



## REGULAMENTO DE CATEGORIA FPAK DRAG RACING

### Prova extra

#### PRO

#### DESIGNAÇÃO

Veículos duas rodas motrizes (4X2) e quatro rodas motrizes (4x4)

#### CLASSES

H – DIESEL
I – GAS. ATMOSFERICOS
J – GAS. TURBO
K – 4X4

#### 1.MOTOR

<b>1.1</b>	<b>SISTEMA DE ARREFECIMENTO</b>
	O sistema de refrigeração/radiador utilizado deve estar instalado no local previsto no fabrico em série para o tipo de carroceria utilizada. Art. 1 do Regulamento Técnico Geral.
<b>1.2</b>	<b>MOTOR</b>
	Somente os motores de automóveis podem ser usados nas várias classes, conforme Art 1.2 Regulamento Técnico Geral (RTG). Somente motores de automóveis podem ser usados nas várias classes, pode ser diferente do original para a carroçaria utilizada, pode ser reposicionado e alterado desde que fixo de forma segura e separado do compartimento do piloto, se a cilindrada do motor for modificada durante uma corrida, o concorrente tem de informar o Delegado Técnico, antes de tentar efetuar uma nova corrida. A linha central da cambota não se pode encontrar a mais 610mm do solo qualquer que seja a classe. O motor tem de estar fixo ao chassis por pelo menos dois parafusos de Grau 5 (ou Classe 8,8), de 10 cm. O comando das válvulas tem de incorporar molas de válvulas de automóvel com o desenho convencional; o uso de um controle pneumático de válvulas é proibido em todas as classes.
<b>1.2.1</b>	<b>CABEÇA DOS CILINDROS</b>
<b>1.3</b>	<b>ESCAPE</b>
	É permitida a alteração do sistema de escape. Todos os carros têm de estar equipados com coletores de escape. Sempre que a linha de escape não seja original ou semelhante, a mesma tem de estar orientada para a traseira do carro, de forma a não direcionar os gases para as células de cronometragem nem para o eixo dianteiro. Não pode passar no compartimento do piloto, do depósito de combustível, tubagens de combustível ou outros inflamáveis. <b>A saída tem de estar posicionada de forma a direcionar os gases para cima</b> e possuir uma obstrução (cruz metálica soldada) que impeça a saída de objetos do motor em caso de avaria. A linha de escape não pode ultrapassar o diâmetro do veículo. Art.1.3 RTG.
<b>1.4</b>	<b>PROTEÇÃO CONTRA CHAMAS – ESCUDOS DE PROTEÇÃO</b>
	A entrada de ar (admissão) dos carburadores não pode estar diretamente exposta. Se existente é obrigatório o uso de escudo de proteção contra faíscas, ou uma entrada de ar que cubra as faces superior, posterior e lateral, conforme Art. 1.4 RTG
<b>1.5</b>	<b>SISTEMAS DE COMBUSTÍVEL</b>
	<u>Localização</u> Depósito de combustível, tubagens, válvulas, bombas, etc., podem ser diferentes do original e alterados do seu local de origem, desde que estejam fora do compartimento do piloto ou estejam isolados do mesmo através de chapa corta-fogo, completamente selado de forma a prevenir qualquer entrada de combustível no compartimento do piloto. Quando diferente do original, o depósito terá de ter homologação FIA FT3, FT3.5 ou FT5-1999 (LT 01) ou SFI Spec 28.1. Art 1.5 RTG
	<u>Depósito</u>

