



Publicado em 17.04.2019

Atualizado em 17.04.2019

Artigo	Descrição
1	INTRODUÇÃO
2	DEFINIÇÃO
3	ORGANIZAÇÃO DE PROVAS
4	APLICAÇÃO, INTERPRETAÇÃO DOS REGULAMENTOS E RECLAMAÇÕES
5	LICENÇAS DESPORTIVAS E SEGUROS
6	VIATURAS ADMITIDAS
7	PILOTOS, CLASSES E LICENÇAS DESPORTIVAS
8	OFICIAIS DE PROVA E FUNÇÕES
9	FASES DA PROVA- BRIEFINGS- PAUSA TÉCNICA
10	FASES DA PROVA (CORRIDA)
11	VEÍCULOS
12	EQUIPAMENTOS DE PILOTOS
13	LICENÇAS, HOMOLOGAÇÕES E SEGUROS
14	TRAÇADOS, LIMITES E LOCAIS DE PROVAS
15	EQUIPAS / PADDOCK
16	PUBLICAÇÃO CLASSIFICAÇÕES E DIAGRAMA BATALHAS
17	ENTREGA DE PRÉMIOS
18	RESTRIÇÕES ÀS PRESENTES PRESCRIÇÕES- MODIFICAÇÕES- ADITAMENTOS
ANEXO I	DIAGRAMA BATALHAS TOP32
ANEXO II	DIAGRAMA BATALHAS TOP16

## Art. 1 - INTRODUÇÃO

**1.1** - O Drift é uma modalidade recente e ganhou fama de modalidade espetáculo, devido às vibrantes e alucinantes manobras feitas por carros que chegam a atingir potências superiores aos 1.000 cv, fazendo as delícias do público.

Com o crescimento acentuado da modalidade nos últimos anos e do incremento significativo do número de praticantes, a sua popularidade aumentou junto do público, que acorre em massa para verem os carros a *deslizar e dançar em pista*.

Podendo-se considerar que se assiste à afirmação do Drift como modalidade desportiva a nível Global, foi em 2014 considerada a 3ª modalidade mais seguida em todo o Mundo, num estudo levado a cabo pela FIA, junto dos seus associados e divulgado na Conferência desse mesmo ano.

Assim, torna-se imperiosa a regulamentação da modalidade, tendo em consideração alguns aspetos importantes, como a necessidade de crescimento, promoção e divulgação, a necessária adaptação aos regulamentos das equipas, pilotos e carros já existentes, bem como a situação económica global e acima de tudo, a segurança de todos os intervenientes.

O Drift rege-se por parâmetros distintos das comuns modalidades de desporto automóvel, nomeadamente no que diz respeito à avaliação e apuramento dos vencedores, preparação dos carros e mesmo dos traçados/pistas utilizadas. Nesta modalidade os tempos do cronómetro não entram nas contas nem decidem nada, sendo substituídos por avaliação de parâmetros como, velocidade e ângulo do carro, espetáculo dado pelo piloto, proximidade ao carro adversário e objetivos definidos no traçado, normalmente designados como Drift Attack, Clipping-points ou Clipping-Zones. Em suma, no Drift/Drifting avalia-se a performance do piloto em termos de destreza, perícia e ousadia.

Sendo uma modalidade de espetáculo, em que vence aquele que mostra ter mais domínio sobre o carro, atinge o auge e leva o público ao rubro na fase das batalhas de 1 contra 1.

Para elaboração destes regulamentos foi analisada e tida em consideração a regulamentação emanada pela FIA e que fazem parte do regulamento da mais conceituada competição/prova europeia o "King of Europe Drift Championship", bem como a regulamentação já existente em diversos países, assim como as diretivas e recomendações da "World Drift Association".

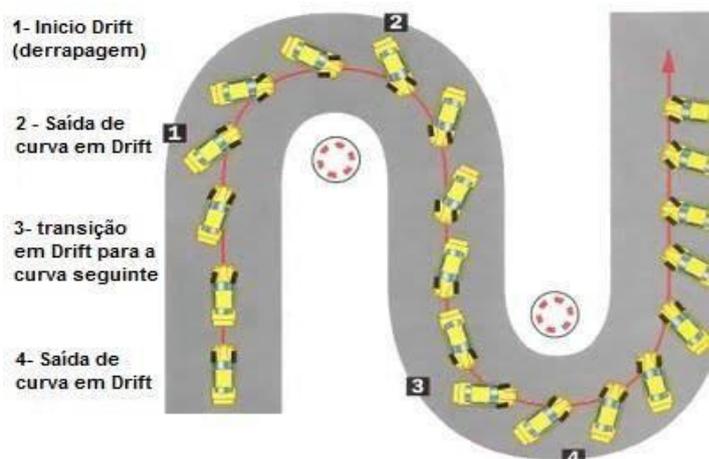
**1.2 - Aplicação das presentes Prescrições** - aplicam-se a todas as provas de competição de Drift a realizar em território português, as quais têm de ser aprovadas pela FPAK.

