



REGULAMENTO TÉCNICO DRIFTWARS CUP 2025

VISA FPAK nº 657T/DWC/2025 Emitido em: 18/03/2025





1. VEÍCULOS DE COMPETIÇÃO

1.1 ELEGIBILIDADE DO VEÍCULO

- a) Os modelos qualificados devem ser considerados como "veículos de produção" e ter uma tiragem mínima de 2.000 unidades.
- b) Os estilos de carroçaria qualificados incluem coupé, berlina, descapotável ou carrinha e não têm mais de 5 portas.
- c) Os veículos devem manter a estrutura original do chassis em aço e/ou monobloco em aço OEM entre os pontos de montagem da suspensão dianteira e traseira OEM. Sem alterações à chapa corta-fogo.
- d) Não são permitidos camiões, veículos todo-o-terreno e pick-ups.
- e) Os veículos que não cumpram os requisitos acima referidos devem solicitar a aprovação do consultor técnico do DW Cup.
- f) Os veículos descapotáveis e os veículos com tejadilho amovível devem utilizar uma capota rígida (teto rígido).
- g) Apenas os carros com motor dianteiro são permitidos na competição.

INSPEÇÕES TÉCNICAS DO VEÍCULO

Todos os veículos e equipamentos do condutor devem passar por uma inspeção técnica antes de entrar em prova. Isto inclui testes de veículos, treino, qualificação e competição. O local e o horário em que as inspeções técnicas serão realizadas serão comunicados antes do início da época e no pacote de informações fornecido antes de cada etapa individual da época de 2025.

Cada veículo está sujeito a uma inspeção técnica antes de cada prova. Este exame será realizado no horário, local e forma especificados pelos organizadores.

A Drift Wars Cup pode a qualquer momento parar e verificar o veículo para uma inspeção extra e/ou excluir o veículo de um concorrente da competição caso o mesmo não cumpra as regras de tal regulamento.

Não se disponibilizar a qualquer exame técnico e adicional poderá resultar na desqualificação da competição ou noutras penalizações consideradas adequadas pela DW Cup. Todas as decisões tomadas pelo organizador e pelos responsáveis do evento relativamente ao cronograma e aos métodos de inspeção técnica são definitivas e não podem ser objeto de recurso.

O delegado técnico e/ou comissário técnico chefe é o suporte do organizador para determinar, na sua opinião, a possibilidade de participação na competição. A inspeção técnica não altera em nada o facto de o condutor, os membros da equipa e o proprietário do veículo serem os responsáveis finais pelo padrão de segurança do veículo.

O concorrente está ciente das condições técnicas do veículo e é totalmente responsável pela preparação do veículo em conformidade com estes regulamentos e, ao mesmo tempo, é responsável por quaisquer possíveis consequências relacionadas com os danos/consequências resultantes do ponto de vista do Código Civil.

O participante concorda que está suficientemente informado sobre a construção e operação do veículo, e que o equipamento e o vestuário de proteção estão de acordo com todos os requisitos e regulamentos, regulamentos e contratos da DW Cup, incluindo, mas não se limitando aos contidos nos regulamentos.



Quaisquer medidas ou táticas que possam induzir em erro os juízes, delegado técnico e comissários técnicos ou interferir no processo de avaliação são estritamente proibidas. As consequências serão avaliadas pelo comité DW Cup.

1.2 PARAGEM DO VEÍCULO

O Diretor de Prova e/ou o Comissário Técnico têm o direito de mandar parar qualquer veículo participante na competição quando o considerem necessário.

1.3 OBRIGAÇÃO DO PARTICIPANTE

O DW Cup permite que, em determinadas circunstâncias, seja pedido a um participante que tome todas as medidas necessárias, incluindo a remoção do veículo e/ou a remoção de peças para facilitar a inspeção técnica. Esta obrigação inclui, mas não está limitada a instalação de orifícios de inspeção, portas de inspeção e/ou outros controlos na carroçaria do veículo, componentes da suspensão e similares.

