

# TRRAMAK 2026

## TROFÉU REGIONAL DE RAMPAS "AMAK" 2026



### REGULAMENTO TÉCNICO

#### Art. 1- DISPOSIÇÕES GERAIS

**1.1** – O presente regulamento destina-se às viaturas participantes nas provas, denominadas de Rampas Regionais.

**1.1.1** – A FPAK reserva-se o direito de acompanhar o desenrolar das provas e ao abrigo do Art.º 2.5 das PGAK e 18.2.2 CDI, equilibrar as performances das viaturas participantes nas Rampas Regionais, alterando este Regulamento Técnico, em pontos tais como, alterar medida de restritores, pesos, integrar sistema pop-off, e outros que entenda necessários, de forma a tornar as provas mais competitivas.

**1.2** - Os concorrentes que apresentarem no controlo técnico um veículo no qual os orifícios de selagem previstos pelo presente regulamento não estejam efetuados antecipadamente e sem o arame passado para a selagem, poderão ver impedida a sua participação. No caso em que marcas de identificação sejam colocadas, será da inteira responsabilidade do concorrente manter as mesmas intactas até ao final da prova. A falta ou alteração de qualquer marca implicará a imediata desclassificação.

**1.3** - Todas as viaturas terão, obrigatoriamente, de ter um passaporte técnico emitido pela FPAK. Poderão ainda apresentar um passaporte técnico FIA ou proveniente de outra ADN, desde que de forma pontual. Sempre que um concorrente participe em mais do que duas provas com a mesma viatura com PT de outra ADN ou FIA, terá de requerer um PT FPAK de modo a ser efetuada uma monitorização da referida viatura (Conforme Artigo 10.2.2 das PGAK).

**1.4** - Para o Grupo Promoção (P), é obrigatória a apresentação da Ficha de Homologação (FH) da viatura nas verificações técnicas Iniciais e Finais.

**1.5** - Não será autorizada a partida às viaturas que não se encontrem de acordo com as especificações de segurança para veículos de competição. As modificações abaixo indicadas são as únicas autorizadas para além das que constam do texto do Art. 254; 255 e 260 (até 2019) e 261 do Anexo J ao CDI. As viaturas têm de apresentar uma construção sólida e em bom estado mecânico, bem como um bom estado de conservação geral.

**1.6** - Todas as viaturas dispoño de motores sobrealimentados ou con compresor volumétrico están suxeitas a coeficiente de corrección que será aplicado à cilindrada nominal sendo de 1.7 para motores a gasolina e de 1.5 para motores diesel. Excetúam-se as viaturas anteriores a 01.01.1988 e que estando en conformidade con a Ficha de Homologación (FH) até essa data, serán abrangidas polo coeficiente de corrección presentado na Ficha de Homologación (FH). É obrigatorio para as viaturas con turbocompresor (vulgo Turbo), que nas VTI o "Turbo" esteja en conformidade e respecte a localización dos puntos de pasagem do fio de selagem conforme se describe no Boletim Técnico "Selagem de Turbocompresor" no site da FPAK. a) o número máximo de cilindros é fixado en seis; A cilindrada máxima para motores atmosféricos é fixada en 3500 cm<sup>3</sup>; A cilindrada máxima para motores sobrealimentados a Gasolina ou Diesel é fixada en 3500 cm<sup>3</sup>, após a resultante da multiplicación do coeficiente de corrección respectiva da sua cilindrada nominal. a.1) excetúam-se as viaturas do Grupo X5 (Gasolina ou Diesel) que estarán en conformidade con a sua regulamentação;

**1.7** - A instalación da (s) cámara (s) de filmar tem de estar en conformidade con o disposto no Boletim Técnico "Câmaras de Filmar" no site da FPAK.