**1.2.1** - Em caso de qualquer litígio ou de interpretação diversa, bem como tudo o omissos no presente regulamento, aplica-se o CDI.

## Art. 2 - DEFINIÇÃO

Drift ou Drifting é uma técnica de condução que consiste em fazer as curvas em derrapagem controlada, fazendo com que a traseira do carro se solte e percorra a parte exterior da curva, enquanto a parte da frente percorre o interior, com o máximo de ângulo e velocidade possível, controlando o nível de derrapagem, fazendo o carro andar literalmente de lado.

Numa competição de Drift existem vários parâmetros designados, como a velocidade de entrada e média, ângulo de Drift de entrada e média, proximidade aos clipping-points e aos outros carros, espetáculo dado pelo piloto e que são avaliados por Juízes e/ou telemetria. O ponto alto da competição é a fase final, as designadas *batalhas*, nas quais os pilotos competem no 1 contra 1 em simultâneo no traçado.



O presente manual não foi escrito em termos de proibição mas em termos de autorização. Todas as modificações são proibidas se não autorizadas especificamente.

É da responsabilidade dos concorrentes assegurarem-se de que os seus veículos se encontram com as exigências de segurança e características permitidas em competição. Os oficiais/comissários farão as Verificações Técnicas que entenderem por convenientes, a fim de assegurar que se encontram a ser cumpridas as Prescrições Específicas de Drift bem como o Regulamento Particular de Prova, podendo exigir a desmontagem de qualquer peça a fim de se assegurarem da sua existência ou estado, bem como lhes tem de ser facultada toda a documentação solicitada.

Podem ocorrer fiscalizações em qualquer momento, tem de os veículos, concorrentes e pilotos cumprirem o regulamento até final da prova, podendo levar à exclusão da mesma se tal não for cumprido.

As competições a realizar têm de apresentar sempre um Regulamento Particular da Prova, cumprindo os prazos estabelecidos na regulamentação em vigor.

## **Art. 3 - ORGANIZAÇÃO DE PROVAS/COMPETIÇÕES**

---

**3.1** - São autorizados a organizar provas/competições de Drift, os clubes membros da FPAK ou outras entidades, desde que devidamente autorizadas pela FPAK.

**3.2** - É obrigatória a constituição do quadro de oficiais de prova, conforme adiante indicado no Art.º 8.

**3.3** - É obrigatória a constituição do quadro de juízes de prova, conforme adiante indicado no ponto 8.

**3.4** - Por cada prova/competição que seja realizada, tem de ser elaborado o respetivo Regulamento Particular da Prova e entregue à FPAK para aprovação (nos termos e condições regulamentadas).

## **Art. 4 - APLICAÇÃO, INTERPRETAÇÃO DOS REGULAMENTOS E RECLAMAÇÕES**

---

**4.1** - Aplicam-se a provas/competições de Drift/Drifting a realizar em Território Nacional Português, estando assim sob alçada da FPAK e aplicando-se o CDI.

**4.2** - Todos os participantes são obrigados a conhecer e respeitar os regulamentos da modalidade e das provas, aceitando os mesmos tacitamente no momento da respetiva inscrição, não podendo alegar desconhecimento.

**4.3** - Assiste exclusivamente aos participantes/concorrentes o direito a Reclamação, procedendo-se esta nos termos e para os efeitos conforme descrito no CDI e no regulamento particular da prova.

**4.4** - Qualquer atitude incorreta, fraudulenta ou anti desportiva, perpetrada pelo piloto ou por algum membro da equipa, será analisada e julgada pelos Comissários Desportivos e Diretor de Corrida/Prova, podendo a penalização chegar à exclusão da e mesmo à perda de licença desportiva.

## **Art. 5 - LICENÇAS DESPORTIVAS E SEGUROS**

---

**5.1** - As licenças desportivas indicadas para Drift/Drifting são a NACIONAL D ou superior, emitida pela FPAK. Tem já associado o seguro desportivo do qual o piloto se torna *segurado* a partir do momento da emissão da licença.

