



### ÍNDICE

ART. 1.	GENERALIDADES.....	2
ART. 2.	MOTOR.....	2
ART. 3.	SUSPENSÃO .....	2
ART. 4.	CARROÇARIA .....	3
ART. 5.	CAIXA DE VELOCIDADES .....	4
ART. 6.	TRANSMISSÃO .....	4
ART. 7.	DIREÇÃO .....	4
ART. 8.	TRAVÕES .....	5
ART. 9.	COMBUSTÍVEL.....	5
ART. 10.	COMBURENTE .....	5
ART. 11.	LUZES.....	6
ART. 12.	PNEUS .....	6
ART. 13.	JANTES E ESPAÇADORES.....	6
ART. 14.	ESCAPE .....	7
ART. 15.	SEGURANÇA NA VIATURA .....	7
ART. 16.	SEGURANÇA DO CONDUTOR.....	10
ART. 17.	EQUIPAMENTOS AUXILIARES .....	11

## ART. 1. GENERALIDADES

### 1.1. Viaturas Admitidas

**1.1.1.** As viaturas admitidas têm de ser automóveis ligeiros de fabrico em série e ter no mínimo 500 unidades produzidas. Os tipos de carroçaria aceites serão *coupe*, *sedan*, *station wagon* ou descapotável, tendo no máximo 5 portas.

**1.1.2.** São admitidas viaturas ligeiras com tração traseira de série.

**1.1.3.** São admitidas viaturas ligeiras com tração 4x4 de série, desde que convertidos apenas a tração traseira.

**1.1.4.** Não são admitidas viaturas com tração dianteira de série e convertidos para tração traseira.

**1.1.5.** Não são admitidas viaturas com chassis tubular.

### 1.2. Categorias

As viaturas estão agrupadas consoante a sua preparação, existindo duas categorias: PRO e SEMI-PRO. As especificidades relativas a cada categoria são apresentadas no presente regulamento.

### 1.3. Modificações Autorizadas

**1.3.1.** Qualquer modificação não autorizada pelo presente regulamento é proibida.

**1.3.2.** Uma viatura cuja construção seja considerada perigosa poderá ser excluída da prova/evento pelo Colégio de Comissários Desportivos, conforme Art. 253-1 do Anexo J.

### 1.4. Passaporte Técnico

**1.4.1.** Todas as viaturas têm de ter Passaporte Técnico FPAK.

**1.4.2.** Excecionalmente são admitidos Passaportes Técnicos de outra ADN ou FIA. De acordo com Art. 10.2.2 das PGAK, sempre que um concorrente participe em mais do que duas provas/eventos com a mesma viatura com Passaporte Técnico de outra ADN ou FIA, terá de requerer um Passaporte Técnico FPAK de modo a ser efetuada uma monitorização da referida viatura.

## ART. 2. MOTOR

**2.1.** Apenas um motor de combustão interna originalmente utilizado em automóveis ligeiros de fabrico em série é permitido.

**2.2.** É permitida a alteração, substituição, modificação do motor em parte ou no todo.

**2.3.** É permitida a alteração da centralina eletrónica, da injeção, dos sistemas de admissão, escape e sobrealimentação (Turbo, etc...). É permitida a colocação de sobrealimentação (Turbo, etc...).

**2.4.** Não será tolerada qualquer perda de fluídos de nenhum tipo (óleo, combustível, água, anticongelante, entre outros).

### 2.5. Sistema de Refrigeração do Motor

**2.5.1.** As modificações ao sistema de refrigeração do motor são livres, mas tem de ser um sistema de circuito fechado e livre de fugas.

**2.5.2.** Caso os tubos do sistema de refrigeração passem pelo habitáculo ou bagageira com abertura para o habitáculo, têm de cumprir com o ponto 309-1 do Art.269-Specific Regulations for DC1 Drift Vehicles do Anexo J FIA.

**2.6.** O uso de sistemas automáticos de pulverização de água ou gás (incombustível) em radiadores e/ou *intercoolers* é permitido desde que livre de fugas.

## ART. 3. SUSPENSÃO

**3.1.** É permitido a substituição e/ou a modificação da suspensão, bem como dos braços ou dos triângulos da suspensão superior ou inferior do veículo, desde que não afete a segurança do veículo.

**3.2.** Não é permitido alterar o local de origem das torres dos amortecedores.

**3.3.** São permitidas barras anti-aproximação, aplicadas nas torres de suspensão frontal e traseira.

**3.4.** É proibido utilização de suspensão ajustável pelo piloto na sua posição de condução. É proibido alterações ou ajustamentos (incluindo remotamente) na suspensão e seus componentes por qualquer tipo de meio entre batalhas.

