modificar os carretos das velocidades, assim como a relação fixa para a entrada da mesma, entre o motor e caixa de velocidades.

5.2.4 - É permitido o uso do sistema de limitação (cut-off).

5.3 - Embraagem

O número de discos e guarnições são livres, não são permitidos os discos em carbono, e tem de ser homologado pelo fabricante da viatura.

5.4 - Diferencial

É livre podendo ser montado um de deslizamento limitado. Não é permitido o controlo pneumático, electrónico ou hidráulico.

ART. 6. SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO

6.1 - Terá de ser utilizada única e exclusivamente gasolina comercial ou outra, tal como definido pelo Art. 252-9.1 do Anexo J.

6.1.1 - É proibido o armazenamento de combustível a bordo da viatura ou no seu exterior, tendente a reduzir a temperatura do combustível 10 °C abaixo da temperatura ambiente.

6.1.2 - Como comburente apenas o ar pode ser misturado com o combustível.

6.1.3 - As canalizações de combustível devem ter uma pressão de ruptura mínima de 41 bar e uma temperatura operativa mínima de 135 °C.

Se forem flexíveis as condutas terão de ser de ligações roscadas sendo protegidas por malha de aço resistente ao fogo e a rupturas.

6.1.4 - Pelo habitáculo não poderá passar nenhuma conduta de combustível ou de fluidos hidráulicos que tenha emendas ou ligações, nem poderá localizar-se nenhum filtro ou bomba de combustível, salvo junto às divisórias dianteira e traseira, segundo os desenhos 253-59 e 253-60 do Art. 253 do Anexo J.

6.1.5 - Todas as canalizações de combustível, deverão estar localizadas de tal maneira que uma possível fuga não possa produzir acumulação ou entrada de combustível no habitáculo.

6.1.6 - Os respiros dos depósitos de combustível para a atmosfera têm de estar protegidos por válvulas de retenção activadas por gravidade.

6.1.7 - As bombas de gasolina, devem funcionar só quando o motor estiver a trabalhar, devendo o circuito eléctrico das bombas ser cortado, com o motor parado e o corta circuito ligado, se estas forem eléctricas.

6.2 - Depósito de combustível

6.2.1 - O depósito de segurança não pode ser colocado a mais de 650 mm do eixo longitudinal da viatura e tem de estar localizado nos limites definidos pelos eixos da frente e de trás.

Têm de estar de acordo com as especificações FT3 1999, FT3.5 ou FT5 e/ou constar de uma ficha de homologação, assim como fornecido por um fabricante homologado.

Terá que ter uma janela que permita identificar, qual o fabricante, as especificações precisas pelas quais esse reservatório foi construído e a sua data de fabricação.

Nenhum depósito pode ser utilizado mais do que 5 anos após a sua data de fabricação a não ser que tenha sido verificado e re-certificado pelo seu construtor, por um período não superior a 2 anos.

6.6.2 - É permitida a instalação no habitáculo desde que esse depósito seja do tipo FT3 ou superior e desde que esteja totalmente recoberto por uma caixa ignífuga e estanque e com um sistema de segurança que preveja o abastecimento.

Para além disso, o habitáculo terá de ser separado do depósito por uma antepara ignífuga e estanque.

O depósito tem de estar firmemente fixado à carroçaria ou chassis.

6.6.3 - Os orifícios de enchimento não podem ser salientes da carroçaria

Terão de fechar hermeticamente e o seu fecho tem de ser concebido de forma a evitar uma abertura accidental.

6.6.4 - Todas as viaturas equipadas com um depósito de combustível com bocal de enchimento que passa através habitáculo, têm de ser equipadas com uma válvula anti-retorno homologado pela FIA. Esta válvula, do tipo "uma ou duas abas", tem de ser instalada no bocal de enchimento no lado do depósito.

O bocal de enchimento, é definido como o usado para conduzir o combustível a partir do orifício de enchimento do veículo para o interior do depósito.