**5.2** - O piloto portador de licença desportiva, conforme regulamentação em vigor, encontra-se impedido de participar em provas/competições, ditas *piratas*, que não estão autorizados pela FPAK, sob pena de cancelamento da licença, no entanto excetuam-se quando o piloto esteja no exercício de treinos / drift days/ practice days, sponsors days, ou que exerçam atividade comercial, eventos/exibições/espetáculos e atividades conexas, tendo para tal que ser titular de seguro de responsabilidade civil correspondente ou assegurar-se que o mesmo existe por parte de terceiros, uma vez que o seguro desportivo não é válido nem cobre eventuais danos causados a terceiros ou ao próprio no caso de hospitalização.

**5.3** - O portador da licença desportiva que, no exercício de atividade de recreio ou comercial seja causador ou esteja envolvido em algum tipo de acidente ou incidente e que não se encontre coberto por seguro de responsabilidade civil, poderá ser sancionado disciplinar e criminalmente.

## **Art. 6 - VIATURAS ADMITIDAS**

---

**6.1** - Conforme o regulamento técnico.

## Art. 7 - PILOTOS, CLASSES E LICENÇAS DESPORTIVAS

---

Conforme Regulamento Particular da Prova, tem de ser respeitado o seguinte:

### 7.1 - INICIADOS

- Obrigatória licença desportiva NACIONAL D ou superior, emitida pela FPAK.

### 7.2 - SEMI-PRO e PRO

-Obrigatória licença desportiva Nacional D ou superior.

-Independentemente da licença desportiva de que o piloto seja titular e mesmo depois de aceite a inscrição, os Juízes, em qualquer altura e sob pena de impedimento de participação na prova, podem solicitar que seja feita prova de destreza, que consiste em percorrer um traçado de Drift de modo regular e consistente, em segurança e sem colocar o mesmo ou terceiros em perigo.

### 7.3- Outros condutores admitidos

- Poderão ainda participar condutores com idade igual ou superior a 14 anos, nas categorias de INICIADOS e SEMI-PRO.

A participação de condutores com idade inferior a 18 anos fica condicionada à:

- a) **Categoria SEMI-PRO:** Participação em pelo menos uma época desportiva na categoria de Iniciados na época imediatamente anterior àquela em que pretenda participar;
- b) **Categoria PRO:** Participação em pelo menos uma época desportiva na categoria de SEMI-PRO na época imediatamente anterior àquela em que pretenda participar;
- b) Possibilidade de realização de prova de destreza nos termos do artigo 6.5 do Regulamento Desportivo de Drift.

Têm de ser detentores de licença desportiva nacional, válida, correspondente à categoria em que vão participar, de acordo com o Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas em vigor. A sua participação nas competições do Campeonato, ficará contudo condicionada às restrições impostas no Art. 2 do Regulamento de Emissão de Licenças Desportivas em vigor.

## Art. 8 - OFICIAIS DE PROVA E FUNÇÕES

---

Para as provas/competições a realizar têm de ser nomeados, no mínimo, um diretor de Corrida/Prova, dois Comissários Técnicos, um Juiz de Partida, três Juízes de facto (um deles como Juiz Presidente), todos da classe de Drift. Quanto aos Comissários de Pista, não sendo obrigatório, aconselha-se a colocação de um por cada Clipping Point. A nomeação do Juiz Presidente e do Diretor de Corrida/Prova é indicada pela Organização, tem de ser aceite e aprovada pela FPAK.

**8.1 - Diretor de Corrida/Prova** - exerce as funções descritas no CDI, com as necessárias adaptações.

**8.3 - Comissário Técnico** - exerce as funções descritas no CDI, com as necessárias adaptações.

**8.3 - Juiz de Partida** - organiza a Linha de Partida, indicando ao piloto qual o lugar na grelha de partida; Dá o sinal de partida aos pilotos, após indicação dos Juízes de Facto.

**8.4 - Juízes de Facto ou de Avaliação** - designam o traçado da prova e a pontuação; Procedem à avaliação dos pilotos e decidem a pontuação a ser dada; Dão indicação ao Juiz de Partida para a partida dos pilotos.