## Art. 2 - VIATURAS ADMITIDAS

<b>PROMOÇÃO</b>	<b>P 1</b> (2 RM até 1600 cm <sup>3</sup> )	Classe 1 - até 1400 cm <sup>3</sup> Classe 2 - de 1401 cm <sup>3</sup> a 1600 cm <sup>3</sup>
	<b>P 2</b> (2 RM +1600 cm <sup>3</sup> )	Classe 3 - de 1601 cm <sup>3</sup> a 2000 cm <sup>3</sup> Classe 4 - de 2001 cm <sup>3</sup> a 3000 cm <sup>3</sup> Classe 5 - mais de 3001 cm <sup>3</sup> a 3500 cm <sup>3</sup>
	<b>P 3</b> (4 RM)	Classe 6 - até 2500 cm <sup>3</sup> Classe 7 - mais de 2501 cm <sup>3</sup> a 3500 cm <sup>3</sup>
<b>GRUPO X</b>	<b>X 1</b> (2 RM até 1600 cm <sup>3</sup> )	Classe 8 - até 1400 cm <sup>3</sup> Classe 9 - de 1401 cm <sup>3</sup> a 1600 cm <sup>3</sup>
	<b>X 2</b> (2 RM +1600 cm <sup>3</sup> )	Classe 10 - de 1601 cm <sup>3</sup> a 2000 cm <sup>3</sup> Classe 11 - de 2001 cm <sup>3</sup> a 3000 cm <sup>3</sup> Classe 12 - mais de 3001 cm <sup>3</sup> a 3500 cm <sup>3</sup>
	<b>X 3</b> (4 RM)	Classe 13 - até 2500 cm <sup>3</sup> Classe 14 - mais de 2501 cm <sup>3</sup> a 3500 cm <sup>3</sup>
	<b>X 4</b> (Diesel)	Classe 15 - Todas as motorizações diesel
	<b>X 5</b>	Classe 16 - Todas as viaturas com homologação FIA/FPAK válida (VCHF). Inclui RGT
	<b>X PROTO</b>	Kart CM

**Nota:** A atribuição da classe para as viaturas dispoño de motores sobrealimentados ou con compresor volumétrico, é estipulada pela cilindrada resultante do coeficiente de corrección aplicado á sua cilindrada nominal.

### 2.1 - Viaturas Promoção:

**2.1.1** - VEHF (Viaturas c/ extensión de 8 anos de homologación da FH, FIA/FPAK) [Obrigatória apresentação da Ficha Homologación (FH)].

**2.1.2** - Viaturas com homologación em vigor dos Grupos RC4 e RC5 e VK/VKS até 1600cc [Obrigatória apresentação da Ficha Homologación (FH)].

**2.1.3** - VHFC (Viaturas c/ homologación FIA/FPAK caducada segundo a última FH) [Obrigatória apresentação da Ficha Homologación (FH)].

**2.2 - Viaturas Grupo X (X1, X2, X3 e X4) - VNH** (Viaturas não homologadas) sujeitas a passaporte técnico FPAK.

Estão interditas as viaturas dos Grupos RC2; RC2N; RC3; RC4; RC5 e Grupo A e suas Variantes.

**2.3 - Viaturas Grupo X5 - VCHF** (Viaturas com homologação FIA/FPAK válida).

Inclui "RGT" Rali GT; RGT-FIA; RC2; RC2N e RC3, exceto as viaturas dos Grupos RC4 e RC5.

**2.4 – Viaturas Grupo X Proto** – Protótipos Monolugares.

### **Art. 3 - TODAS AS VIATURAS ESTARÃO OBRIGATORIAMENTE EQUIPADAS COM:**

**3.1 - Armadura de Segurança** – em conformidade com o disposto no Art.253 do Anexo J ao CDI atual

**3.1.2 - Proteções de rolbar** - Art. 253-8.4 (desenho 253-68) do Anexo J (aplicação de proteção de rollbar conforme LT nº23), é aplicável a todos os Grupos. - Para viaturas sem copiloto, as proteções são obrigatórias unicamente no lado do piloto.