ART. 7. SUSPENSÃO

Postas as rodas em contacto com o solo, os seus eixos devem estar suspensos do conjunto chassis carroçaria através da suspensão (quer dizer os eixos das rodas não devem ser ligados directamente ao conjunto chassis carroçaria) a suspensão não deve ser constituída por parafusos de substituição, apoios flexíveis ou qualquer outra estrutura elástica; deve ter movimento independente dos eixos – trapézio permitindo a mobilidade das suspensões na direcção vertical até acima e abaixo com uma flexibilidade superior aos encaixes.

Cada roda não deve estar suspensa por mais do que um elemento elástico e um amortecedor.

Qualquer outro sistema derivado deste tem de ser comunicado ao Departamento Técnico da FPAK, para possível homologação depois de ser estudado.

7.1 - Não são permitidas as suspensões activas assim como os sistemas que permitam o controlo e a flexibilidade das molas, a força de amortecimento, ou a distância ao solo da viatura quando esta está em movimento.

7.2 - Não é permitido cromar os elementos da suspensão.

7.3 - Não é permitido o uso de materiais "compósitos" em qualquer elemento da suspensão.

ART. 8. TRAVÕES

As viaturas terão de estar equipadas com duplo circuito de travagem acionado pelo mesmo pedal.

Este sistema deve estar construído de forma, que em caso de fuga ou falha num dos circuitos, a acção de travagem possa ser exercida em pelo menos duas rodas.

8.1 - Não é permitido o uso de discos de travão em carbono.

8.2 - Cada uma das pinças de travão não pode ter mais do que quatro (4) pistões e em cada roda só haverá uma (1) pinça.

8.3 - O diâmetro máximo dos discos de travão é de 280 mm.

8.4 - Todas as viaturas têm de ter um travão de mão devidamente operacional, utilizado somente para estacionamento.

ART. 9. RODAS, PNEUS E DIRECÇÃO

9.1 - Jantes

A largura máxima admitida para as jantes é de:

- Frente: 9"

- Traseira: 11"

9.2 - O diâmetro máximo admitido tanto para as rodas da frente como para as traseiras é de 13".

9.3 - Não é permitido o uso de jantes construídas total ou parcialmente em materiais "compósitos" e / ou magnésio.

9.4 - Pneus

9.4.1 - É permitido o uso de pneus "Slick". A marca dos pneus (seco e chuva) é livre, desde que sejam cumpridas as limitações relativas à carroçaria.

a) A utilização de qualquer dispositivo que permita ao pneu manter as suas performances com uma pressão interior igual ou inferior à pressão atmosférica é proibida.

b) As mousses e outro sistema que permita rolar com os pneus sem ar são proibidos. O interior do pneu (espaço compreendido entre a jante e a parte interna do pneu) terá que conter apenas ar atmosférico. As válvulas limitadoras da pressão são proibidas. Não é permitido o pré-aquecimento dos pneus.

c) A quantidade de pneus de seco a utilizar é livre, não necessitando de qualquer tipo de marcação.

d) A utilização em tempo seco de pneus específicos para chuva está proibida, durante os treinos oficiais e corridas.

9.4.2 - Pneus de Chuva

a) A quantidade de pneus de chuva a utilizar é livre, não necessitando de qualquer tipo de marcação.

b) Incumbe apenas ao director da corrida ou da prova, a decisão de declarar a situação de Pista Molhada durante os treinos oficiais ou corridas.

Nesse caso, comunicá-lo-á a todos os participantes o mais rapidamente possível, exibindo um painel "Pista Molhada" na saída da linha de boxes, à vista dos condutores que se encontrem em pista, bem como dos que eventualmente se encontrem parados nas boxes.

c) Após a declaração pelo director de corrida de pista molhada, passa a ser da exclusiva responsabilidade dos condutores, assegurarem-se de que as suas viaturas estão equipadas com os pneus adequados para as condições da pista.

d) As luzes brancas frontais (quando estiverem presentes) assim como as de nevoeiro, as luzes traseiras vermelhas e a luz traseira vermelha FIA (ver lista técnica nº 19) devem estar acesas sempre que a viatura se encontre numa pista considerada pelo director de corrida como "Pista Molhada", independentemente de ter ou não, pneus de chuva montados.