	<p><b>Todo o depósito de combustível tem de estar isolado do habitáculo por uma divisória corta fogo, completamente estanque que impeça o combustível de ser derramado para dentro do habitáculo.</b> As células de combustível ou os depósitos de combustível têm de estar equipados com um tampão de pressão e terem ventilação para o exterior da carroçaria. Uma tampa do depósito de combustível com rosca de bloqueio positiva (rosca de encaixe) é obrigatória em todos os carros de carroçaria aberta. Depósitos de combustível isolados são proibidos. Quando utilizadas, as células de combustível (depósitos de segurança) têm de estar em conformidade com as normas FIA FT3, FT3.5 ou FT5-1999 da FIA ou Spec. IFC 28.1. Células de combustível não metálicas têm de ter uma caixa de metal para proteger a parte saliente da carroçaria ou do piso da bagageira, excluindo a área de ligação do tubo flexível, na parte traseira. A caixa de metal deve ser feita de aço de 6 mm ou alumínio mínimo de 8 mm. Todos os depósitos ou células de combustível não metálicos têm de ser ligados à terra no chassis e acoplados ao mesmo.</p> <p><b>Tubagens</b> Todas as linhas (tubagem) combustível não originais (OEM) (incluindo a tubagem para o manómetro de nível e/ou a tubagem do registor de dados), têm de ser metálicas, malha metálica entrançada ou aprovadas pela FIA com reforço trançado. Com um comprimento total máximo de 304,8 mm entre a parte dianteira e a parte traseira de um tubo não metálico ou trançado em metal é permitido somente para fins de ligação; os tubos injetores individuais e linhas de combustível de motociclos são proibidos. Os tubos de combustível (com exceção dos de malha metálica) que se encontrem perto do cárter/carcaça do volante do motor têm de passar dentro de um tubo de aço de 406 mm com uma espessura de parede mínimo de 3,2 mm e preso com segurança para fornecer proteção contra a rotura desses tubos de combustível. É obrigatório que as linhas de combustível passando pelas correias de acionamento do compressor sejam revestidas com malha de aço, aceites pela FIA ou serem envolvidas e protegidas por um tubo de aço. As linhas de combustível não podem passar pelo túnel da transmissão. Não são permitidas abraçadeiras metálicas para tubos, nas linhas de combustível aceites pela FIA.</p> <p><b>Bombas e Válvulas</b> As viaturas com bombas mecânicas de combustível não originais (OEM) têm de ter uma válvula de corte de combustível de ação rápida de fácil alcance para o piloto e localizada na linha de combustível principal entre o depósito de combustível e o carburado e/ou injetores. São proibidos os sistemas de recirculação de combustível que não façam parte do sistema normal de combustível/bomba. Todos os carros na classe PRO têm de estar equipados com uma válvula de drenagem localizada entre o depósito de combustível e o(s) carburador(es) ou injetor de combustível para facilitar a retirada de amostras de combustível para fins de verificação desse mesmo combustível.</p> <p><b>Combustível / Ar</b> Qualquer admissão permitida. Qualquer sistema de injeção eletrônica de combustível não original de nenhuma viatura (que não provenha de fabrico em série) deve ser aprovado por um Comissário Técnico. Monitorização dos critérios de desempenho do veículo, velocidade da roda, velocidade do eixo de transmissão, aceleração do veículo, etc., pelo sistema de injeção de combustível proibido. Sistemas não originais de injeção de água e metanol são permitidos desde que instalados e usados de acordo com as instruções do fabricante. Depósito, bomba, linhas de combustível, etc. não podem ser montados dentro do compartimento do piloto. Quando o sistema de injeção está localizado dentro do porta-bagagens, é necessária uma antepara completa de pelo menos 0,024 pol (0,6 mm) de aço ou 0,032 pol (0,8 mm) de alumínio para isolar o compartimento do piloto.</p> <p><b>Combustíveis Alternativos</b> Permitido sobre aviso antecipado. Rege-se pelas normas do Art. 1.5 RTG</p>
1.5.1	<b>INDUÇÃO</b>
1.5.2	<b>INJETOR</b>
1.5.3	<b>CARBURADOR</b>
1.5.4	<b>COLETOR DE ADMISSÃO</b>
1.6	<b>COMBUSTÍVEIS</b>
	<p><b>Gasolina / Diesel de Competição</b> Combustível comercialmente disponível é permitido.</p> <p><b>Metanol</b> Permitido sobre aviso antecipado. (Metanol, gasolina de competição e qualquer outro carburante que não o posto à disposição na rede normal da clientela) Rege-se pelas normas do Art. 1.6 RTG</p> <p><b>NitroMetano</b> Proibido</p> <p><b>Óxido Propileno</b> Proibido Art 1.6 Regulamento Técnico Geral</p>
1.6.1	<b>ÓXIDO NITROSO</b>
	<p>Os sistemas de óxido nitroso comercialmente disponíveis são permitidos, quer em veículos atmosféricos quer em veículos turbo/compressores. A utilização de qualquer substância que não seja o óxido nitroso como aditivo ou como mistura no sistema de combustível pressurizado é estritamente proibida. <b>O(s) cilindro(s) de nitrogênio localizado(s) no cockpit deve(m) ser equipado(s) com uma válvula de alívio de pressão e estar provido de abertura de ventilação para fora do veículo.</b> O(s) cilindro(s) deve(m) ter gravado em relevo o selo CE ou DOT - 1800 lb (124 bar) e ser montado permanentemente (sem braçadeiras plásticas, fita, etc.). O solenoide tem de ser conectado à(s) garrafa(s) por manguerias metálicas trançadas (malha de aço) de alta pressão, ou de um tipo aprovado pela FPAK. Os sistemas de aquecimento controlados termos taticamente disponíveis comercialmente do tipo manta aquecida são permitidos. Qualquer outro sistema de aquecimento externo da(s) garrafa(s) é proibido. Ver o Art 1.6.1 RTG</p>
1.7	<b>DERRAMAMENTO DE LÍQUIDO</b>
	É proibido o derrame de qualquer tipo de fluído na pista. <b>Obrigatório o uso de resguardo de motor.</b>
1.8	<b>DISPOSITIVO DE CONTENÇÃO DA PARTE INFERIOR DO MOTOR</b>