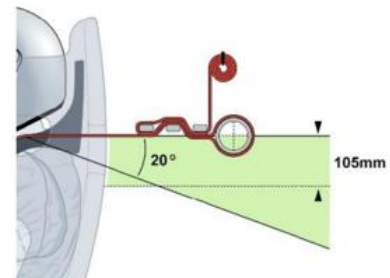
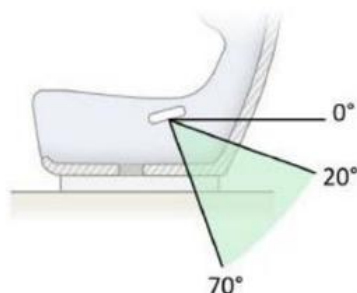
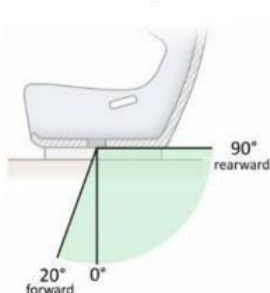
**3.2. Extintores - Sistema de extinção:** Terão de estar de acordo com o disposto no Art. 253.7 do Anexo J do CDI, como mínimo.

**3.3. Cintos de Segurança:**

Em conformidade com o Art.253.6 do Anexo J ao CDI atual e Boletim Técnico "[Tabela de Equipamentos de Segurança 2026](#)" no site da FPAK.

Os seus pontos de fixação terão que ser – obrigatoriamente – em locais perfeitamente rígidos devendo ser colocadas placas de reforço na carroçaria / chassis no local da sua fixação.

No caso do reforço transversal (com diâmetro mínimo de 40 mm e espessura mínima de 2mm) do arco de segurança, este poderá ser utilizado para fixação dos cintos dorsais, de forma que estes sejam guiados para trás com um ângulo compreendido entre 0 e 20° em relação à horizontal (desde o bordo superior do banco).



**3.4 - Corta-circuitos:** Em conformidade com o Art.253.13 do Anexo J ao CDI atual.

O corta-circuitos geral tem de desligar todos os circuitos elétricos (bateria, alternador ou dínamo, luzes, avisadores, ignição, acessórios elétricos, etc.) e terá igualmente parar o motor. Para os motores Diesel que não disponham de injetores com controlo eletrónico, o corta-circuitos terá de estar acoplado a um sistema que impeça o abastecimento de ar ao motor. Tem de ser de modelo antideflagrante e terá de ser manobrável quer do interior quer do exterior da viatura.

No que respeita ao exterior, o comando do corta-circuitos estará obrigatoriamente no sopé esquerdo do montante do para-brisas, para os automóveis fechados.

Tem de estar visivelmente assinalado por meio de um raio vermelho colocado num triângulo azul debruado a branco com, pelo menos, 12 cm de base. (exemplo do símbolo)

Este comando exterior só diz respeito às viaturas fechadas.



### **3.4.1 - Aplicação:**

Montagem obrigatória para todos os automóveis em provas de circuitos, de ralis e em rampas.

**3.5 - Trancador de Direção:** É proibido o seu uso. Terá de ser desativado.

**3.6 - Anel de Reboque:** São obrigatórios à frente e atrás, devidamente assinalados por uma seta vermelha, amarelo ou laranja.

**3.7 - Para-brisas:** é obrigatório a utilização de vidros laminados por todos os veículos, com a exceção dos veículos com características de Montanha (CM) e Kart nos quais os mesmos têm de ser fabricados em policarbonato com espessura igual ou superior a 5 mm.

Os para-brisas têm de ser certificados para a utilização rodoviária, fazendo fé a respetiva marcação.

É proibida a utilização de vidros temperados.

### **3.8 - Bancos:**

Em conformidade com o Art.253.6 do Anexo J ao CDI atual e Boletim Técnico "Tabela de Equipamentos de Segurança 2026" no site da FPAK.