**3.5.** É obrigatório manter 1 amortecedor hidráulico por roda.

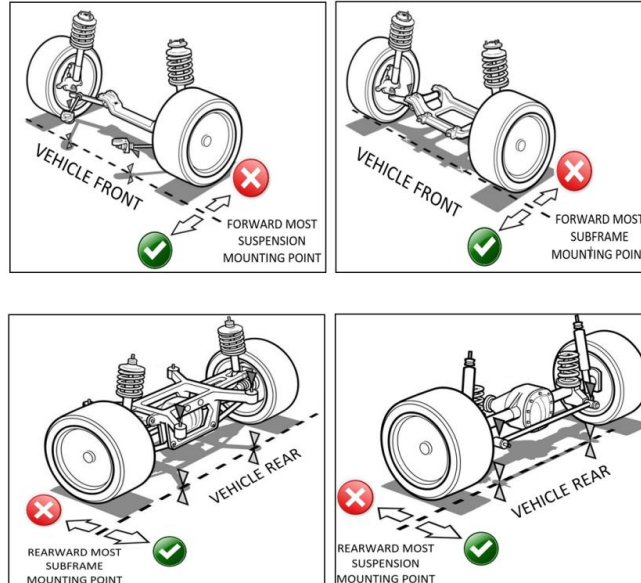
**3.6.** Os pontos de fixação do *charriot* à carroçaria, quadro ou monocoque têm de manter-se originais e não podem ser modificados.

**3.7.** É permitido modificar o *charriot*.

## ART. 4. CARROÇARIA

**4.1.** A carroçaria, quadro ou monocoque do veículo tem de estar em bom estado de conservação e tem de manter-se estruturalmente sem modificações no volume compreendido entre:

- O plano horizontal coincidente com o ponto mais baixo do fundo da viatura e o plano horizontal coincidente com o ponto mais alto do tejadilho, de acordo com a figura abaixo.
- O plano vertical coincidente com o ponto de fixação da suspensão dianteira e o plano vertical coincidente com o ponto de fixação da suspensão traseira, de acordo com a figura abaixo.



Exceções a este ponto são:

- Corta-fogo / Túnel de transmissão;
- Tejadilho (pode ser substituído por um de material compósito);
- Elementos do habitáculo como suportes de bancos, suporte de coluna de direção, ou outros componentes não estruturais que se encontrem inutilizáveis podem ser removidos;
- Alterações para instalação de equipamentos de segurança indicados no Art. 15 do presente regulamento.

### 4.2. Estrutura de para-choques

**4.2.1.** Caso os para-choques originais, seus suportes originais e pontos de fixação originais não sejam utilizados, todas as viaturas têm de estar equipadas com estruturas de para-choques frontal e traseiro.

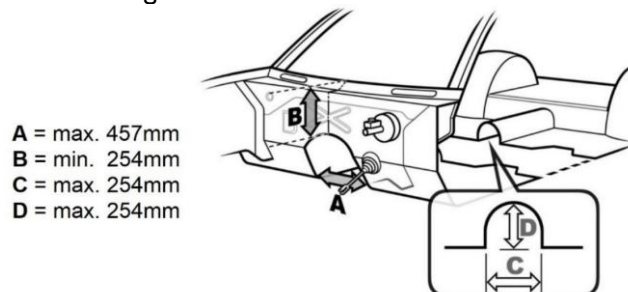
As estruturas nos para-choques frontal e traseiro têm de ser aplicadas e de acordo com o ponto 403-2 do *Art.269-Specific Regulations for DC1 Drift Vehicles* do Anexo J FIA.

### 4.3. Air jacks

**4.3.1.** A utilização de *air jacks* ou outro sistema automatizado de elevação da viatura é proibido (conforme Art. 260.404-2 do Anexo J FIA).

### 4.4. Corta-fogo / Túnel de Transmissão

**4.4.1.** É permitido a modificação do corta-fogo e túnel de transmissão de acordo com a figura abaixo.



**4.4.2.** Caso sejam modificados, o corta-fogo e/ ou túnel de transmissão têm de ser construídos com chapas de aço (0,8mm de espessura mínima) ou alumínio (1,5mm de espessura mínima), tendo de separar integralmente o compartimento do motor do habitáculo (conforme ponto 406-5 do *Art.269-Specific Regulations for DC1 Drift Vehicles* do Anexo J FIA).