	Permitida a utilização de uma placa inferior em vez de um dispositivo preso ao motor, cumprindo SFI Spec 7.1 ou 7.2. Ver Art. 1.8 RTG
<b>1.9</b>	<b>SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO</b>
	É permitida alteração, mas são proibidos no cockpit todos os equipamentos relacionados (cárter, filtro, tubos) exceto medidores de pressão de óleo e suas tubagens. A tubulação tem de ser de malha de aço com um diâmetro interno máximo de 5 mm. Aditivos que possam aumentar a potência são proibidos. Ver Art. 1.9 RTG.
<b>1.10</b>	<b>COMPRESSOR</b>
	Turbos e compressores podem ser adicionados e alterados desde que com base em peças de fabrico em série. Veículos com ET 9,99 segundos ou menos: as linhas de combustível e / ou óleo têm de ser protegidas. Ver Art. 1.10 RTG.
<b>1.10.1</b>	<b>TURBOCOMPRESSOR</b>
<b>1.10.2</b>	<b>COMPRESSOR CENTRÍFUGO</b>
<b>1.11</b>	<b>DISPOSITIVO DE RETENÇÃO DE COMPRESSOR</b>
	Ver Art. 1.11 Regulamento Técnico Geral
<b>1.12</b>	<b>ACELERADOR</b>
	Independentemente da classe, cada carro deve ter um acelerador de pé com uma mola de retorno de ação positiva diretamente ao braço do acelerador do carburador / injetor. O acelerador tem de ser sempre controlado fisicamente pelo pé do piloto, não podendo existir nenhum dispositivo eletrónico, pneumático ou hidráulico que afete o início da operação de acelerar. São permitidos sistemas de acelerador por cabo disponíveis comercialmente. É permitida a utilização de acelerador de mão para pessoas com deficiência física, desde que o sistema seja aprovado pela FPAK. Ver Art. 1.12 RTG.
<b>1.13</b>	<b>TUBOS DE VENTILAÇÃO/RESPIRADORES</b>
	Onde usados, os tubos têm de terminar num reservatório/recuperador com capacidade aceitável e estar fechado para impedir derrame de líquido para a pista, permanentemente ligado. Os tubos de respiro/ventilação têm de ser fixos mecanicamente em cada extremidade (sem uso de braçadeiras plásticas).
<b>1.14</b>	<b>COBERTURAS / TAMPAS DE VÁLVULAS</b>
<b>2 - TRANSMISSÃO / DRIVETRAIN</b>	
<b>2.1</b>	<b>DISPOSITIVO ANTI EXPLOSAO</b>
<b>2.2</b>	<b>DISPOSITIVOS DE RETENÇÃO DO EIXO</b>
<b>2.3</b>	<b>EMBRAIAGEM</b>
	Todos os carros em competição, exceto aqueles com transmissão automática, têm de estar equipados com uma embraiagem acionada pelo pé e com paragem positiva (sem deslizar). Todos os pedais têm de conter material antiderrapante. Todos os carros em competição com tempo de 11,49 (7,35) ou menos as embraiagens têm de cumprir as especificações SFI 1.2. Uma proteção de volante motor e embriagem que correspondam às especificações SFI 1.1 ou 1.2 (máximo de 2 discos) obrigatórias em qualquer carro com 11,49 (* 7,35) ou mais rápido. Escudo do volante de motor que corresponda às especificações SFI Spec 6.1, 6.2 ou 6.3 obrigatórias em todos os carros com 11,49 (* 7,35) ou mais rápido ou carros movidos por motores rotativos com autonomia de 13,49 (* 8,25) ou mais rápido. Carros com motores rotativos de 11,49 (* 7,35) ou mais rápidos devem estar equipados com uma blindagem do volante feita de chapa de aço de espessura mínima de 6,35 mm que circunda completamente o invólucro de 360 graus estendendo 1 polegada (25,4 mm) para frente e 1 polegada (25,4 mm) para trás do conjunto de embraiagem rotativa; o escudo não pode ser entalhado ou cortado de qualquer forma. O escudo deve estar bem preso. Ver Art.2.3 RTG
<b>2.4</b>	<b>VEIOS DE TRANSMISSÃO</b>
	Apenas são permitidas peças OEM (originais ou do mesmo fabricante). Para todos os carros cujo chão tenha sido cortado ou alterada a sua estrutura e contenham diferencial, têm de ser aplicados suportes e proteções. Ver Art.2.4 RTG e desenho 4 FIA Drag Racing Drawings
<b>2.5</b>	<b>VOLANTE MOTOR</b>
	Apenas são permitidas peças OEM
<b>2.6</b>	<b>BLINDAGEM DO VOLANTE MOTOR E DA PLACA DO MOTOR: GENERALIDADES</b>
	Protetor do volante de inércia(motor) atendendo às especificações do SFI Spec 6.1, 6.2 ou 6.3 em todos os carros com 11,49 (*7,35) ou mais rápido ou carros movidos por motores rotativos com 13,49 (* 8,25) ou mais rápido. Essa proteção terá de ser um escudo em torno do volante motor feito de chapa de aço de espessura mínima de ¼ polegada (6,35 mm) que circunda completamente a carcaça da embriagem em 360 graus, estendendo-se 1 polegada (25,4 mm) para frente e 1 polegada (25,4 mm) para trás do conjunto rotativo da embriagem; o escudo não pode ser entalhado ou cortado de forma alguma. A blindagem tem de estar firmemente presa à estrutura ou ao enquadramento de suporte da estrutura, pode ser multi-peça. Esta proteção terá de ser presa por parafusos Grau 5 com diâmetro mínimo de 10mm ou M10 classe 8,8. Ver Art.2.3, 2.5, 2.6 e 2.10 RTG
<b>2.10</b>	<b>BLINDAGEM DO VOLANTE MOTOR: OUTRAS CLASSES</b>
	Ver Regulamento Técnico Geral Art. 2.10
<b>2.11</b>	<b>EIXO TRASEIRO</b>
	Veículos com tração traseira (não 4x4): Eixos traseiros com rodas planetárias soldadas são proibidos em todas as classes
<b>2.12</b>	<b>TRANSMISSÃO</b>
	Manual ou Automática. Obrigatória mudança de marcha atrás e neutro
<b>2.12.1</b>	<b>ESCUDO DA TRANSMISSÃO</b>
<b>2.13</b>	<b>TRANSMISSÃO DE PLANETÁRIO NÃO DE ORIGEM</b>