Este facto será verificado pelos Comissários Técnicos na saída do Pit Lane.

e) Em qualquer momento da prova, a Equipa deverá assegurar-se de que a sua viatura (quando em pista) está equipada com 4 (quatro) pneus do mesmo tipo (seco ou chuva).

A utilização simultânea numa viatura de pneus de tipos diferentes (seco e chuva) é proibida em todas as circunstâncias, sendo objecto de desclassificação (de uma sessão de treinos, ou de uma corrida) ou de exclusão imediata do evento a ser pronunciada pelo CCD, em caso de reincidência.

f) Qualquer modificação ou tratamento, como o estriamento de pneus ou a aplicação de solventes, tanto nos Slick ou nos pneus de chuva são estritamente proibidas. O incumprimento deste ponto será penalizado ao critério dos CD.

g) Não é permitido o uso de qualquer tipo de aquecimento térmico dos pneus (aquecedores de pneus) durante toda a duração do evento.

9.5 - Direcção

9.5.1 - Por razões de segurança, as colunas de direcção de uma só peça devem incluir uma parte retractável para colisão que inclua juntas de cardan; ou dispositivos telescópicos na condição de que todas as funções de origem sejam conservadas.

O curso possível deste dispositivo deve ser de pelo menos 100 mm, e deve estar situado de preferência o mais perto possível do volante.

9.5.2 - A direcção assistida é proibida.

9.6 - Volante de Direcção

O volante de direcção é livre.

O mecanismo de desengate rápido deverá consistir numa falange concêntrica à coluna do volante, de cor amarela, obtida por anodização ou qualquer outro revestimento durável e instalada na coluna de direcção por detrás do volante.

ART. 10. HABITÁCULO

10.1 - O volume que constitui o habitáculo deve ser simétrico ao eixo longitudinal da viatura.

10.2 - Até a uma altura de 300 mm do piso da viatura, o condutor deve estar situado de um dos lados do eixo longitudinal da mesma estando este em posição normal de condução.

10.3 - A largura mínima ao nível dos ombros do condutor deve ser de 1.100 mm mantidos numa altura de 100 mm e num comprimento de 250 mm. Esta medida será efetuada horizontal e perpendicularmente ao eixo longitudinal da viatura.

10.4 - Espaço para as pernas

10.4.1 - A viatura deve ter dois planos definidos, como dois volumes livres e simétricos respeitando o eixo longitudinal da viatura. Cada qual de ter um volume mínimo de 750 cm².

A superfície deve ser mantida desde o plano horizontal dos pedais até à projecção vertical do centro do volante.

10.4.2 - A largura mínima do volume de posição dos pés será de 250 mm mantido numa altura de pelo menos 250 mm.

10.4.3 - O plano de posicionamento dos pedais deve ser tal que o condutor com os pés neles colocados em repouso não ultrapasse um plano vertical que passe pelo eixo das rodas dianteiras.

10.5 - Ventilação

Todas as viaturas fechadas devem ter uma entrada de ar fresco e uma saída do ar usado no habitáculo..

ART. 11. ESTRUTURAS DE SEGURANÇA

11.1 - Arco de segurança.

Deverá ser homologado assim como toda a estrutura do chassis.

11.2 - Homologação da estrutura de segurança

Para homologação por essa Federação deverão apresentar um dossier em que sejam referidas as seguintes características:

- Composta exclusivamente por tubos de aço carbono estirado a frio com um diâmetro mínimo de 50 x 2 mm ou 45 x 2,5 mm para todas as viaturas homologadas a partir de 1 de Janeiro de 2006.