1.4 MANUTENÇÃO DA ELEGIBILIDADE DO VEÍCULO

É obrigação do participante manter as condições técnicas do veículo durante toda a duração da competição.

1.5 MODIFICAÇÕES DO VEÍCULO APÓS INSPEÇÃO

Qualquer veículo que, após o Delegado Técnico e/ou Comissário Técnico Chefe ter emitido um selo de inspeção técnica, tenha sido desmontado, modificado ou alterado de qualquer outra forma, o que pode afetar a sua segurança ou desafiar a sua condição técnica, ou se o veículo estiver envolvido numa colisão avaliada como grave pelo delegado técnico com efeitos semelhantes, deverá ser submetido a outro exame técnico. É da responsabilidade do participante ou equipa notificar o Diretor de Prova, Delegado Técnico e Comissários Técnicos sobre quaisquer modificações.

1.6 DANOS NO VEÍCULO

Se um veículo de competição ficar danificado de forma grave devido a uma colisão ou a qualquer outro incidente avaliado pelo delegado técnico e/ou comissário técnico chefe, o delegado técnico e/ou comissário técnico chefe poderá remover o autocolante técnico. Após a conclusão das reparações e a realização de uma inspeção completa, o inspetor técnico emitirá um novo autocolante técnico. É da responsabilidade do competidor e/ou da equipa notificar o Comissário Técnico sobre qualquer dano.

1.7 RETENÇÃO DE VEÍCULOS E PEÇAS

O participante concede à Drift Wars e a cada um dos seus agentes e cessionários permissão total e incondicional para recolher e reter, peças de veículos, equipamento ou quaisquer outros artigos utilizados em conjunto com a participação que sejam propriedade ou estejam na posse do participante do evento (colectivamente "Itens"), incluindo aqueles Itens que possam estar envolvidos em incidentes.



2. CHASSI

MODIFICAÇÕES DO CHASSI

- a) Modificações de elementos como: pontos de fixação da suspensão superior e inferior, parede divisória e túnel central, placa do piso principal, sistema de travagem (travões de pé a operar às 4 rodas) não podem limitar as funções originais do veículo.
- b) A base original, o chassis e/ou o piso maciço devem permanecer inalterados entre os planos verticais formados pela parte mais avançada do suporte da suspensão dianteira (Figuras 1 e 2) e o ponto de suspensão traseira mais recuado (Figuras 3 e 4) ou o chassis.
- c) Elementos interiores tais como, prateleira traseira original, abas ou alavancas de colunas de direção não utilizadas, suportes de limpa para-brisas não utilizados podem ser removidos, o painel do teto, pode ser substituído por um painel em material compósito.
- d) As travessas da suspensão traseira/carroçaria do automóvel na parte superior dos cubos da suspensão traseira só podem ser removidas do interior do veículo se for instalado um design equivalente adequado e de resistência equivalente que não saia dos pontos originais.
- e) Nenhuma parte do motor pode exceder o limite vertical da antepara original na direção do túnel de transmissão.
- f) Todas as aberturas no corta-fogo devem ter um tamanho mínimo para a passagem das linhas de controlo e devem ser completamente seladas para evitar que os líquidos ou as chamas fluam do compartimento do motor para o habitáculo.
- g) É permitido utilizar qualquer material leve para os guarda-lamas, a cobertura do tejadilho, a tampa do motor, a bagageira e a porta. No caso das portas do lado do condutor, o mecanismo original de abertura e fecho, como as dobradiças, deve permanecer de série. A porta lateral traseira pode ficar permanentemente cega.
- h) Quaisquer orifícios no corta-fogo devem ter o tamanho mínimo para a passagem dos comandos e dos fios e devem ser completamente selados para impedir a passagem de fluidos ou chamas do compartimento do motor para o compartimento do condutor.