	Obrigatório escudo de proteção de transmissão de acordo com SFI 4.1 para todos os veículos que o motor consoma metanol, óxido nitroso, ou seja, turbo/compressor. Carro fazendo 10,99 (* 6,99) ou mais rápido ou qualquer carro com diferencial bloqueado. Carros efetuando 10,99 (* 6,99) ou mais rápidos que pesam mais de 2.000 libras (907 kg) e têm suspensão traseira independente sem braços de controle superior e inferior (ambos) têm de substituir a extremidade traseira do eixo de transmissão com um conjunto da carcaça traseira convencional. Carros com suspensão traseira independente usando braços de controle superiores e inferiores (ambos) podem reter o conjunto do eixo de transmissão, independentemente do peso ou da e.t. Tem de ter um loop de retenção de 360 graus, com no mínimo 1 polegada de largura por ¼ de polegada de espessura (25,4 x 6,35 mm) em cada eixo.
<b>2.14</b>	<b>TRANSMISSÃO AUTOMÁTICA (ACEITE PELA FIA)</b>
	Qualquer carro com transmissão automática que faça 10,99seg (6,99) ou mais rápido ou mais de 217km/h tem de estar equipado com escudo ou manta de proteção de transmissão que cumpra as especificações SFI 4.1. Outras restrições para transmissões automáticas não originais e para carros com tempos iguais ou inferiores a 9,99seg (6,99). Ver Art. 2.14 RTG
<b>2.15</b>	<b>REVERSORES</b>
<b>2.15.1</b>	<b>COBERTUTA DE REVERSORES</b>
<b>2.15.2</b>	<b>BLINDAGEM DE REVERSORES</b>
<b>3 - TRAVÕES E SUSPENSÃO / BRAKES AND SUSPENSION</b>	
<b>3.1</b>	<b>TRAVÕES</b>
	<b>Todos os travões têm de estar em boas condições de funcionamento. Obrigatórios travões hidráulicos às 4 rodas (uma bomba de travão por roda)</b> para todos os carros com chassis cortado/aligeirado ou com tempos iguais ou melhores que 9,99seg (6,39). Um mínimo de dois travões hidráulicos de roda traseira (um pinça por roda) obrigatórios em dragsters, e qualquer carro que seja mais lento que 8,00 (* 5,00) segundos. Dragsters mais lentos do que 10,99 (* 6,99), com um peso total do carro de 1.000 libras (454 kg) ou menos e um eixo traseiro pode usar um único rotor de travão com pinças duplas. É proibido o uso de discos de carbono. Ver Art.3.1 RTG
<b>3.2</b>	<b>AMORTECEDORES</b>
	Todos os carros têm de estar equipados com um amortecedor para cada roda suspensa. Amortecedores podem ser hidráulicos ou de fricção desde que corretamente instalados e em boas condições de funcionamento. Ver Art.3.2 RTG
<b>3.3</b>	<b>DIREÇÃO</b>
	Quando diferente da original para o tipo de carroçaria utilizada, tem de ter base de fabrico em série (ex: vindo de outro carro original), não pode ser alterada nem usada de maneira inconsistente com as especificações do fabricante, tem de estar corretamente segura e em perfeitas condições de funcionamento. Não são permitidos tipos de direção que não sejam provenientes de automóveis. São permitidos volantes e cubos de competição. Proibidos volantes de madeira. Ver Art.3.3 RGT
<b>3.4</b>	<b>SUSPENSÃO</b>
	Quando diferente da original para o tipo de carroçaria utilizada, tem de ter base de fabrico em série (ex: vindo de outro carro), não pode ser alterada nem usada de maneira inconsistente com as especificações do fabricante, tem de estar corretamente segura e em perfeitas condições de funcionamento. Mínimo de um amortecedor por roda. Aligeiramento de componentes de série proibidos. Curso mínimo de 25mm em todas as suspensões. Ver Art.3.4 RGT
<b>3.5</b>	<b>TERMINAIS DA BARRA DE TRAÇÃO</b>
	Ver Art. 3.5 Regulamento Técnico Geral.
<b>3.6</b>	<b>BARRAS DE RODAS (WHEELIE BARS)</b>
	São permitidas "Wheelie's". A(s) roda(s) não podem ser metálicas (plástico ou borracha) e terão de rolar livremente na partida (a rodar e sem contacto permanente com o solo). A barra "Wheelie" terá de estar fixa mecanicamente, não sendo permitido qualquer sistema hidráulico, eletrónico ou pneumático. Pode ser ajustável, mas tem de estar fixa para correr. Comprimento máximo de 65 polegadas (1650 mm) do para-choques traseiro. Qualquer movimento ou ajuste durante a corrida é proibida. Qualquer pré-carga é proibida. Ver Art. 3.6 RTG.
<b>4 - QUADRO, ARMAÇÃO / FRAME</b>	
<b>4.1</b>	<b>ALINHAMENTO</b>
	Todos os carros em competição devem ter um alinhamento de roda suficientemente positivo na frente para garantir o manuseamento do carro a qualquer velocidade.
<b>4.2</b>	<b>LASTRO</b>
	Permitido adicionar peso/contrapeso. Qualquer material usado com o propósito de aumentar peso ao carro terá de estar seguro de forma permanente (sem braçadeiras plásticas), não pode estar fora do corpo do carro e não pode ser líquido. Ver Art.4.2 RTG
<b>4.3</b>	<b>PLACA DEFLECTORA</b>
	Veículos com tração traseira e motor frontal (exemplo: dragsters) têm de possuir uma placa deflectora que proteja o piloto e o depósito de combustível. Ver Art. 4.2 RTG
<b>4.4</b>	<b>CHASSI</b>
<b>4.4.1</b>	<b>ARO DE CORREIA DE REBOQUE</b>
<b>4.5</b>	<b>ALTURA DO SOLO</b>
	Distância mínima ao solo da frente do carro até 30cm atrás dos eixos frontais de 76mm. O restante do carro terá de ter uma altura mínima de 51mm. Ver Art.4.5 RTG
<b>4.6</b>	<b>CERTIFICADOS DE ENSAIO NÃO DESTRUTIVOS</b>