**8.5 - Comissários de Pista** - exercem as funções descritas no CDI, com as necessárias adaptações.

## Art. 9 - FASES DA PROVA- BRIEFINGS- PAUSA TÉCNICA

---

Uma prova de Drift/Drifting divide-se em 3 Fases: FASE 1 - TREINOS LIVRES, FASE 2 - QUALIFICAÇÕES e FASE 3 - FINAIS ou BATALHAS, tem de ser, cada uma delas, precedidas de briefing. O modo como se processam cada uma das fases encontra-se devidamente descrito nos Artigos 8 a 10 do presente regulamento.

**9.1 - Briefing** - reunião com os pilotos, presidida pelo Diretor de Corrida/Prova, com presença de pelo menos um Juiz de Facto, na qual se dá a conhecer o traçado e respetiva pontuação, os critérios e parâmetros de avaliação e ainda outras informações relevantes para o decurso da prova/competição. Serve também para os pilotos tirarem qualquer dúvida que eventualmente tenham.

**9.1.1** - Obrigatória a realização de pelo menos 3 Briefings por prova, podendo o 1º e 2º serem em simultâneo, tendo lugar antes dos treinos livres. A seguir indica-se a informação que tem de ser passada aos pilotos em cada briefing.

- o 1º briefing realiza-se antes dos treinos livres - Informação acerca do traçado, Drift Attack, Zonas de Clippings, horários previstos.
  - o 2º briefing realiza-se antes das qualificações - Informação acerca do traçado, Drift Attack e zonas de Clippings a avaliar, pontuação do traçado e ainda o número de voltas de qualificação bem como se há volta de aquecimento ou não, horários previstos.
  - o 3º briefing realiza-se antes das batalhas - Informação do resultado das qualificações, divulgação da tabela das batalhas, esclarecimento sobre os critérios/parâmetros de como se processará a avaliação das batalhas, horários previstos.
- Os Juízes podem realizar mais Briefings, de acordo com as necessidades do traçado ou por outros fatores que assim o entendam, como por ex. alterações climatéricas. Os briefings a realizar têm de estar indicados no Horário/Regulamento Particular de Prova. No caso de briefing adicional que não conste no horário/Regulamento particular de Prova, o mesmo tem de ser publicado por aditamento, notificando-se todos os pilotos, cumprindo-se as regras do protocolo de notificação pilotos.

**9.1.2** - É obrigatória a presença de todos os pilotos participantes em todos os briefings, ou representante que estes nomearem, sob pena de exclusão da prova.

**9.2 - Pausa Técnica** - O piloto que necessite de efectuar reparações na sua viatura pode beneficiar de uma pausa técnica a utilizar nas qualificações ou nas batalhas. O pedido de pausa técnica tem de ser solicitado junto do Director de Prova e a reparação da viatura terá de ser efectuada no paddock na sua box/zona de assistência. A equipa dispõe de 5 minutos consecutivos (cinco minutos), a contar da chegada da viatura à box para efectuar a reparação e até à sua saída da mesma. É da exclusiva responsabilidade da equipa efectuar a reparação dentro da janela de tempo autorizada, tempo esse que será controlado por um comissário de parque. A pausa técnica só poderá ser utilizada apenas e só uma vez em cada prova (ex: o piloto que utilize a pausa técnica nas qualificações não a poderá utilizar nas batalhas).

**9.2.1 - Pausa Técnica- Penalizações-** A equipa que ultrapasse os cinco minutos de tempo máximo autorizado para a pausa técnica, será penalizada com:

**Qualificações-** entrada em parque fechado e fase de qualificações concluída. Para efeitos de classificação na fase de qualificações, será considerada a pontuação obtida até ao momento do pedido de pausa técnica, sendo essa a pontuação a considerar para a elaboração do diagrama de batalhas.

**Batalhas-** entrada em parque fechado e fase de batalhas concluída.

## **Art. 10 - FASES DA PROVA (CORRIDA)**

---

Uma prova de Drift/Drifting divide-se em 3 Fases, FASE 1 - TREINOS LIVRES, FASE 2 - QUALIFICAÇÕES e FASE 3 - FINAIS ou BATALHAS. Aplica-se a todas as classes (INICIADOS, SEMI-PRO e PRO), exceto no que diz respeito à classe INICIADOS da qual se exclui a FASE 3, uma vez que por motivos de segurança não são permitidas batalhas nesta classe.

### **10.1 - Fase 1 - TREINOS LIVRES**

Horário de pista aberta a todos os veículos participantes, a fim de realizarem os seus treinos no traçado da prova, com vista à qualificação.