O processo de homologação deverá apresentar um estudo de resistência dos materiais assinados por um técnico qualificado, no qual se demonstre que a dita estrutura resiste às seguintes solicitações.

a) 2 (duas) vezes o seu peso lateralmente (2P)

b) 6 (seis) vezes o seu peso longitudinalmente em ambos os sentidos (6P)

c) 8 (oito) vezes o seu peso verticalmente (8P)

Nesse estudo, deve ter-se em conta que P deverá ser aumentado em 75 kg

O dito dossier deverá incluir ainda:

d) Descrição da estrutura e diagrama em 3 dimensões.

e) Certificado dos materiais utilizados na sua fabricação, com certificado de qualidade do armazenista do tudo de aço, análise da liga produto e o ensaio à tracção.

f) Tipo de soldadura utilizada, máquina com o nº de fabricação e descrição do sistema; características do material de soldadura; operário que efectuou a soldadura.

g) Cálculo de resistência da estrutura que demonstre a sua conformidade com os valores anteriores.

h) Pelo menos 12 fotografias em que apareçam as zonas de ligação as diferentes partes da viatura; arco principal, tubos longitudinais e transversais, reforços longitudinais das portas.

i) A estrutura deverá estar identificada individualmente pelo construtor com um único número, o qual deverá emitir um certificado para que o concorrente o possa apresentar aos CT da prova caso seja solicitado.

A estrutura não poderá ser modificada sem que seja objecto de outra homologação por parte do fabricante.

11.3 - Estruturas deformáveis

11.3.1 - O fundo dos depósitos deverá estar protegido por uma estrutura deformável de 10 mm de espessura como mínimo.

11.3.2 - Se o depósito de combustível estiver situado a menos de 200 mm dos flancos laterais da viatura, a sua superfície lateral tem de estar totalmente protegida por uma estrutura deformável com uma espessura mínima de 100 mm.

11.3.3 - A estrutura de deformável deve ser composta de uma construção tipo sanduíche incorporando um painel em material ignífugo de uma resistência mínima à compressão de 18 N/cm² e duas folhas de pelo menos 1,5 mm de espessura em liga de alumínio cuja resistência mínima à tracção é de 225 N/mm² e o alongamento mínimo de 5 %, ou duas folhas de 1,5 mm mínimo de espessura com uma resistência mínima à tracção de 225 N/mm².

11.3.4 - As estruturas deformáveis não poderão ser atravessadas por canalizações de carburante ou de óleo, nem por cabos elétricos.

11.4 - Divisória Antifogo e Piso

11.4.1 - As viaturas têm de ser equipadas com uma divisória antifogo colocada entre o condutor e o motor a fim de evitar a passagem dos líquidos, chamas e gases do compartimento de motor para o habitáculo. Só serão aceites orifícios, na divisória antifogo, com o único propósito de permitir a passagem dos comandos e cabos, e devem ser completamente vedados.

11.4.2 - O piso do habitáculo do condutor deve ser concebido para proteger o condutor contra todas as pedras, óleo, água e detritos provenientes da pista ou do motor.

11.4.3 - Os painéis do piso ou as divisórias de separação têm de ter um sistema de escoamento para evitar a acumulação de líquido.

11.4.4 - O chassis tem que incluir uma estrutura que absorva os choques, instalada à frente dos pés do condutor. Esta estrutura tem de ser independente da carroçaria e, se for removível, tem de ser solidamente fixada às extremidades dos caixotões ou estruturas tubulares laterais da armação principal (isso significa com ajuda de parafusos que para os remover seja necessário o uso de ferramentas).

A proteção frontal tem que ter um comprimento mínimo de 30 cm, uma altura mínima de 15 cm em toda a secção vertical e uma secção total mínima de 800 cm².

Esta estrutura deve ser em material metálico com uma resistência à tração de 225 N/mm² no mínimo e de uma construção em sanduíche e ninho de abelha com uma espessura de couro no mínimo com 1,5 mm.