	Pode ser solicitado por um Comissário Técnico uma inspeção não destrutiva a qualquer peça alterada ou soldada. Ver Art. 4.6 Regulamento Técnico Geral
<b>4.7</b>	<b>MEIOS DE FIXAÇÃO</b>
	Grampos e braçadeiras plásticas apenas podem ser utilizados para suportar mangueiras e fios. Todos os outros componentes têm de ser arrebitados, soldados ou aparafusados. Ver Art 4.7 RTG
<b>4.8</b>	<b>PARAQUEDAS</b>
	Obrigatório uso de paraquedas para todos os carros com velocidade igual ou superior a 240km/h. Ver Art. 4.8 RTG
<b>4.9</b>	<b>APOIO DE PINHÃO</b>
	Não aplicável
<b>4.10</b>	<b>ARCO DE SEGURANÇA (ROLLBAR)</b>
	<b>Obrigatório para carros com tempos entre 11.00seg e 11.49seg.</b> Carros "fechados" fabricados a partir de 2010 com tempos não inferiores a 10,00 segundos, sem modificações além de escape, admissão de ar e/ou ECU remapeada podem participar sem RollBar/RollCage.
<b>4.11</b>	<b>ARMADURA DE SEGURANÇA (ROLLCAGE)</b>
	Obrigatório para carros com tempos inferiores a 11.00seg ou mais de 217.2km/h. Carros de carroçaria "fechada" com corta fogo, chão e chassis inalterados (da chapa corta fogo para trás) com tempos entre 10,00 (6,40) e 10,99(6,99) é permitido o uso de RollBar em vez de RollCage. Obrigatório para todos os carros com chassis cortado. Carros "fechados" fabricados a partir de 2010 com tempos não inferiores a 10,00 segundos, sem modificações além de escape, admissão de ar e/ou ECU remapeada podem participar sem RollBar/RollCage. Ver Art.4.11 RTG, Ver Art. 253-8 Anexo J Código Desportivo Internacional.
<b>4.11.1</b>	<b>PROTEÇÃO DA ARMADURA</b>
<b>4.12</b>	<b>ENTRE EIXOS</b>
	Mínimo de 2159mm, exceto se o carro tiver o motor original no local original para a carroçaria utilizada. Variação máxima entre esquerda e direita de 25.4mm. Ver Art 4.12 RTG
<b>5 - RODAS E PNEUS / TIRES AND WHEELS</b>	
<b>5.1</b>	<b>PNEUS</b>
	É permitido o uso de pneus de competição slick's ou semi-slicks. O uso de pneus de moto é proibido exceto se comprovada antecipadamente à organização a sua homologação para velocidade e peso em cada roda do veículo. Medidas diferentes de pneus atrás e à frente são permitidas. No mesmo eixo é obrigatório pneus iguais. Art. 5.1 RTG.
<b>5.2</b>	<b>RODAS</b>
	Medidas diferentes de jantes atrás e à frente são permitidas. No mesmo eixo é obrigatório jantes iguais. Não é permitido o uso de qualquer componente amovível (exemplo jantes spinner). É proibido o uso de espaçadores de roda não homologados. Ver Art. 5.2 RTG.
<b>6 - INTERIOR /INTERIOR</b>	
<b>6.1</b>	<b>HABITÁCULO</b>
	Ambas as portas têm de estar funcionais quer pelo lado interior quer pelo lado exterior do carro. O compartimento do piloto tem de estar completamente selado do motor e transmissão. Todos os painéis, equipamentos, corta fogo, etc quando diferentes do original não podem ser de magnésio. É permitido aligeirar peso através da remoção de qualquer componente, desde que não comprometa a segurança do piloto (exemplo: deixar expostas arestas cortantes) Ver Art. 6.1 RTG
<b>6.2</b>	<b>BANCOS</b>
	É recomendada a utilização de Baskets de competição, desde que de acordo com o Art.253-16 do Anexo J ao CDI. Para veículos com tempo inferior a 10 segundos, é recomendada a utilização de bancos com homologação FIA válida (LT 12 ou LT 40). Ver Anexo J do CDI e Art. 6.2 do RTG
<b>6.2.1</b>	<b>ESTOFOS</b>
<b>6.2.2</b>	<b>REVESTIMENTO INTERIOR</b>
<b>6.3</b>	<b>REDES DE JANELA</b>
	<b>Para todos os veículos de carroçaria fechada que façam menos que 10.000seg ou mais de 217km/h,</b> é obrigatório o uso de rede de janela de acordo com o especificado no Art. 253-11.2 Anexo J do CDI (LT 48) e Art. 6.3 RTG
<b>7 - CARROÇARIA / BODY</b>	
<b>7.1</b>	<b>AILERONS, ASAS</b>
	É permitida a utilização de ailerons não originais desde que estejam seguros ao carro ou ao roll cage de forma permanente e não sejam ajustáveis/reguláveis durante a corrida. Ailerons não originais (não OEM) não podem apresentar arestas cortantes ou perfurantes. Ver Art. 7.1 RTG
<b>7.1.1</b>	<b>ASAS E SUPORTES</b>
<b>7.1.2</b>	<b>CARROÇARIA</b>
	<b>Tem de estar em perfeitas condições de uso e apresentação.</b> São permitidos "Body Kits" desde que mantenham a aparência de "carro fechado", com um mínimo de 2 portas funcionais. As portas têm de abrir e fechar quer por dentro quer por fora. É permitida a substituição de componentes por semelhantes mais leves (exemplo: capô em carbono). Não podem apresentar zonas cortantes ou soltas que possam pôr em perigo piloto ou terceiros. Painéis aligeirados são permitidos. A projeção frontal máxima do corpo é de 45" à frente do eixo dianteiro. Uma extensão aceite pelo Comitê Técnico pode ser adicionada para atingir o comprimento máximo. Não é permitido remover capô, para-choques, portas nem qualquer outro componente da carroçaria.