**10.1.1 - Número de veículos em pista** - adaptar-se-á ao tamanho e características da mesma, tem de permitir que os treinos sejam fluídos e a bom ritmo para os pilotos.

**10.1.2** - No caso de não poderem entrar todos os veículos em pista e na mesma sessão, serão realizadas várias sessões, podendo haver a divisão dos veículos em grupos, por classes ou não, com o intuito de permitir o máximo aproveitamento do tempo e que o mesmo seja equivalente para todos os pilotos.

**10.1.3** - É obrigatória a presença de pelo menos um dos Juízes de Facto nomeados para a prova, pode ser substituído por Juiz Adjunto.

## 10.2 - FASE 2 - QUALIFICAÇÕES

Fase obrigatória e na qual os pilotos fazem as suas voltas no traçado para avaliação dos Juízes, com o objetivo de atingirem a pontuação necessária para se qualificarem e assim passarem para a fase seguinte. A avaliação é efetuada tendo em consideração, a Velocidade, a Linha de Drift, o Ângulo de Drift, a Proximidade aos Clippings e o Espetáculo dado pelo piloto (fumo dos pneus, agressividade nas transições, entre outros).

**10.2.1 - Para qualificação, TOP32** - os primeiros 32 pilotos / **TOP 16** - Qualificam-se os primeiros 16 pilotos / **TOP8** - Qualificam-se os primeiros oito pilotos.

**10.2.2-** Apenas são considerados qualificados pra a FASE 3/Batalhas, os pilotos que cumpram a fase das qualificações e consigam atingir a pontuação suficiente para qualificação, tendo em conta as classes existentes e o preenchimento das tabelas de Top32/Top16 ou Top8, conforme o número de pilotos inscritos e deem entrada em parque fechado.

**10.2.3** - Estarão presentes todos os Juízes nomeados.

**10.2.4** - Para a tabela classificativa das qualificações, conta apenas a melhor volta do piloto (portanto a que tenha uma pontuação mais alta); na classe Iniciados contam as duas melhores voltas de três.

**10.2.5** - As voltas de qualificação podem ser seguidas ou intercaladas com as voltas de outros pilotos, não podendo haver mais que um piloto em avaliação.

**10.2.6** - Os Juízes nomeados têm de atribuir a pontuação do piloto.

**10.2.7** - Parâmetros para avaliação e Pontuação - a pontuação perfeita é de 100 pontos.

Parâmetros
Velocidade
Linha de Drift (e correções)
Ângulo de Drift
Proximidade aos Clipping Points
Espectáculo

- são atribuídos, pelos Juízes, pontos a cada um dos parâmetros, que depois de somados terão que perfazer o valor máximo de 100 pontos;

- a atribuição da pontuação de cada parâmetro é feita tendo em conta o traçado utilizado; - os Juízes podem fazer uso de equipamento eletrónico para auxílio de avaliação, como por exemplo telemetria, leitores de velocidade e ou aproximação, entre outros;

**10.2.7.1** - É atribuído 0 aos pilotos que;

- após darem início á volta de qualificação, percam o Drift em qualquer parte do traçado;

- após darem início á volta de qualificação, façam pião ou saiam de pista, mesmo após a linha de chegada;

- Caso o veículo saia com duas ou mais rodas dos limites do traçado/pista;

## 10.3- FASE 3 - FINAIS ou BATALHAS

Os pilotos qualificados irão disputar as batalhas num sistema de eliminação de 1 contra 1, em que cada batalha tem 2 mangas e nas quais os pilotos trocam de posições de Líder e Perseguidor. As batalhas são designadas conforme as tabelas de

Top32, Top16, Top8, meias-finais e finais;

- objetivo do líder - fazer o percurso conforme pedido pelos Juízes e distanciar-se do perseguidor; - objetivo do perseguidor - acompanhar o líder o mais próximo possível, copiando/seguido a trajetória designada;

**10.3.1 - A batalha, como se processa:**

- os parâmetros para avaliação e a ordem da grelha de partida serão indicados pelos Juízes no briefing correspondente;

- ambos os pilotos arrancam da linha de partida em paralelo, o perseguidor não pode interferir na entrada (Drift Attack) do líder, tem de deixar que este esteja à sua frente no Drift Attack. Assim, o perseguidor tem de seguir uma trajetória atrás ou lateral, desde que recuado, à do líder. O líder tem de manter a velocidade imprimida nas qualificações, sob pena de penalização;