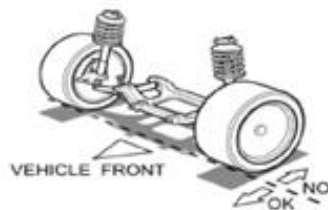
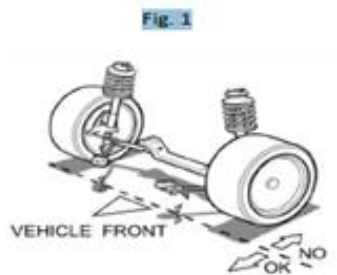


Fig. 2

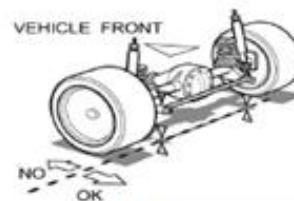
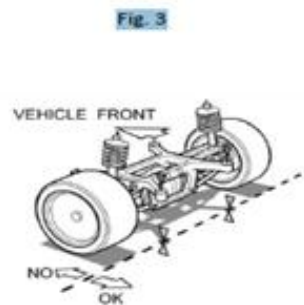


Fig. 4



i) FIREWALL (CORTA FOGO) / TUNEL DA TRANSMISSÃO

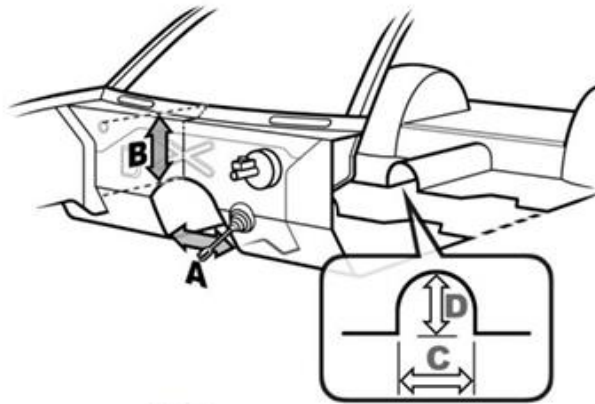
Modificações Permitidas: Alterações na firewall e no túnel de transmissão são permitidas conforme o desenho 406-4.

Limite de Comprimento do Túnel: O comprimento do estreitamento desde a firewall até ao final do túnel de transmissão não pode exceder 915 mm.

Materiais Obrigatórios: todas as modificações devem ser feitas com os seguintes materiais mínimos:

- Aço de pelo menos 0,8 mm de espessura
- Alumínio de pelo menos 1,5 mm de espessura

A = max. 457mm
B = min. 254mm
C = max. 254mm
D = max. 254mm



406-4

3. ROLL CAGE / ROLL BAR

Todas as estruturas da Roll Cage devem ser projetadas na tentativa de proteger os ocupantes de impactos em qualquer ângulo (360 graus).

- A galvanoplastia do chassi é proibido.
- Parafusos de fixação de Roll Cages não são permitidos a não ser que o mesmo ponto de fixação seja soldado.
- É obrigatório a utilização da Roll Cage, com o mínimo de 6 pontos. São permitidas com ou sem homologação, desde que seja construída de acordo com o Artigo 8.2 do anexo J 253 ao CDI, desde que a sua estrutura esteja intacta, que todas as soldaduras mostrem bons sinais de penetração e os tubos estejam soldados em toda a sua circunferência (360º)
- A execução deverá estar de acordo com o Anexo "J" da FIA.
- A Roll Cage deve ser equipada com 6 pontos ou mais ao chassi/carroceria conforme o anexo "J" ao CDI, Artigo 253.
- O acolchoamento da Roll Cage é necessário em zonas que o capacete do piloto possa entrar em contato com a Roll Cage ao longo do pilar A do lado do motorista.
- Todos os veículos deverão ter no mínimo duas barras de porta em cada abertura da porta dianteira. As barras da porta podem ser paralelas ou em forma de "X".
- Se as duas barras da porta não se cruzarem como fazem quando formam um "X", então um mínimo de duas seções de tubo vertical deverão conectar as barras superior e inferior da porta.