	Ganchos de reboque - São obrigatórios os ganchos de reboque: um na frente e um na traseira do veículo, para reboque rápido do mesmo em caso de acidente ou paragem. Deve estar visivelmente assinalado por meio de autocolante com seta indicativa (de cor vermelha, laranja ou amarela) e tem de permanecer colocados durante toda a prova
<b>7.1.3</b>	<b>ESCOTILHA DE ESCAPE</b>
<b>7.1.4</b>	<b>PÁRA-CHOQUES</b>
<b>7.1.5</b>	<b>EQUIPAMENTO DE ESTRADA</b>
<b>7.1.6</b>	<b>POÇOS DE RODAS</b>
<b>7.2</b>	<b>NÚMEROS DE COMPETIÇÃO</b>
	O número de competição do piloto e identificação/designação da classe deve ser exibida de forma legível, em posição de destaque e ser claramente visível. Ver Art. 7.2 Regulamento particular da prova
<b>7.3</b>	<b>GUARDA-LAMAS</b>
	Quatro guarda-lamas obrigatórios, réplicas em fibra de vidro ou outro compósito semelhante é permitido. Os guarda-lamas podem ser aparados/cortados para a libertar espaço para os pneus, mas têm de ter bordas rebobinadas ou frisadas. Ver Art. 7.3 RTG.
<b>7.4</b>	<b>PLACAS CORTA FOGO</b>
	Todos os carros em competição têm de estar equipados com uma divisória Firewall/Corta-Fogo de, no mínimo, 0,8mm em alumínio ou 0,6mm em aço de espessura, estendendo-se de um lado ao outro da carroçaria e do topo do compartimento do motor (capô) até ao chão do carro. O Corta-Fogo terá de isolar o interior do motor e/ou o tanque de combustível do compartimento do piloto. Qualquer orifício no Corta-Fogo terá de ser selado com alumínio ou aço. Uso de magnésio proibido. Ver Art. 7.4 RTG.
<b>7.5</b>	<b>PISO</b>
	Pode ser alterado/cortado. Todos os carros sem piso têm de estar equipados com piso de aço ou alumínio que se estenda, no mínimo, sobre todo o comprimento e largura do compartimento do piloto até parte de trás do banco do piloto. Ver Art. 7.5 RTG
<b>7.6</b>	<b>CAPÔ</b>
	Não é permitido remover capô, mas pode ser trocado por BodyKits. Ver Art. 7.6 RTG.
<b>7.7</b>	<b>PARA BRISAS</b>
	Pode ser trocado por outro vidro de segurança, feito de Plexiglas, Lexan (policarbonato) ou outro material inquebrável com uma espessura mínima de 3,2 mm e desde que seguro de forma definitiva (não é permitida fita adesiva para segurar). Nos para-brisas é aconselhada a manutenção de vidro laminado original ou a instalação de uma barra vertical ao centro para reforçar o apoio. É permitida e aconselhada a aplicação de películas de segurança em todos os vidros com o máximo de 100microns de espessura. É permitida uma banda no para-brisas desde que não prejudique a visibilidade do piloto para sinais/sinaléticas ou semáforo. É permitida a aplicação de películas prateadas ou escuras unicamente nos vidros atrás do pilar B. Ver Art. 7.7 RTG e Art.253-11 do Anexo J do CDI
<b>7.8</b>	<b>PARA BRISAS, VIDROS</b>
	Pode ser trocado por outro vidro de segurança, feito de Plexiglas, Lexan (policarbonato) ou outro material inquebrável com uma espessura mínima de 3,2 mm e desde que seguro de forma definitiva (não é permitida fita adesiva para segurar). Nos para-brisas é aconselhada a manutenção de vidro laminado original ou a instalação de uma barra vertical ao centro para reforçar o apoio. É permitida e aconselhada a aplicação de películas de segurança em todos os vidros com o máximo de 100microns de espessura. É permitida uma banda no para-brisas desde que não prejudique a visibilidade do piloto para sinais/sinaléticas ou semáforo. É permitida a aplicação de películas prateadas ou escuras unicamente nos vidros atrás do pilar B. Ver Art. 7.7 RTG e Art.253-11 do Anexo J do CDI.
<b>8 - SISTEMA ELÉTRICO / ELECTRICAL</b>	
<b>8.0</b>	<b>COMPONENTES ELÉTRICOS</b>
<b>8.1</b>	<b>BATERIAS</b>
	É permitido alterar o local da bateria desde que montada em segurança, fora do compartimento do piloto e instalada em caixas seladas de alumínio de 0.8mm, ferro de 0,6mm ou em outras caixas aceites pela Fpak. Ver Art 8.1 do RTG
<b>8.2</b>	<b>CAIXAS / DISPOSITIVOS DE RETARDAMENTO</b>
	Não é permitido.
<b>8.3</b>	<b>IGNIÇÃO</b>
	Obrigatório para carros com RollCage (tempos inferiores a 11,00seg ou velocidade superior a 217km/h) a aplicação de um interruptor on / off, capaz de desenrizar todo o sistema de ignição, localizado ao alcance do piloto. Ver Art. 8.3 RTG
<b>8.4</b>	<b>CORTA CIRCUITOS GERAL</b>
	<b>Obrigatório para carros com Roll Cage (tempos inferiores a 11seg ou velocidade superior a 217km/h) ou em que a bateria tenha sido alterada do seu posicionamento original para o tipo de carroçaria utilizada.</b> O corta-circuitos geral tem de desligar todos os circuitos elétricos (bateria, alternador ou dínamo, luzes, avisadores, ignição, acessórios elétricos, etc.) e terá igualmente de 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 anti deflagrante 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 de um dos montantes 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. Ver Art. 253-13 do Anexo J do CDI e Art. 8.4) do RTG.
<b>8.5</b>	<b>MOTOR DE ARRANQUE</b>
	Todos os carros têm de poder ser iniciados sem intervenção externa. Pegar o carro por empurrão ou por ser puxado não é permitido na pista e na zona de acesso. Ver Art. 8.5 RTG