- não são permitidas ultrapassagens, exceto em casos de avaria, acidente ou quando o líder saía por completo da linha de drift e o perseguidor possa efetuar a ultrapassagem em devida segurança. Todas as ultrapassagens forçadas serão penalizadas com a perda imediata da batalha, passando o piloto adversário à fase seguinte;
- em caso de acidente ou toque entre carros e caso haja consequências desportivas do mesmo, este será investigado pelos Juízes e Diretor de Corrida/Prova, auxiliados pelos meios e provas disponíveis, que entendam por necessários, a fim de determinar da culpabilidade e consequentes penalizações;
- a responsabilidade do acidente leva à eliminação automática;
- nas batalhas exige-se aos pilotos que mantenham o andamento das qualificações, pelo que serão penalizados aqueles que reduzam a velocidade, tendo em linha de comparação a velocidade imprimida nas qualificações pelo próprio piloto. Os limites têm de ser definidos e claros, sendo obrigatória a sua inclusão no respetivo Regulamento Particular da prova/competição que se realiza;
- após a batalha, os Juízes decidem o vencedor. Havendo empate, faz-se o desempate por "ONE MORE TIME", isto é, nova batalha de 2 mangas. Caso o empate persista, faz-se novamente o desempate por "ONE MORE TIME" isto é, nova batalha de 2 mangas. Se ainda assim persistir o empate, passa-se para a "MORTE SÚBITA", isto é, realiza-se 1 batalha de 1 manga apenas, na qual o líder é o piloto mais bem classificado nas qualificações. Caso o empate teime em persistir, o desempate final e definitivo é feito pela classificação nas qualificações, passando para a fase seguinte o piloto melhor classificado nas qualificações;
- ambos os pilotos têm de concluir o percurso definido até à linha de chegada;

### 10.3.2 - Parâmetros e Avaliação

Parâmetros
Velocidade
Linha de Drift e correcções
Ângulo de Drift
Proximidade aos Clippings Points
Espectáculo
Proximidade ao Líder

- em batalha estão em disputa 20 pontos, sendo 10 pontos por cada manga;
- os Juízes podem fazer uso de equipamento eletrónico para auxílio de avaliação, como por ex. telemetria, leitores de velocidade e ou aproximação, entre outros;
- cada piloto arranca para a manga com 5 pontos (5 - 5);
- os pilotos perdem pontos com os erros e a distância, tendo em conta os parâmetros estabelecidos e informados no briefing, sendo que os pontos perdidos são somados aos pontos do piloto adversário, ficando a pontuação por ex. 6 - 4;
- avança para a fase seguinte o piloto que somar mais pontos, no total das 2 mangas que perfazem a batalha, 20 pontos;

#### 10.3.2.1 - É atribuído 0 aos pilotos que:

- após darem início à volta de qualificação, percam o Drift em qualquer parte do traçado. - após darem início à volta de qualificação, façam pião ou saiam de pista, mesmo após a linha de chegada..
- caso o veículo saia com 2 ou mais rodas fora dos limites do traçado/pista. - provoquem, mesmo que accidental, contacto com o piloto adversário e daí resulte despiste/acidente deste.

#### 10.3.3 - Planeamento e emparelhamento das batalhas - (ver diagramas em anexo ao presente regulamento como Anexo1 - Diagrama Batalhas Top32 e Anexo2 - Diagrama Batalhas Top16).

- participam os pilotos que conseguiram a qualificação, conforme fase 2.
- as batalhas são numeradas de 1 a 32 e separadas por 5 Rondas.
- disputam-se na 1ª Ronda as batalhas do Top32 e realizam-se da 1ª à 16ª batalha.
- disputam-se na 2ª Ronda as batalhas do Top16 e realizam-se da 17ª à 24ª batalha.
- disputam-se na 3ª Ronda as batalhas do Top8 e realizam-se da 25ª à 28ª batalha.

- disputam-se na 4ª Ronda as batalhas das meias-finais e realiza-se a 29ª e a 30ª batalha.
- disputam-se na 5ª Ronda as batalhas de disputa do 3º e 4º lugar (31ª batalha) e a 32ª batalha é a FINAL que decide o 1º e 2º lugar do pódio.
- os pilotos não emparelhados na tabela de Top32 passam diretamente para o Top16. Quando não seja possível o preenchimento da tabela do Top32, por insuficiência de pilotos, então passa-se diretamente para o Top16, respeitando o Diagrama Batalhas Top16, Anexo 2 junto ao presente regulamento.