- i) Também podem optar por instalar uma proteção lateral do estilo Roll cage portas "NASCAR" (recomendada) no interior da porta (Fig.7) (2 travessas horizontais e suportes verticais) e estender-se até o revestimento externo da porta. Nesta configuração, as faixas externas devem ter pelo menos três seções tubulares verticais conectando as hastes superior e inferior.
- j) Todo o tipo de tubulação utilizado na construção da roll cage deve seguir o anexo J da FIA.

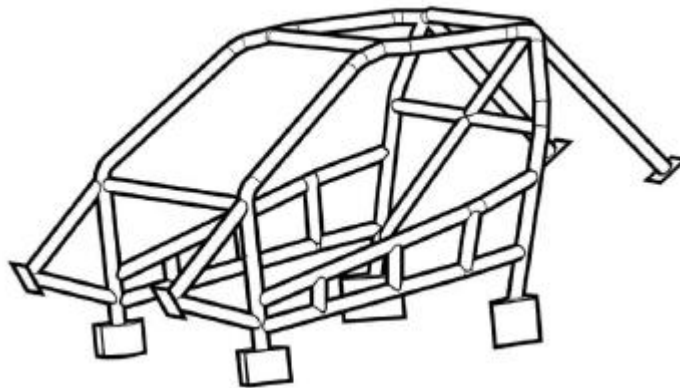
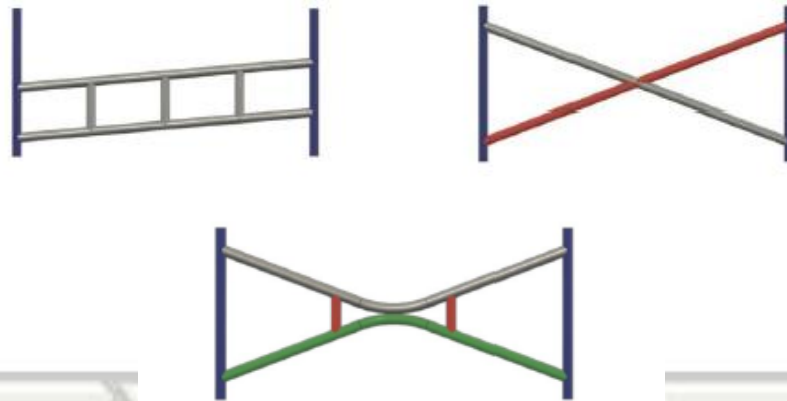


Fig 7

4. LASTRO

- a) O lastro só deve ser utilizado para aumentar o peso do veículo.
- b) O lastro deve estar firmemente fixado. O piso em onde o lastro será colocado deverá ser reforçado com chapa de aço soldada (mín. 5mm). Os parafusos devem ser aparafusados com anilhas.
- c) O lastro deve ser firmemente aparafusado no lugar com no mínimo quatro parafusos M8 de 1,3 cm de diâmetro.
- d) Durante a competição, o lastro só poderá ser montado ou desmontado uma vez para aumentar ou diminuir o peso do veículo. Após ser verificado e validado pelo comissário técnico, o lastro irá levar um autocolante que não pode ser removido/danificado até ao final da prova.
- e) O lastro deve ser montado à frente do eixo traseiro.



5. ESTRUTURA DE FIXAÇÃO DE PARA-CHOQUES

- a) Todos os veículos devem estar equipados com para-choques dianteiro e traseiro seguros no início de cada prova.
- b) A estrutura de suporte do para-choque deve ser construída com tubos de aço de 25 mm de diâmetro ou tubos de alumínio de 45 mm de diâmetro. A espessura do tubo deve estar entre 2,0 mm e 3,0 mm respectivamente
- c) Todos os tubos da estrutura do para-choque devem estar vazios no seu interior.
- d) As estruturas de para-choques devem ser fixadas ao veículo em 2 pontos. A construção da estrutura do para-choques não deve sobressair além do contorno do carro e deve ficar completamente sob o para-choques.
- e) Fixações para para-choques com fechos de liberação rápida são permitidas.
- f) As estruturas de para-choques devem ser arredondadas para evitar a possibilidade de enganchar ou perfurar outros veículos.
- g) 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. Têm de estar visivelmente assinalados por meio de autocolante com seta indicativa a cor contrastante. Têm de permanecer colocados durante toda a prova.