<b>8.6</b>	<b>FARÓIS TRASEIROS</b>
	Todos os veículos têm de possuir, no mínimo uma luz de médios à frente e uma de presença atrás, bem como luz de travão. É proibida a utilização de strobs, flash ou outras luzes que possam distrair o outro participante. Laser e infravermelhos são proibidos como indicado no Art 8.6 RTG
<b>8.7</b>	<b>INTERRUPTORES E BOTÕES</b>
	Todos os interruptores e / ou botões devem ser do tipo padrão, com conexão mecânica. Qualquer outra conexão por interruptor não mecânico e / ou botões tais como infravermelho, laser, leitura retiniano, impressões digitais, fonte de luz, são proibidas.
<b>8.8</b>	<b>INDICADOR DE MUDANÇA DE VELOCIDADES</b>
	O indicador de mudança de velocidades é permitido, mas acionado exclusivamente por dados do tacômetro ou da ignição. Ver Art. 8.8 RTG
<b>8.8.1</b>	<b>INSTRUMENTOS / MEDIDORES</b>
<b>9 - GRUPO DE SUPORTE / SUPPORT GROUP</b>	
<b>9.1</b>	<b>COMPUTADORES</b>
	Com exceção aos computadores instalados de série por fabricantes de novos veículos para que estes possam ser manobrados apropriadamente, nenhum veículo pode ser equipado com computadores que possam de alguma forma afetar sua manobra. Ver Art. 9.1 RTG
<b>9.1.1</b>	<b>SISTEMAS AUTOMATIZADOS</b>
<b>9.1.2</b>	<b>DISPOSITIVO DE DESLIGAR</b>
<b>9.1.3</b>	<b>SISTEMA DE DESLIGAR PAINEL DE PRESSÃO</b>
<b>9.2</b>	<b>REGISTO DE DADOS</b>
	Registradores/Gravadores de dados podem ser usados para registar funções de um veículo desde que não ativem nenhuma função no veículo.
<b>9.3</b>	<b>SISTEMA DE EXTINÇÃO</b>
	<b>Cada concorrente tem de ter instalado na sua viatura um extintor</b> manual de CO2 ou pó químico seco com a capacidade mínima de 2 Kg e em conformidade com as normas FIA 8865-2015 e/ou do Art. 253-7.3 do Anexo J ao CDI. Tem de estar instalado de forma segura, sendo apenas admitido como fixação cintas metálicas de desengate rápido (mínimo duas).
<b>9.4</b>	<b>GERADORES</b>
	É permitida a utilização de geradores, compressores de ar, etc. alimentado por um motor de combustão interna na área de assistência desde que não interfira com as instalações, outros equipas ou pessoas. Art. 9.4 RTG
<b>9.5</b>	<b>MACACOS E PREGUIÇAS</b>
	Nenhum trabalho pode ser feito debaixo de um carro na área de assistência quando o carro for suportado por um único macaco. Dispositivos auxiliares de segurança, como preguiças ou cavaletes, são necessárias para fornecer proteção adicional em caso de falha do macaco. É também proibido qualquer trabalho com o motor a trabalhar e a viatura levantada. O não cumprimento desta regra constitui motivo de exclusão imediato. Ver Art. 9.5 RTG
<b>9.6</b>	<b>DISPOSITIVOS DE ELEVAÇÃO</b>
	É proibida a utilização na pista de qualquer equipamento hidráulico, mecânico ou outro que permita o levantamento da viatura. Ver Art. 9.6 do RTG
<b>9.7</b>	<b>REBOQUES/CAMIÕES DE GRANDES DIMENSÕES</b>
	Concorrentes com atrelados ou reboques que usem uma abertura da porta traseira por elevador só devem permitir que a porta/báscula esteja aberta no processo de carga ou descarga. Além disso, os concorrentes e/ou a sua equipa têm de tomar medidas para evitar que alguém passe por baixo da plataforma durante os procedimentos de carga / descarga. Todas as rampas terão sempre de ser organizadas/arrumadas após o uso em parque a designar pela organização. Ver Art 9.7 RTG
<b>9.8</b>	<b>BOTIJAS PRESSURIZADAS</b>
	Qualquer garrafa pressurizada usada para operação pneumática terá de ser cheia com ar comprimido, nitrogênio ou CO2. Todos os outros materiais são proibidos.
<b>9.9</b>	<b>BARRA DE EMPURAR</b>
	Os engates/anéis de reboque (traseiro e frontal) têm de estar aplicados sempre que o veículo entre em pista. Devem estar bem visíveis e pintados de amarelo, vermelho ou laranja.
<b>9.10</b>	<b>DISPOSITIVOS DE TELEMETRIA</b>
	Não autorizado. Art 9.10 RTG FIA.
<b>9.11</b>	<b>CONTROLO DE TRACÇÃO</b>
	Qualquer tipo de sistema de controlo de tração, eletrónico ou mecânico, é proibido (exceto original não modificado). Um sistema de controlo de tração refere-se a qualquer unidade ou sistema usando dados em tempo real para controlar funções do veículo, como a derrapagem do pneu, que não são controlados pelo piloto.
<b>9.12</b>	<b>VIATURA DE REBOQUE OU DE EMPURRAR</b>
	Veículos de reboque têm de ter o número de competição do veículo participante afixado e facilmente identificável. Ver Art. 9.12 RTG. Em caso de a organização disponibilizar viatura de reboque ou de empurrar, este será o meio prioritário a ser utilizado em caso de remoção da viatura do concorrente em pista.
<b>9.13</b>	<b>SISTEMA DE RÁDIO TELEFONE</b>
	São permitidos sistemas de comunicação entre o piloto e a sua equipa desde que não interfiram com a condução. Ver Art. 9.13 RTG