**4.4.3.** Qualquer furo no corta-fogo ou túnel de transmissão têm de ser do tamanho mínimo possível para a passagem de cabos ou outro tipo de controlos, devendo ser estanques de modo a prevenir passagem de fluídos ou chamas do compartimento do motor para o habitáculo (conforme ponto 406-2 do *Art.269-Specific Regulations for DC1 Drift Vehicles* do Anexo J FIA).

**4.4.4.** Qualquer furo no corta-fogo ou túnel de transmissão para passagem de mangueiras que contenham combustível ou óleo têm de estar conforme Art. 253-3.2 do Anexo J FIA.

#### **4.5. Painéis**

**4.5.1.** Todos os painéis da viatura têm de estar devidamente fixos e corresponder com a silhueta original da viatura.

**4.5.2.** Os painéis podem ser substituídos por opções *aftermarket* ou podem ser aligeirados.

**4.5.3.** É permitido aplicar extensões nos guarda-lamas frontais e traseiros desde que estejam devidamente fixos.

**4.5.4.** Os painéis ou extensões de guarda-lamas deverão cobrir as rodas na vista de topo.

#### **4.6. Para-choques**

**4.6.1.** Os para-choques têm de cobrir a estrutura da viatura. Devem ser fixados por pelo menos 4 pontos.

**4.6.2.** Os para-choques frontal e traseiro têm de estar montados no início da prova/ evento.

#### **4.7. Portas**

**4.7.1.** É obrigatório manter funcional as portas do lado do condutor e do lado do passageiro.

**4.7.2.** As portas originais podem ser aligeiradas, ou substituídas por opções *aftermarket* em material compósito.

**4.7.3.** As portas têm de abrir através das dobradiças originais sem modificação. É proibida portas e dobradiças de encaixe rápido / *quick release*.

**4.7.4.** O sistema de abertura exterior e interior das portas tem de manter-se funcional em todas as circunstâncias e ser claramente visível.

#### **4.8. Asa traseira / spoiler / aileron**

**4.8.1.** É permitida a montagem de asa traseira/aileron, desde que a sua dimensão seja confinada à silhueta da carroçaria, não ultrapassando qualquer limite da mesma e firmemente aparafusada ao veículo. É proibido o uso de pinos de libertação rápida.

**4.8.2.** O tamanho máximo da asa traseira não pode exceder as medidas 300mm (largura) x 400mm (altura). A distância máxima entre a asa e a tampa da mala não pode exceder os 400mm. A instalação da asa traseira não pode obstruir a visão de qualquer ângulo, limitar a operação de qualquer dispositivo de segurança, luz de sinalização, indicador ou qualquer outro equipamento. Asa traseira montada com espaçador, tem de ter a placa de ligação e a asa fixadas com cabo independente ao veículo.

#### **4.9. Capô e porta-bagagens**

**4.9.1.** É obrigatório manter funcional o capô e porta-bagagens.

**4.9.2.** O capô e porta-bagagens originais podem ser aligeirados, ou substituídos por opções *aftermarket* em material compósito.

### **ART. 5. CAIXA DE VELOCIDADES**

**5.1.** É permitida a substituição e/ ou modificação da caixa de velocidades, desde que não afete a segurança no veículo.

#### **5.2. Apoios**

**5.2.1.** É permitido alterar localização e apoios da caixa de velocidades.

**5.2.2.** Apoios da caixa de velocidades podem ser suprimidos.

#### **5.3. Embraiagem**

**5.3.1.** O uso de sistemas de embraiagem multidisco é permitido.

### **ART. 6. TRANSMISSÃO**

#### **6.1. Propulsão**

**6.1.1.** Apenas as rodas traseiras poderão ser propulsoras.

#### **6.2. Veios de Transmissão**

**6.2.1.** É permitido substituir e/ ou modificar os veios de transmissão originais da viatura.

#### **6.3. Diferencial**

**6.3.1.** É permitido modificar o diferencial original da viatura ou alterar por outro *aftermarket*.

**6.3.2.** O diferencial tem de estar fixo na posição original.

**6.3.3.** As relações de diferencial podem ser modificadas durante o decorrer da prova/ evento.

### **ART. 7. DIREÇÃO**

**7.1.** São permitidas modificações ao sistema de direção.

**7.2.** É permitido alterar localização da caixa de direção e seus apoios, inclusive no *charriot*.

**7.3.** O sistema de bloqueio da direção tem de ser removido. A regulação da coluna de direção tem de estar bloqueada e apenas ser ajustável com recurso a ferramentas (conforme Art. 253-4 do Anexo J).