6. SUSPENSÃO E ESPAÇADORES

- a) Não é permitida as suspensões ajustáveis a partir da posição do condutor. Por exemplo, inclui, mas não se limita a barras estabilizadoras e ajustadores eletrônicos de amortecedor, como o Tein EDC ou qualquer outro modelo que utilize o mesmo funcionamento.
- b) As torres de suspensão não podem ser alteradas.
- c) Não são permitidas de qualquer forma componentes elétricos ou mecânicos, tipo, servomotores, ou motores de qualquer tipo que ajuste automaticamente a suspensão.
- d) É permitido a substituição e/ou a modificação da suspensão, bem como dos braços ou dos triângulos da suspensão superior ou inferior do veículo, desde que não afete a segurança do mesmo.
- e) Todas os pontos originais de montagem da suspensão devem permanecer na posição original. NÃO serão permitidos cortes, soldas, dobras, perfurações ou modificações de qualquer tipo. Todos os pontos de fixação da suspensão originais devem permanecer na sua posição original.
- f) Espaçadores com espessura superior a 20mm devem ser equipados com parafusos próprios de fixação ao cubo. A espessura máxima dos espaçadores é de 60 mm.
- g) Todos os pilotos são aconselhados a ter um set suplente de espaçadores e parafusos para troca em caso de impacto grave.
- h) Todos os parafusos das rodas devem estar devidamente apertados não será permitido andar com parafusos a menos, (ex. cubo de 5 parafusos tem que estar apertado na totalidade)



7. TRAVÕES

O sistema de travagem principal deve operar todas as quatro rodas.

- a) É permitida repartição de travão ajustável a partir do cockpit.
- b) A repartição do travão só pode ser dividida entre a dianteira e a traseira. O enviesamento entre os lados esquerdo e direito não é aceitável.
- c) É permitida a instalação de dois cilindros mestres (bombas de travão).
- d) Não é permitido switch de corte de luz de travão seja para os travões da frente ou trás.
- e) É obrigatório ter luz de travão traseira no sítio original da carroçaria, sendo possível alterar a mesma para tipo fitas led.
- f) Luz de travagem extra, tipo LED. Faixas LED com um comprimento mínimo de 50 cm cada, devem ser montadas nas extremidades do tejadilho, logo acima dos vidros dianteiros e traseiros, centralmente no eixo do automóvel. A faixa LED acima do para-brisas não deve colidir com a faixa do organizador oficial nem pode ser coberta por este.
- g) A luz de travagem também deve funcionar se a ignição estiver desligada, sendo apenas necessária uma ligação ao interruptor de alimentação principal.
- h) Os sistemas de travão de mão hidráulicos são permitidos como sistemas completamente separados ou como sistema de passagem.
- i) Sistema de travagem adicional/travão de mão - só pode operar nas rodas traseiras.
- j) São permitidos conjuntos de pedais com cilindro mestre duplo.

8. JANTES / PNEUS

CONFORMIDADE ENTRE O TAMANHO E O PESO DO CARRO

Categoria	Peso do Carro pronto a competir (kg)	Largura Máxima do pneu
1	≤954	235
2	955 – 1089	245
3	1090 – 1224	255
4	1225 – 2000	265

a) Largura de Jantes vs largura de Pneu:

7,0 Polegadas.....	205
7,5 Polegadas.....	215
8,0 Polegadas.....	225
8,5 Polegadas.....	235
9,0 Polegadas.....	245
9,5 Polegadas.....	255
10,0 Polegadas.....	265

A largura máxima de jante permitida terá que respeitar a medida máxima de pneu autorizado (ex: piloto na categoria de pneu 265 pode utilizar o máximo de jantes 10.0 polegadas, mas, no entanto, pode utilizar jantes de largura inferior se assim o entender.)