### **3.9 - Reservatórios de combustível:**

Para as viaturas dos Grupos P e X, cuja ficha de homologação não contem a descrição do depósito de combustível, a utilização do mesmo será conforme;

a) O uso de depósito de combustível de segurança FT3, FT3,5 ou FT5 tem de estar em conformidade com o Art.253-14 do Anexo J.

b) O uso de depósito original tem de estar conforme o Art.401.260b do Anexo J (Rally5-kit), sendo permitido a substituição do bocal de enchimento original por válvulas anti-retorno da Lista Técnica nº18 e cumprindo com o Art.14.2.1.253 do Anexo J. Obrigatório o uso de uma proteção em toda a superfície do depósito que não tem painéis da própria viatura. Esta proteção tem de ser em chapa de aço com espessura mínima de 3mm ou alumínio com espessura mínima de 5mm. Em substituição da chapa de proteção é também permitido o uso de uma proteção de fibra em volta do depósito (tipo involucro) desde que tape toda a área visível do depósito.

**3.10 - Apresentação:** as viaturas têm de apresentar uma construção sólida e bom estado mecânico, bem como um bom estado de conservação geral.

**3.11 – Pré-instalação para faróis suplementares:** É obrigatória em todos os veículos da categoria X-PROTO.

## **Art. 4 - EQUIPAMENTOS DOS PILOTOS:**

**4.1 –** Equipamentos de segurança, nos termos do Art. 11.2 das PGAK, relativo a este tipo de prova, respeitando o disposto do Anexo L ao CDI.

**4.2 -** A utilização do sistema de retenção frontal da cabeça RFT/HANS, é obrigatória, respeitando o disposto do Anexo L ao CDI.

## **Art. 5 - DISPOSIÇÕES GERAIS:**

**5.1 -** Em qualquer momento das provas, as organizações poderão efetuar verificações complementares, tendo por objeto, quer as viaturas, quer os membros das equipas.

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

**5.2 -** Compete às equipas, no caso em que marcas de identificação sejam colocadas, verificar sob a sua inteira responsabilidade que as mesmas se manterão intactas até ao final da prova.

**5.2.1 -** A falta de qualquer marca implicará a imediata desqualificação.

**5.2.2** - Compete igualmente às equipas verificarem a correta reposição de todos os elementos da viatura que tenham sido objeto de controlo.

**5.3** - Toda a fraude constatada, e nomeadamente, o facto de apresentar como intactas, marcas de identificação que tenham sido mexidas, implicará igualmente a desqualificação da equipa, assim como de todo o concorrente ou equipa que tenha ajudado ou facilitado a infração.

**5.3.1** - Sem prejuízo de sanções mais graves que poderão vir a ser aplicadas pela Autoridade Desportiva Nacional ao concorrente ou do seu cúmplice.

**5.4** - Todas as viaturas terão, obrigatoriamente, ter um Passaporte Técnico emitido pela FPAK.

**5.5** - Não será autorizada a partida às viaturas que não se encontrem de acordo com as especificações de segurança estabelecidas nos artigos anteriores.

**5.6** - Nas Verificações Técnicas Iniciais é obrigatória a pesagem de todas as viaturas participantes.

## **5.7 - Segurança**

**5.7.1** - É permitida a utilização de mantas de aquecimento de pneus dentro da zona do Parque de Assistência.

## **Art. 6 - MODIFICAÇÕES PERMITIDAS:**

**6.1** - Não é autorizada a montagem numa VNH (Viaturas não homologadas) do Grupo X (X1, X2, X3 e X4) de qualquer motor que provenha de uma viatura cuja homologação FIA se encontre ainda válida ou de qualquer motor que disponha de homologação FIA em vigor.

**6.2** - Não é autorizada a montagem de motores, que a partir de uma configuração de base diferente da indicada para motores ainda com homologação válida, sejam preparados com modificações que os coloquem em termos de igualdade com aqueles.

**6.3** - Apenas serão aceites viaturas equipadas com um único motor. Não será permitida a deslocação do motor para outra localização diferente da originalmente prevista pelo construtor.

**6.4** - As modificações abaixo indicadas são as únicas autorizadas para além das que constam do texto do Art. 255 do Anexo J do CDI.

**6.4.1** - As viaturas que tenham tido homologação FIA terão de observar como limite de preparação as modificações descritas na respetiva ficha e autorizadas pelo Art. 255 (viaturas de Grupo A - Turismo) do Anexo J do CDI. Recomenda-se a presença dessa ficha para esclarecer eventuais dúvidas nas verificações técnicas.