## **ART. 8. TRAVÕES**

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

**8.2.** O travão de pé tem de travar às 4 rodas. A bomba principal de travões tem de ser de circuito duplo.

**8.3.** É permitida utilização de repartidor de travagem entre o eixo dianteiro e traseiro. Quaisquer outras válvulas limitadoras de pressão são proibidas.

**8.4.** Discos e / ou pastilhas de travão em fibra de carbono ou cerâmica são proibidos.

**8.5.** É permitida instalação de travão de mão hidráulico exclusivamente para os travões traseiros.

## **ART. 9. COMBUSTÍVEL**

**9.1.** É permitido usar qualquer grau/tipo de gasolina, gasóleo, ou etanol.

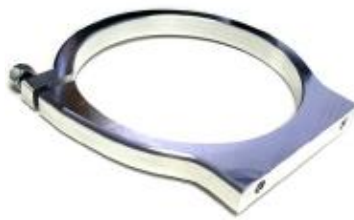
**9.2.** Veículos que utilizem combustíveis à base de álcool (ex: E85) terão de ter o seguinte autocolante na parte superior do para brisas e do óculo traseiro o seguinte autocolante:



## **ART. 10. COMBURENTE**

**10.1.** Para além do ar atmosférico é permitida a utilização de Óxido Nitroso como comburente. Este tem de ser exclusivamente de origem comercial, botija com marcação CE ou DOT e ter uma pressão mínima de 124 bar. É permitida a montagem de apenas uma botija com a capacidade máxima até 9kgs. Quando instalada no compartimento do habitáculo, tem de ser equipada com uma válvula de segurança e a saída de ventilação tem de ser para o exterior do habitáculo. Montagem da botija de óxido nitroso tem de ser efetuada nos seguintes termos:

**10.2.** A botija tem de ser colocada em suporte metálico aparafusado ao chassis, com sistema antitorpedo e de acordo com as recomendações do fabricante. É proibido o uso de suportes de plástico. O suporte da botija tem de ser fixado com pelo menos 4 parafusos de diâmetro mínimo de 6mm e qualidade de aço mínima 8.8, exemplo:



**10.3.** As manguueiras de ligação da botija ao solenoide têm de ser de alta pressão, aço trançado ou certificadas pela FIA;

**10.4.** É obrigatória a montagem de um botão de acionamento tipo Hobbs ou equivalente e tem de ser instalado de modo que o Óxido nitroso seja acionado apenas quando há pressão de combustível suficiente;

**10.5.** As botijas têm de ser certificadas a cada 5 (cinco) anos e o autocolante de inspeção tem de apresentar a data da última inspeção efetuada;

**10.6.** É permitida a utilização de sistemas de aquecimento das botijas, controlados por termostato e que estejam disponíveis comercialmente. O uso de qualquer outro método externo de aquecimento é proibido.

**10.7.** Os veículos equipados com Óxido nitroso têm de apresentar afixado em local visível o autocolante de identificação "N<sub>2</sub>O" de modo que não seja danificado no decurso da prova ou em caso de acidente. Recomenda-se a afixação próximo do número de competição e de acordo com o desenho abaixo:



## ART. 11. LUZES

### 11.1. Luzes de Presença

**11.1.1.** Obrigatórias pelo menos duas luzes de presença na dianteira, uma de cada lado e duas luzes de travão na traseira. No caso de ser prova noturna, são obrigatórias duas luzes de médios na dianteira, uma em cada lado. Têm de estar em perfeito funcionamento, durante toda a prova, inclusivamente as de travão, exceto em caso de acidente e destruição das mesmas durante a prova.

### 11.2. Luzes de Travão / STOP

**11.2.1.** É obrigatória a colocação de luzes de travão adicionais, fita tipo led ou idêntico no seu efeito, com pelo menos 60cm de comprimento, na parte frontal do veículo e na parte traseira do veículo, tem de as mesmas ser bem visíveis do exterior. Este sistema pode estar dentro ou fora do veículo, tem de o mesmo ser instalado na parte superior do para-brisas e do vidro traseiro e em circunstância alguma pode ser coberto por publicidade.

## ART. 12. PNEUS

**12.1.** Não são permitidos pneus slicks.

**12.2.** Não são autorizados pneus que libertem fumo que não seja de cor natural branca.

**12.3.** Apenas é permitido o uso de pneus comerciais aprovados para circulação em estrada, isto é, com norma DOT ou EU.

**12.4.** O uso de *tire warmers*, tratamentos químicos, ou outro meio para melhorar a performance dos pneus é proibido.

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

**12.6.** O espaço entre a jante e o pneu só pode conter ar, sendo proibido utilizar câmaras de ar, enchimentos de pneus (ex: espuma, etc), sistemas sem câmara de ar (pneus tubeless) e válvulas de descompressão de ar.