Ela tem que constituir uma caixa cujos painéis terão no mínimo uma espessura de 15mm, ou se o (s) radiador (es) é (são) integrado (s) na estrutura, duas caixas contínuas com uma secção mínima de 100 cm² de um e do outro lado do (s) radiador (es). Todos os orifícios e recortes nesta estrutura devem ser fortemente reforçados, e todas as secções dos materiais através desses orifícios devem estar ainda em conformidade com as exigências relativas à superfície mínima do material.

ART. 12. EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA

Conforme Boletim Técnico "Tabela de Equipamentos de Segurança" no site da FPAK

12.1 - Extintores

A viatura deverá estar equipada com um sistema de extinção com homologação FIA, de acordo com o Art. 253-7.1 ou 7.3 do Anexo J.

12.2 - Cintos de Segurança

Os cintos de segurança obrigatórios têm de ser de cinco (5) pontos de fixação, no mínimo, e estarem de acordo com o Art. 253.6 do Anexo J e seus Art. 6.1, 6.2 e 6.3.

12.3 - Retrovisores

Todas as viaturas têm de estar equipadas com 2 (dois) retrovisores, um de cada lado da viatura e possuírem uma superfície refletora mínima de 75 cm².

12.4 - Apoio de cabeça

A viatura deve ter um apoio de cabeça com uma superfície mínima de 400 cm², esta superfície deve ser contínua e sem nenhuma parte suplementar.

12.5 - Banco

Se o banco não fizer parte da estrutura da viatura, terá de ser um banco de competição homologado pela FIA.

12.6 - Corta-Circuitos

O condutor normalmente sentado, com os cintos colocados e o volante montado, deverá poder descativar todos os circuitos eléctricos e parar o motor por meio de um corta-circuito antideflagrante.

O comando do corta-circuito deve estar assinalado por meio de um raio vermelho colocado num triângulo azul debruado a branco com 12 cm de base.

O corta-circuito geral deve desligar todos os circuitos eléctricos (bateria, alternador ou dínamo, luzes, avisadores, ignição, acessórios eléctricos, etc.) e deve igualmente parar o motor. Deve ser de modelo antideflagrante e poder ser manobrado quer do interior quer do exterior da viatura.

12.7 - Anel de Reboque

Cada viatura terá que estar equipada, com um anel de reboque com um diâmetro exterior mínimo de 80 mm solidamente fixados à estrutura dianteira e traseira, o diâmetro interior mínimo será de 60 mm e a sua espessura será de 8 mm, os quais não poderão ser salientes em relação ao perímetro da carroçaria vista de cima.

Estes anéis, além de estarem numa posição de fácil acesso, terão a sua localização sempre indicada por uma seta com um traço não inferior a 5 cm e terão que ser pintados (anel de reboque e seta) de amarelo vivo, laranja ou vermelho, de modo a contrastarem com a cor da carroçaria.

12.8 - Luzes traseiras de nevoeiro

As luzes traseiras de alta intensidade devem estar em perfeitas condições de funcionamento.

12.9 - Luzes de chuva

Todas as viaturas têm de estar equipadas com uma luz traseira vermelha de chuva, em bom estado de funcionamento durante toda a duração de uma prova, a qual:

- ser de um modelo especificado pela FIA (ver lista técnica nº 19)
- estar localizada na parte traseira, formando 90° com o eixo longitudinal da viatura.
- ter uma área mínima de 50 cm² e ser claramente visível na parte traseira.
- poder ser ligada pelo condutor normalmente sentado ao volante

Estas luzes de presença serão ligadas quando as condições de visibilidade ou o diretor de corrida assim o exigirem.

12.10 - Equipamento dos Condutores

Conforme Boletim Técnico "Tabela de Equipamentos de Segurança" no site da FPAK, Art. 11.2 das PAGK e Capítulo III do Anexo L ao CDI.