**6.4.2** - As viaturas que não tenham tido homologação FIA terão de observar como limite de preparação as modificações autorizadas pelo Art. 255 (viaturas de Grupo A - Turismo) do Anexo J do CDI.

**6.4.3** - Em caso de dúvida, tomar-se-á como referência o catálogo do construtor ou o manual de oficina.

**6.4.4** - É autorizada a substituição do sistema de injeção de combustível por carburadores.

**6.4.5** - É autorizada a transformação para quatro rodas motrizes.

**6.4.6** - As peças componentes da carroçaria terão de ser do mesmo material das da viatura de origem, com exceção dos capôs dianteiro e traseiro. Todas as dobradiças e articulações originais devem ser mantidas para as portas e capôs.

**6.4.7** - As grelhas frontais podem ser modificadas, mas não a área em que se inserem. Não é permitido cortar qualquer elemento para aumentar as aberturas de arrefecimento.

**6.4.8** - É permitido retirar os faróis suplementares, sendo utilizadas as aberturas assim disponíveis para a instalação de condutas de arrefecimento de travões, mas só uma para cada lado da viatura e com um diâmetro interior máximo de 10 cm.

**6.4.9** - Para melhorar o arrefecimento poderá ser feita uma abertura no capô motor com uma área máxima de 20x20cm. Esta abertura deve ser coberta com uma rede metálica ou uma grelha.

**6.4.10** - Os vidros atrás dos bancos da frente podem ser substituídos por policarbonato transparente com pelo menos 4 mm de espessura (interdito material acrílico).

**6.4.10.1** - Vidros laterais dianteiros - Os vidros laterais originais das portas dianteiras terão de utilizar uma película antideflagrante transparente e incolor.

**6.4.10.2** - É autorizado substituir os vidros laterais dianteiros originais por outros de material de policarbonato transparente com uma espessura mínima de 4 mm, sendo recomendado o uso de películas antideflagrantes.

É proibido a utilização de material acrílico.

Nos vidros laterais dianteiros, desde que estes sejam substituídos por material policarbonato, é obrigatória a utilização de janelas de correr com as medidas de 130mm (altura) x 220mm (comprimento).

**6.4.10.3** - A utilização de películas prateadas, espelhadas ou fumadas é autorizada sobre os vidros laterais traseiros, desde que, sejam feitas aberturas em forma de um círculo de 70 mm de diâmetro ou com uma superfície equivalente à medida desse círculo e que permitam ver do exterior, os ocupantes assim como o interior da viatura.

**6.4.10.4** - Os vidros laterais dianteiros, os vidros laterais traseiros e o vidro do óculo traseiro, podem ser substituídos por outros de material de policarbonato transparente com uma espessura mínima de 4 mm, podendo ter o uso de películas antideflagrantes, que para os vidros laterais dianteiros terão de ser transparentes e para os laterais traseiros poderão ser fumados ou espelhados, mas com a obrigatoriedade de possuírem aberturas ponto 5.4.10.3.

**6.4.11** - Os forros e tapetes podem ser suprimidos, mas as portas dos ocupantes terão de ter um revestimento em material não combustível.

## **Art. 7 - PESO MÍNIMO:**

**7.1.1** - O peso mínimo aplicável às VNH (Viaturas não homologadas) do Grupo X (X1, X2, X3 e X4) sem condutor a bordo, e sem gasolina é o definido pelo Art.255.4 do Anexo J ao CDI atual e representado no quadro a seguir:

**For other competitions :**

up to	1000 cm <sup>3</sup>			670 kg
over	1000 cm <sup>3</sup>	and up to	1400 cm <sup>3</sup>	760 kg
over	1400 cm <sup>3</sup>	and up to	1600 cm <sup>3</sup>	850 kg
over	1600 cm <sup>3</sup>	and up to	2000 cm <sup>3</sup>	930 kg
over	2000 cm <sup>3</sup>	and up to	2500 cm <sup>3</sup>	1030 kg
over	2500 cm <sup>3</sup>	and up to	3000 cm <sup>3</sup>	1110 kg
over	3000 cm <sup>3</sup>	and up to	3500 cm <sup>3</sup>	1200 kg
over	3500 cm <sup>3</sup>	and up to	4000 cm <sup>3</sup>	1280 kg
over	4000 cm <sup>3</sup>	and up to	4500 cm <sup>3</sup>	1370 kg
over	4500 cm <sup>3</sup>	and up to	5000 cm <sup>3</sup>	1470 kg
over	5000 cm <sup>3</sup>	and up to	5500 cm <sup>3</sup>	1560 kg
over	5500 cm <sup>3</sup>			1650 kg

**7.1.2** – No caso duma viatura sem navegador, excluindo os monolugares, terá que ser aplicado um lastro de 75 Kg, convenientemente selado pelos Comissários Técnicos, durante as verificações técnicas iniciais. Os parafusos usados para fixação do lastro serão pelo menos M8, e terão um furo de Ø 1,5mm para selagem pelos Comissários Técnicos.

**7.2.1** - O peso mínimo aplicável às Viaturas do Grupo X Proto Categoria: Kart sem condutor a bordo, e sem gasolina é o definido no quadro a seguir:

<b>CILINDRADA</b>	<b>PESO MÍNIMO</b>
Até 1000 cm <sup>3</sup> (KART)	380 Kg
Até 1300 cm <sup>3</sup> (CM)	450 Kg

**7.2.2** – O peso mínimo do conjunto, viatura com condutor é de 450Kg na classe Kart e 530Kg no caso dos monolugares da classe CM. Caso tal não se verifique: terá que ser aplicado um lastro, convenientemente selado pelos Comissários Técnicos, durante as verificações técnicas iniciais. Os parafusos usados para fixação do lastro serão pelo menos M8, e terão um furo de Ø 1,5mm para selagem pelos Comissários Técnicos.

**7.3** – As pesagens são efetuadas através das balanças creditadas do Promotor do troféu (AMAK), sendo de a responsabilidade do Comissário Técnico Chefe recolher e devolver as mesmas na sede do Promotor do troféu (AMAK).

## **Art. 8 – MOTORES**

**8.1** - Viaturas do Grupo X Proto:

- Kart - só serão admitidos na época de 2026 motores atmosféricos com 4 ciclos (princípio de Otto) de injeção, com pistões intercalados e caixa de velocidades integrada, com o máximo de 4 cilindros e cilindrada máxima de 1000 cm<sup>3</sup> de uma produção de moto de série. O motor tem de estar em conformidade com o descrito no Art.3.2 do Regulamento Técnico do Campeonato Portugal de Kartcross 2026.

- CM – só serão admitidas na época de 2026 motores atmosféricos com cilindradas até 1300 cm<sup>3</sup> e que cumpram com o disposto no Art.5 do Regulamento Técnico do Campeonato Portugal de Montanha – Categoria CM 2026.

## **Art. 9 - VERIFICAÇÕES TÉCNICAS**

**9.1** - Serão efetuadas por Comissários Técnicos devidamente licenciados, no dia e hora publicado no Regulamento Particular de cada prova.

**9.2** - Em caso da viatura apresentar anomalias, a respetiva verificação será efetuada 30 minutos antes da hora prevista para a entrada em parque de pré-partida.

## **Art. 10 - OMISSÕES**

Eventuais casos não previstos no presente Regulamento, bem como eventuais dúvidas na sua interpretação, aplicar-se-á o disposto no CDI e seus Anexos, PGAK, pelas Prescrições Específicas de Ralis de 2026.

## **Art. 11- RECLAMAÇÕES - APELOS - MODIFICAÇÕES**

**11.1** - Quaisquer reclamações ou Apelos devem ser apresentados nos termos definidos no CDI bem como nos Art. 14 das PGAK.

**11.2** - Qualquer modificação ao presente regulamento será introduzida no texto regulamentar de acordo com o Art. 2.4 das PGAK.