### 12.7. Dimensão máxima:

**12.7.1.** PRO: 265/40 R18;

**12.7.2.** SEMI-PRO: 225/45 R17 ou 225/40 R18.

## ART. 13. JANTES E ESPAÇADORES

**13.1.** São permitidas jantes diferentes das de série do veículo.

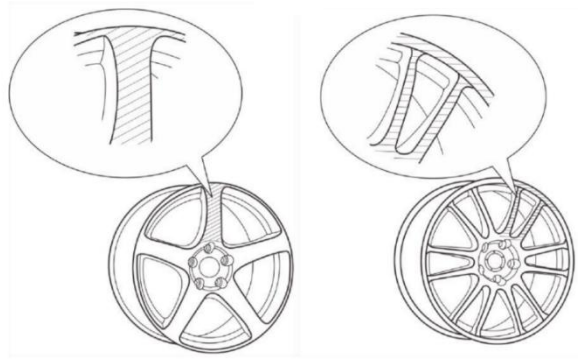
**13.2.** Está autorizada a utilização de espaçadores diretos limitados a 25 mm de espessura máxima.

**13.3.** Entre 25,01 e até ao máximo de 60mm os espaçadores terão que ser de dupla-furação em que o espaçador de peça única aperta à manga de eixo com parafuso cónico e a jante aperta ao alargador com perno e fêmea cónica, devendo respeitar as normas de utilização e montagem definidas pelo fabricante. É obrigatória a apresentação de certificado/ficha técnica do mesmo sempre que a sua medida seja compreendida entre 25,01 e 60mm.

**13.4.** A utilização de espaçadores está limitada a um espaçador por roda.

**13.5.** Jantes de raios, jantes de fixação central por meio de pin metálico central ou fixador central único (estilo monolock) são proibidas.

**13.6.** É obrigatório a instalação de um autocolante de cor contrastante numa parte específica de cada jante (exemplo na figura abaixo).



## ART. 14. ESCAPE

### 14.1. Ruído

**14.1.1.** O ruído estático gerado pelo veículo não pode exceder 110dB(A) às 3500RPM para veículos gasolina/ etanol ou 110dB(A) às 2500RPM para veículos diesel.

**14.1.2.** A medição de ruído estático tem de ser efetuada com o sonómetro (recetor) a uma distância de 0,5m e a 45° do ponto de saída dos gases de escape (emissor).

### 14.2. Posição

**14.2.1.** Nas viaturas como motor a gasolina / etanol, a saída do tubo de escape deve situar-se a uma altura máxima de 45 cm e mínima de 10 cm em relação ao solo. Essa saída deverá encontrar-se no interior do perímetro da viatura e a menos de 10 cm deste perímetro e atrás do plano vertical que passa pelo meio da distância entre eixos.

**14.2.2.** No caso das viaturas com motor a diesel, a saída do tubo de escape tem de se situar dentro do perímetro do capot e no plano vertical, sendo também permitido na traseira da viatura com uma curvatura de 90° graus e a apontar para cima.

**14.3.** Deve estar prevista uma proteção eficaz de modo que os tubos quando quentes não causem eventuais queimaduras.

**14.4.** O sistema de escape não deve apresentar-se com um aspeto provisório.

**14.5.** Os gases de escape só podem sair na extremidade do sistema. As peças ou partes do chassis não devem ser utilizadas para evacuação dos gases de escape.

**14.6.** É permitida a montagem de válvula de descarga (Pop Off Valve ou Wastegate). A saída desta deve ser efetuada na vertical, podendo ser feita uma abertura no capot para permitir uma descarga livre. Esta saída deve ser feita por meio de tubo metálico com uma altura mínima de 3 cm, medido a partir do capot no ponto mais próximo da saída e/ou unida ao sistema de escape.

## ART. 15. SEGURANÇA NA VIATURA

### 15.1. Anéis e Setas de Reboque

**15.1.1.** Os anéis de reboque são obrigatórios e têm de estar de acordo com Art. 253-10 do Anexo J.

**15.1.2.** Os anéis de reboque têm de estar visivelmente assinalados por meio de autocolante com seta indicativa a cor contrastante.