## 10.3.4 - PONTOUÇO E CLASSIFICAÇÃO

**10.3.4.1** - Tem de existir pontuação atribuída no caso de Campeonato ou prova regular. Caso seja prova individual, não existe pontuação.

**10.3.4.2** - A Classificação Final duma prova é elaborada da seguinte forma:

- **1º Classificado** - o vencedor da batalha 32 (FINAL)
- **2º Classificado** - o vencido da batalha 32 (FINAL)
- **3º Classificado** - o vencedor da batalha 31 - **4º Classificado** - o vencido da batalha 31
- **5º a 8º Classificado** - os vencidos da 3ª Ronda (batalhas 25 a 28), devidamente ordenados segundo a classificação das qualificações.
- **9º a 16º Classificado** - os vencidos da 2ª Ronda (batalhas 17 a 24) devidamente, ordenados segundo a classificação das qualificações.
- **16º a 32º Classificado** - os Vencidos da 1ª Ronda (batalhas 1 a 16), devidamente ordenados segundo a classificação das qualificações.

Encontra-se em anexo ao presente REGULAMENTO o DIAGRAMA DAS BATALHAS:

- **Anexo 1** - DIAGRAMA BATALHAS TOP32
- **Anexo 2** - DIAGRAMA BATALHAS TOP16

## Art - 11 VEÍCULOS

---

### 11.1 - Verificações Técnicas

**11.1.1** - As Verificações Técnicas são sempre obrigatórias, tendo o veículo de ser apresentado no estado em que será utilizado na competição e com todo o equipamento de segurança necessário, bem como o respetivo equipamento do Piloto.

**11.1.2** - As verificações Técnicas serão realizadas no dia e local da prova na qual o veículo for participar, ou em data e local que venha indicada no regulamento particular da prova.

**11.2- Tipo de Veículos Admitidos-** havendo uma grande variedade (quanto à potência e preparação) de veículos que habitualmente são utilizados para prática desta modalidade, os mesmos estão agrupados por categorias/classes, sendo elas **INICIADOS, SEMI-PRO e PRO**, a fim de separar os veículos e o seu tipo de preparação, sendo adotada esta mesma designação.

**11.2.1** - São admitidos apenas veículos ligeiros com tração traseira, com chassis de origem da marca e do modelo de fabrico em série.

**11.2.2** - São admitidos veículos ligeiros com tração 4x4 de série, desde que convertidos apenas a tração traseira.

**11.2.3** - Não são admitidos veículos com tração dianteira de série e convertidos para tração traseira.

**11.2.4** - Não são admitidos veículos com chassis tubular.

## Art. 12 - EQUIPAMENTO DE PILOTOS

---

### 12.1

#### INICIADOS

- capacete Integral ou semi-integral, com ou sem homologação mas em perfeito estado de utilização.

Tem de estar conforme as normas de segurança Europeias e ser visível a sua identificação;

- luvas de piloto, com ou sem homologação mas em perfeito estado de utilização;

- Obrigatório fato de piloto, pode ser com ou sem homologação mas em perfeito estado de utilização, aconselha-se o uso de fato de piloto ignífugo conforme norma FIA 8856-2000.

- calçado desportivo, aconselha-se botas de piloto, com homologação, conforme norma FIA 8856- 2000;
- aconselha-se a utilização de roupa interior homologada conforme norma FIA 8856-2000;

## 12.2

### SEMI-PRO

- capacete Integral ou semi-integral, com ou sem homologação mas em perfeito estado de utilização. Tem de estar conforme as normas de segurança Europeias e ser visível a sua identificação;
- luvas de piloto, pode ser com ou sem homologação, mas em perfeito estado de utilização, aconselha-se o uso de luvas de piloto conforme norma FIA 8856-2000;
- **obrigatório fato de piloto**, pode ser com ou sem homologação mas em perfeito estado de utilização, aconselha-se o uso de fato de piloto ignífugo conforme norma FIA 8856-2000;
- calçado desportivo, aconselha-se botas de piloto, com homologação, conforme norma FIA 8856- 2000;
- aconselha-se a utilização de roupa interior homologada conforme norma FIA 8856-2000;