O diâmetro máximo permitido nas jantes é de 20 polegadas.

ESTA NORMA ESTÁ EM APRECIACÃO PARA A PROXIMA ÉPOCA.



- b) O espaço entre a jante e o interior do pneu deve ser preenchido apenas com ar. Não é permitido o uso de câmaras de ar, enchimentos de pneus, espuma, sistemas sem câmara e válvulas de alívio da pressão dos pneus.
- c) Todos os veículos devem ter um autocolante de cor contrastante numa parte específica de cada jante durante o treino oficial, qualificação e competição (exemplo: Figura 8)

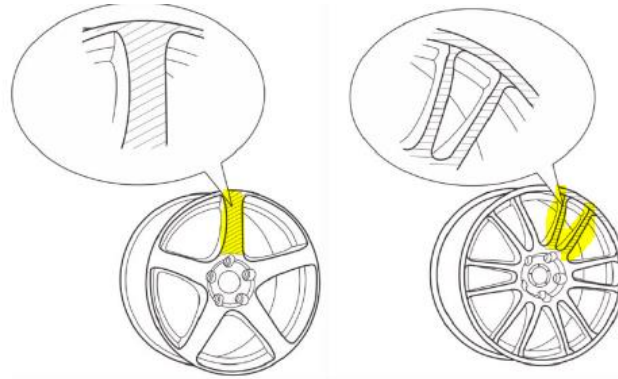


Fig8

- d) As jantes com fecho central / mono lug são proibidas.
- e) Pneus Slick não são permitidos nas rodas dianteiras ou traseiras.
- f) Lista de pneus em modelo semi-slick autorizados está no Anexo 1. (Regra entrará em vigor no próximo ano 2026)
- g) Os tamanhos dos pneus são medidos em mm ao longo da área de contacto com a ferramenta oficial de pneus Drift Wars.
- h) Um comissário técnico da Drift Wars pode também verificar o tamanho dos pneus a qualquer momento durante o evento.
- i) Os pneus traseiros serão medidos enquanto o veículo estiver no solo, pronto a conduzir. Os pneus serão medidos à largura da banda de rodagem, 7,5 cm acima do local onde a banda de rodagem encontra o solo, a partir da traseira do veículo.
- j) O dispositivo de medição é uma régua deslizante plana com 2 pernas que se estendem para fora da superfície plana a 45 graus. Com as pernas em contacto com a parede lateral e a parte plana em contacto com o piso, a dimensão definida pela escala é a largura medida do pneu.





9. MOTOR E CAIXA DE VELOCIDADES

- a) As trocas e modificações de motores são permitidas, mas os motores só podem funcionar com misturas de gasolina, gasóleo e etanol. Todos os outros combustíveis requerem aprovação prévia.
- b) Todos os sistemas relacionados com fluidos devem estar sempre isentos de fugas.
- c) É obrigatória a montagem de uma bacia de retenção de fluídos na parte inferior do motor. Esta bandeja deve ser aplicada debaixo do cárter e caixa de velocidades e deve ser dimensionada para conter os fluidos provenientes do motor e caixa de velocidades.
- d) As modificações no sistema de refrigeração são permitidas, mas devem estar totalmente cobertas e isentas de fugas.
- e) Os pulverizadores automáticos de água são permitidos durante a competição, mas não devem apresentar fugas na pista e na linha de partida.
- f) Se as linhas do sistema de arrefecimento forem encaminhadas pelo compartimento do condutor ou numa área da mala que esteja aberta ao condutor, deverão ser separadas do condutor por um invólucro metálico fabricado em aço de 1,0 mm ou alumínio de 1,5 mm. Os sistemas de refrigeração devem ser abastecidos apenas com água ou anticongelante. Em casos de uso de depósito de expansão é necessários depósitos de expansão com capacidade mínima de 1 litro. Os tanques de expansão devem ser fixados de forma segura e fixados fora da cabina do condutor.
- g) Podem ser utilizadas manga anti incendio no lugar da blindagem metálica.
- h) Todos os componentes do motor e componentes externos que suportam o funcionamento do motor, tais como radiadores, bombas, tanques, etc devem ser separados da cabina do condutor e protegidos dentro dos limites do chassis de fábrica e da estrutura do para-choques de fábrica ou do para-choques tubular.
- i) As modificações no sistema de óleo são permitidas, mas devem ser completamente herméticas e isentas de fugas.
- j) As mangueiras de óleo pressurizado devem ser apertadas com acessórios com de ligações roscadas. Todas as penetrações de cabos através de elementos fixos devem ser protegidas contra danos mecânicos de acordo com o art. 253 do Anexo "J".
(exemplo Fig. 9)