### 15.2. Fechos de Capô e Bagageira

**15.2.1.** Os fechos de capô e bagageira são obrigatórios e têm de estar de acordo com Art. 253-5 do Anexo J.

### 15.3. Retrovisores

**15.3.1.** Os retrovisores são obrigatórios e têm de estar de acordo com Art. 253-9 do Anexo J.

### 15.4. Vidros, Janelas e Window Nets

**15.4.1.** O para-brisas tem de ser de vidro laminado.

**15.4.2.** Fixações de segurança para o para-brisas são livres (conforme Art. 253-12 do Anexo J).

**15.4.3.** As janelas têm de estar de acordo com ponto 131-2 do Art. 269-Specific Regulations for DC1 Drift Vehicles do Anexo J FIA.

**15.4.4.** Vidros nas portas não são obrigatórios nas portas do condutor e passageiro. Nesse caso o condutor terá de possuir capacete integral.

**15.4.5.** É obrigatório o uso de *Window Nets* fixos à armadura de segurança e de acordo com Art. 253-11.2 do Anexo J. *Arm Restraints* de acordo com norma SFI Spec 3.3 poderão ser utilizados ao invés de *Window Nets*.

### 15.5. Corte-corrente



**15.5.1.** O corte-corrente é obrigatório e tem de estar de acordo com Art. 253-13 do Anexo J.



### 15.6. Depósito de Combustível

**15.6.1.** O depósito de combustível tem de ser o original da série do veículo, ou um depósito de combustível aprovado FIA (conforme o Art. 253-14 do Anexo J), ou um depósito de combustível de segurança seguindo a norma SFI 28.1.

**15.6.2.** Apenas na categoria SEMI-PRO a validade do depósito de combustível aprovado FIA poderá estar expirada até 3 anos desde que em perfeito estado de utilização.

**15.6.3.** Caso não se trate do depósito de combustível original, este tem de estar dentro do volume da carroceria estruturalmente sem modificações indicado no Art. 5.1 do presente Regulamento.

### 15.7. Bucket

**15.7.1.** A *bucket* é obrigatória e tem de estar de acordo Art. 253-16.1 do Anexo J.

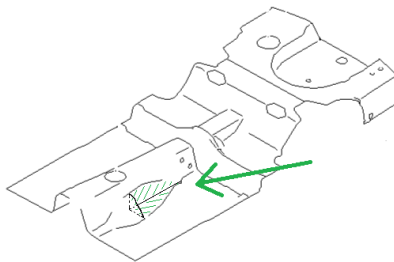
**15.7.2.** Normas válidas:

- FIA Standard 8855-1999;
- FIA Standard 8855-2021;
- FIA Standard 8862-2009.

**15.7.3.** Apenas na categoria SEMI-PRO a validade da *bucket* poderá estar expirada até 5 anos desde que em perfeito estado de utilização.

**15.7.4.** A fixação da *bucket* tem de estar de acordo com Art. 253-16 do Anexo J.

**15.7.5.** É permitido modificar a zona do túnel de transmissão de modo a ser possível fixar os suportes de *bucket* numa zona plana.



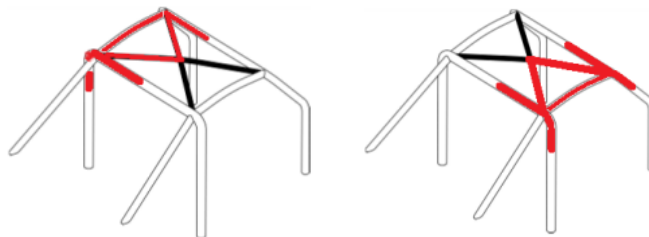
### 15.8. Armadura de Segurança

**15.8.1.** A armadura de segurança é obrigatória. A instalação de uma armadura de segurança tem de estar de acordo com Art. 253.8-8.1.a. do Anexo J de 2020.

**15.8.2.** Em alternativa aos desenhos 253-9 a 253-11 indicados no Art. 253.8-8.3.2.1.2 do Anexo J de 2020, é permitido instalação dos tubos laterais das portas e de acordo com ponto 103-1 e desenhos 103-2 a 103-4 do Art.269-Specific Regulations for DC1 Drift Vehicles do Anexo J FIA.

**15.8.3.** É permitido o uso de barras anti-intrusão de acordo com ponto 105-1 e desenho 105-2 do Art.269-Specific Regulations for DC1 Drift Vehicles do Anexo J FIA.

**15.8.4.** É obrigatório o uso de *paddings* e de acordo com ponto 108-2 do Art.269-Specific Regulations for DC1 Drift Vehicles do Anexo J FIA.



**15.8.5.** É proibido a passagem dos seguintes elementos entre a Armadura de Segurança e carroceria (conforme Art.252.8.3 do Anexo J):

- Cabos Elétricos;
- Tubagem que contenham fluídos (exceto fluídos do limpa para-brisas);
- Tubagem do sistema de extinção.