## 12.3 - PRO

- capacete Integral ou semi-integral, com ou sem homologação FIA, mas em perfeito estado de utilização. Tem de estar conforme as normas de segurança Europeias e ser visível a sua identificação;
- luvas de piloto, pode ser com ou sem homologação, mas em perfeito estado de utilização, aconselha-se o uso de luvas de piloto conforme norma FIA 8856-2000;
- obrigatório fato de piloto ignífugo**, pode ser com ou sem homologação mas em perfeito estado de utilização, aconselha-se o uso de fato de piloto ignífugo conforme descrito na lista Técnica FIA nº 27 (norma FIA 8856-2000);
- calçado desportivo, botas de piloto, com homologação, conforme norma FIA 8856- 2000;
- Obrigatoriedade de utilização de roupa interior homologada conforme norma FIA 8856-2000;**

## Art. 13 - LICENÇAS, HOMOLOGAÇÕES E SEGUROS

---

**13.1** - Conforme o CDI, os Regulamentos aprovados e regulamento particular da prova bem como os seus anexos.

## Art. 14 - TRAÇADOS, LIMITES E LOCAIS DE PROVAS

---

**14.1** - Para a realização de provas em Autódromos e Kartódromos, tem de ser montada toda a estrutura pertinente no traçado a ser usado; Paddock, Torre do Júri, Linha de Partida, Clipping Points (ponto de passagem em drift, conta a proximidade), Clipping-Zones (zona de passagem em drift, conta a proximidade), Drift Attack (local devidamente identificado que marca a zona de entrada em Drift), Linha de chegada.

Para a realização de provas em pistas temporárias (pista de rua, estacionamento, parques, ou outros), além do traçado, tem de ser elaborado e entregue à FPAK pelo promotor/organizador ou clube organizador, além do projeto de segurança, um projeto que demonstre, o traçado da pista, as proteções nas áreas desportivas e público, bem como o tipo de proteção a utilizar e as distâncias de segurança, respetivo Paddock e acessos, localização dos meios de socorro e o seu acesso à pista, outros pontos que sejam pertinentes á realização da prova.

**14.2** - São definidos os seguintes Limites de Velocidade.

**14.2.1 - INICIADOS e SEMI-PRO** - Traçados com velocidade Média até 50 Km/h e com Velocidade de Entrada até 80 Km/h.

**14.2.2 - PRO** - sem limites de velocidade.

## Art. 15 - EQUIPAS / PADDOCK

---

**15.1** - As equipas/concorrentes/pilotos que se encontrem no Paddock, tem de ter no seu espaço e em permanência, um extintor no mínimo de 2 Kg, por carro.

**15.2** - Os veículos de competição, quando estacionados no Paddock tem de permanecer dentro do espaço destinado, no interior da tenda ou na box (espaço), tem de estar o chão protegido com um tapete impermeável, pelo menos de tamanho idêntico ao do carro, a fim de evitar a contaminação dos solos com líquidos.

**15.3** - As equipas/concorrentes/pilotos têm de manter o seu espaço limpo e arrumado, bem como usar de urbanidade, civismo e fair-play.

## **ART. 16 - PUBLICAÇÃO CLASSIFICAÇÕES e DIAGRAMAS BATALHAS**

---

16.1 - As classificações serão publicadas no quadro oficial de prova, bem como o diagrama de batalhas para as categorias Semi Pro e Pro.

16.2- Todos os participantes, incluindo os não classificados e desqualificados, têm de constar das classificações finais oficiais de cada categoria.

16.3- As Classificações Finais Provisórias são assinadas pelo CCD e publicadas de acordo com o Art. 12 das PGAK.

## **ART. 17- ENTREGA DE PRÉMIOS**

---

A Cerimónia de Pódio realiza-se 30 minutos após a entrada em parque fechado do último concorrente e publicação da classificação oficiosa, de acordo com o descrito no protocolo para a entrega de prémios.

## **Art. 18- RESTRIÇÕES ÀS PRESENTES PRESCRIÇÕES- MODIFICAÇÕES- ADITAMENTOS**

---

### **18.1** - Derrogações às PED

Em casos excecionais, os clubes organizadores poderão propor à FPAK, aquando do envio do regulamento da prova, algumas restrições ou alterações às PED, as quais, só se tornarão efetivas, após aprovação da FPAK e comunicadas aos organizadores, por escrito.

### **18.2** - Conhecimento das derrogações aos condutores

O organizador tem de dar conhecimento a todos os concorrentes, através de aditamento.

### **18.3** - Dúvidas na interpretação das PED

Em caso de diferendo, e até ao início da prova, será a direção da FPAK a decidir a correta interpretação. Após o início da prova caberá ao CCD decidir.

### **18.4** - Modificações

Qualquer modificação às presentes prescrições, será introduzida de acordo com o Art. 2.4 das PGAK.