<b>9.14</b>	<b>WARM-UPS</b>
	Burn Out's e outro tipo de aquecimentos que obriguem à movimentação do veículo são proibidos em todas as áreas do evento, exceto nas zonas específicas antes da linha de partida e após autorização do Comissário de Pista, exceto se o veículo estiver em cima de preguiças/cavaletes. Qualquer não conformidade será motivo de exclusão. Ver Art. 9.14 RTG
<b>9.15</b>	<b>CAMARAS</b>
	É autorizada uma câmara, a menos que o Diretor da Corrida autorize câmaras adicionais. Não pode ser intencionalmente direcionada para o participante na outra pista. Vídeos não podem ser transmitidos em tempo real por qualquer meio ou maneira. <b>Vídeos de acidentes não podem em nenhum caso ser transmitidos.</b> Nenhum monitor de vídeo é permitido dentro do carro. O vídeo não pode sob nenhuma circunstância ser usado para determinar a posição da pista em tempo real. As câmaras têm de estar seguramente conectadas ao veículo usando fixadores apropriados. Não podem ser fixos com ventosas, laços de metal, colares fixação, etc. Para qualquer câmara montada fora do veículo, todos os suportes de montagem, parafusos associados, meios de fixação, etc. da câmara devem ser feitos de metal; componentes plásticos ou não metálicos proibidos. Não é permitida a fixação/colocação de câmaras no condutor, seu capacete, volante, etc. As imagens de qualquer câmara autorizada só podem ser usadas para fins de competição/análise.
<b>9.16</b>	<b>APOIO Á VIATURA NA PISTA</b>
	É permitido um calço de apoio á viatura na linha de partida "stage". Ver Artº 9.16 do RTG
<b>10 - PILOTO / DRIVER (CONSULTE TAMBÉM O ANEXO L DO CDI FIA)</b>	
<b>10.1</b>	<b>VESTIMENTA</b>
	<b>Piloto:</b> Não é permitido uso de chinelos, salto alto, calções nem manga curta. O piloto tem de estar coberto nas pernas, tronco e braços. Membros da Equipa: têm de estar totalmente vestidos quando presentes em áreas de apresentação, início e competição na pista de corrida (não podem estar de chinelos nem tronco nu). Sapatos são obrigatórios. Obrigatório o uso de fato, luvas, capacete de competição e calçado desportivo é também obrigatório o uso de roupa interior longa, uma balaclava, meias e sapatos, homologados em conformidade com a norma FIA 8856-2000 (Lista Técnica nº 27) ou a norma FIA 8856-2018 (lista Técnica Nº 74). Ver Capítulo III Art 2 e 2.1 do Anexo L ao CDI 2019 e Art. 10.1 do RTG
<b>10.2</b>	<b>APARÊNCIA</b>
	Os veículos que participam em eventos de drag racing têm de estar apresentáveis em todos os momentos; aqueles considerados indevidamente preparado (por exemplo sujos ou com ferrugens expostas) podem ser rejeitados pelo Comissário Técnico. Ver Art. 10.2 RTG
<b>10.3</b>	<b>SISTEMA DE RETENÇÃO DE BRAÇOS</b>
	Todos os veículos equipados com Roll Cage têm de possuir um sistema de retenção de forma que as mãos e/ou braços não possam sair para fora da carroçaria e do RollCage. Com um mínimo de três pontos de apoio e a utilização de rede tipo de janela (LT48). Este sistema tem de ser combinado com o sistema de retenção do piloto. Ver Art. 10.3 RTG
<b>10.4</b>	<b>LICENÇAS</b>
	Licença Nacional D
<b>10.5</b>	<b>SISTEMA DE RETENÇÃO DO PILOTO</b>
	É obrigatório um sistema de retenção de libertação rápida do piloto atendendo à norma FIA 8853/98, 8853-2016 ou SFI Spec 16.1, 16.5 em todos os carros que usem RollBar ou RollCage. Todos os veículos deverão conter cintos de segurança de competição com pelo menos 4 pontos de fixação. Art. 10.5 RTG e Art. 6 do Anexo J ao Art.253 do CDI
<b>10.6</b>	<b>PROTEÇÃO DE CABEÇA</b>
	Todos os veículos equipados com Roll Bar ou Roll Cage devem estar equipados com material de proteção em todos os pontos onde o capacete possa embater (LT 23). Art. 10.6 RTG
<b>10.7</b>	<b>CAPACETES</b>
	É obrigatório para todos os participantes, é aconselhado capacetes com a homologação FIA 8858-2002, 8858-2010, 8859-2015, 8860-2004, 8860-2010, 8860-2018 ou Snell SA2010, SAH2010, SA2015 (Ver LT 25) ou SFI 1.1/2010, 31.1/2015 ou SFI 41.1/2010, 41.1/2015. Todos os participantes com veículos que façam tempos de 9.99 ou mais rápido é obrigatório o uso de capacetes fechados é aconselhado com homologação FIA 8858-2002, 8858-2010, 8859-2015, 8860-2004, 8860-2010, 8860-2018 ou Snell SA2010, SAH2010, SA2015 (Ver LT 25; 33: 41: 49) ou SFI 1.1/2010, 31.1/2015 ou SFI 41.1/2010, 41.1/2015. Ver Art. 10.7 RTG e Capítulo III Art.1 do Anexo L ao CDI.
<b>10.8</b>	<b>COLAR DE PESCOÇO / SISTEMA DE RESTRIÇÃO DE PESCOÇO</b>
	Obrigatório sistema de retenção cabeça FHR (vulgo "HANS") norma FIA 8858-02 ou 8858-2010 (LT 29 e LT 36) Capítulo III Anexo L Art.3 ou SFI 38.1 para participantes com carros de tempos de 10.99seg ou mais baixos ou mais de 217km/h. Art. 10.8 RTG
<b>10.9</b>	<b>OCUPANTES</b>
	Não mais do que uma pessoa (piloto) é permitida em qualquer carro durante qualquer corrida, exceto um (1) copiloto permitido em carros nas qualificações. Proibido nas eliminatórias. O copiloto tem de ter no mínimo 18 anos de idade.
<b>10.10</b>	<b>ROUPA DE PROTEÇÃO</b>
	Requisitos mínimos para carros equipados com RollBar ou RollCage: Fato, Luvas, Botas e balaclava (SFI 3.3, FIA Standard 8856-2000 or 8856-2018) com homologação válida. Ver Art. 10.10 RTG e Anexo L ao CDI.
<b>10.11</b>	<b>CINTOS DE SEGURANÇA</b>
	Mínimo 5 pontos de fixação e cumprindo as especificações do Art. 10.11 RTG e do Art 253-6 do Anexo J do CDI. (Ver LT 24 ou 57) Veículos que utilizem RollBar ou RollCage é exigido um sistema de retenção SFI 16.1. Exceto carros street com tempos não inferiores a 11.50 e a carros que não seja exigido RollBar nem RollCage
<b>11 - GENERALIDADES</b>	
<b>11.1</b>	<b>PUBLICIDADE E OUTROS MATERIAIS</b>
	O Organizador reserva-se ao direito de regular qualquer publicidade ou outro elemento que apareça em qualquer participante, na carroçaria de qualquer carro ou reboque que participe em eventos FPAK. Participantes e veículos podem ser excluídos das instalações de competição e eventos se o Organizador julgar que um anúncio ou qualquer outro elemento que esteja visível em uma pessoa, um

	veículo de corrida ou de serviço, na área assistência ou qualquer outro lugar, prejudica os interesses da Federação e da modalidade de Drag Racing.
--	---