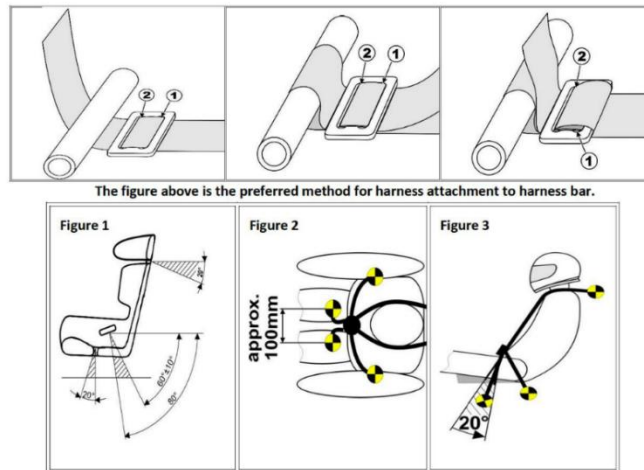
## 15.9. Cintos de Segurança

**15.9.1.** Os cintos de segurança são obrigatórios e têm de estar de acordo com Art. 253-6 do Anexo J.

**15.9.2.** Normas válidas:

- FIA Standard 8853-2016;
- SFI 16.1.
- SFI 16.5.

**15.9.3.** Apenas na categoria SEMI-PRO a validade dos cintos de segurança poderá estar expirada até 3 anos desde que em perfeito estado de utilização.



## 15.10. Arm Restraints

**15.10.1.** É permitido o uso de *arm restraint* se estiver de acordo com norma SFI Spec. 3.3.

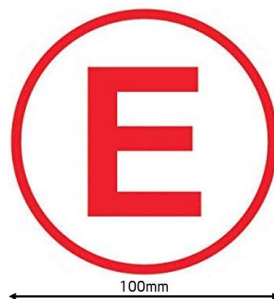
**15.10.2.** É obrigatório o uso de *arm restraint* em viaturas descapotáveis.

## 15.11. Sistema de Extinção Automática

**15.11.1.** É recomendado a instalação do sistema de extinção automática.

**15.11.2.** Caso seja instalado um sistema de extinção automática tem de estar conforme Art. 253-7.2 do Anexo J.

**15.11.3.** De acordo com Art. 253-7.2.3 do Anexo J, o dispositivo de ativação do sistema de extinção tem de estar identificado conforme a figura abaixo.



**15.11.4.** Normas válidas:

- FIA Standard for plumbed-in Fire Extinguisher Systems in Competition Cars (1999);
- FIA Standard 8865-2015;
- SFI 17.1.

## 15.12. Extintor Manual

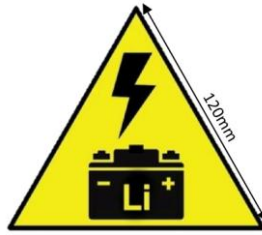
**15.12.1.** Caso não seja utilizado um sistema de extinção automática, é obrigatório a instalação de um extintor manual e de acordo com Art. 253-7.3 do Anexo J.

## 15.13. Bateria

**15.13.1.** A bateria do veículo deverá estar conforme ponto 140-2 do Art. 269-Specific Regulations for DC1 Drift Vehicles do Anexo J FIA.

**15.13.2.** Todas as baterias têm de estar bem fixas e dentro do volume da carroceria estruturalmente sem modificações indicado no Art. 5.1 do presente Regulamento.

**15.13.3.** Qualquer veículo que use baterias Li-Ion tem de ter o autocolante colocado no lado do condutor conforme a figura abaixo.



### 15.14.Fixação de Componentes

Objetos a bordo da viatura têm de estar bem fixos de acordo com Art. 253-5 do Anexo J.

### 15.15.Câmaras de Filmar

**15.15.1.** A instalação da (s) câmara (s) de filmar tem de estar em conformidade com o Boletim Técnico "[Fixação de Câmaras de Filmar](#)", disposto no site da FPAK.

**15.15.2.** A aplicação de câmaras de filmar em capacetes é proibida.

### 15.16.Bacia de Retenção de Flúidos

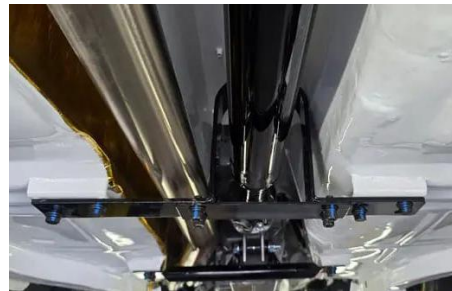
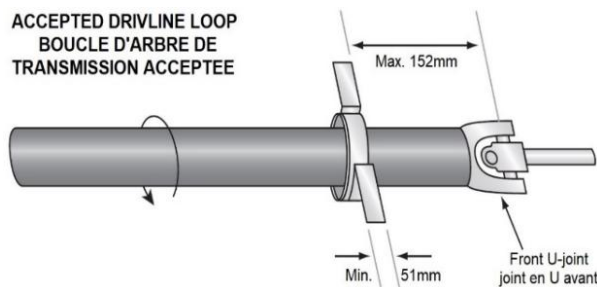
**15.16.1.** Todas as viaturas têm de ter instalada uma bacia de retenção de fluidos.

**15.16.2.** A bacia de retenção de flúidos tem de ser aplicada debaixo do cárter e caixa de velocidades de modo a conter fluidos provenientes do motor e caixa de velocidades.



### 15.17.Suportes de Segurança no Veio de Transmissão

**15.17.1.** Todas as viaturas têm de ter instalados suportes de segurança 360° em redor do veio de transmissão localizados no máximo a 152mm do *cardan* frontal e do *cardan* traseiro, de modo a suportar o veio de transmissão em caso de falha de componentes (conforme ponto 702-2 do Art.269-Specific Regulations for DC1 Drift Vehicles do Anexo J FIA).



## ART. 16. SEGURANÇA DO CONDUTOR

O equipamento de segurança do condutor terá de estar de acordo com Anexo L FIA para os casos onde indica a obrigatoriedade do uso do mesmo.

### 16.1.Capacete (obrigatório)

**16.1.1.** Normas válidas:

- FIA 8860-2010;
- FIA 8860-2015;
- FIA 8860-2018;
- FIA 8860-2024.

## **16.2. Sistema FHR/HANS**

**16.2.1.**PRO: fortemente recomendado.

**16.2.2.**SEMI-PRO: fortemente recomendado.

- FIA 8858-2002;

- FIA 8858-2010.

No ano 2027 o Sistema FHR/HANS será obrigatório em PRO e SEMI-PRO.

## **16.3. Fato de Competição**

**16.3.1.**PRO: obrigatório.

**16.3.2.**SEMI-PRO: obrigatório.

**16.3.3.**Normas válidas:

- FIA 8856-2000;

- FIA 8856-2018.

## **16.4. Luvas**

**16.4.1.**PRO: obrigatório

**16.4.2.**SEMI-PRO: obrigatório, podendo ter validade expirada até 3 anos.

**16.4.3.**Normas válidas:

- FIA 8856-2000;

- FIA 8856-2018.

## **16.5. Camisola ignífuga**

**16.5.1.**PRO: obrigatório

**16.5.2.**SEMI-PRO: fortemente recomendado

**16.5.3.**Normas válidas:

- FIA 8856-2000;

- FIA 8856-2018.

## **16.6. Calças ignífugas**

**16.6.1.**PRO: obrigatório

**16.6.2.**SEMI-PRO: fortemente recomendado

**16.6.3.**Normas válidas:

- FIA 8856-2000;

- FIA 8856-2018.

## **16.7. Balaclava**

**16.7.1.**PRO: obrigatório

**16.7.2.**SEMI-PRO: obrigatório, podendo ter validade expirada até 3 anos.

**16.7.3.**Normas válidas:

- FIA 8856-2000;

- FIA 8856-2018.

## **16.8. Meias ignífugas**

**16.8.1.**PRO: obrigatório

**16.8.2.**SEMI-PRO: obrigatório.

**16.8.3.**Normas válidas:

- FIA 8856-2000;

- FIA 8856-2018.

## **16.9. Botas**

**16.9.1.**PRO: obrigatório

**16.9.2.**SEMI-PRO: obrigatório, podendo ter validade expirada até 3 anos.

**16.9.3.**Normas válidas:

- FIA 8856-2000;

- FIA 8856-2018.

---

## **ART. 17. EQUIPAMENTOS AUXILIARES**

---

**17.1.**O uso de ESP (*Eletronic Stability Program*), ABS (*Anti-lock Brake System*), ASR (*Anti Slip Regulation*) ou outro qualquer equipamento eletrónico, pneumático ou manual que assista na condução do piloto é proibido.

**17.2.**O uso de sensores de rotação nas rodas ou veios de transmissão são proibidos, devendo os originais serem suprimidos.