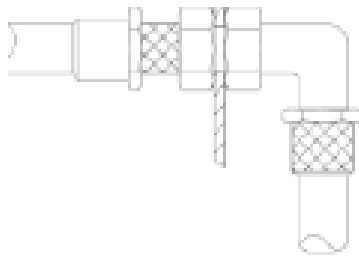


Fig. 9

- k) É proibido o uso de depósitos de óleo localizados na zona do compartimento do condutor.



- l) É obrigatório o uso de depósitos de recolha de óleo (oil catch can) com capacidade mínima de 1 litro. Os depósitos de recolha de óleo devem ser fixados com segurança e selados fora do compartimento do condutor.
- m) Todos os veículos devem estar equipados com marcha-atrás funcional.
- n) As modificações na caixa e/ou na transmissão final são permitidas, mas apenas as rodas traseiras podem impulsionar o veículo.
- o) É permitido o uso de qualquer tipo de caixa de velocidades.

10. COMBUSTIVEL

- a) Os motores só podem funcionar com misturas de gasolina, gasóleo e etanol. Todos os outros combustíveis requerem aprovação prévia. Carros que utilizam combustível à base de álcool, por exemplo. E85, deve ter um autocolante colocado nas extremidades inferiores do vidro dianteiro e traseiro. (Exemplo Fig. 10)



Fig. 10

- b) Os tubos de combustível devem ser capaz de suportar uma pressão de 70 bar (1000 psi) e temperaturas de pelo menos 135 graus Celsius (250 graus F)
- c) As células de combustível são necessárias para todos os veículos com depósito de combustível recolocado. A célula de combustível tem que, obrigatoriamente ter homologação FIA, caso a mesma não tenha homologação FIA é obrigatório ter uma válvula anti capotamento (permitido apenas para a Drift Wars cup de 2025, em **2026** é obrigatório célula de combustível com homologação) (válvula Fig. 11)



Fig. 11

- d) Se o depósito de combustível de fábrica for mantido, deverá estar montado no local de fábrica e da forma de fábrica, envolvido pela chapa metálica de fábrica.
- e) O depósito/célula de combustível deve estar separado e completamente selado do condutor para evitar a passagem de fluidos ou chamas para o compartimento do condutor através de um corta-fogo de aço ou alumínio montado de forma permanentemente.



- f) Os tubos de respiro do depósito de combustível devem ter a mesma especificação que as tubagens de combustível; deve ser capaz de suportar uma pressão de 70 bar (1000 psi), temperaturas de pelo menos 135 graus Celsius (250 graus F)
- g) Encher demasiado o depósito de combustível, causando fugas na pista, pode resultar em penalizações.
- h) É proibido sistemas de reabastecimentos pressurizados.

11. NITRO

- a) É permitida a utilização de Óxido Nitroso, exclusivamente de origem comercial, botija com marcação CE ou DOT e ter uma pressão mínima de 124 bar.
- b) É permitida a montagem de apenas uma botija com a capacidade máxima até 9kgs. Quando instalada no compartimento do habitáculo, tem de ser equipada com uma válvula de segurança e a saída de ventilação tem de ser para o exterior do habitáculo
- c) É proibido o uso de suportes para garrafas de plástico.
- d) Todas as garrafas de nitro devem ser re-certificadas de 5 em 5 anos e carimbadas para indicar a última data de inspeção.
- e) É aceite o uso de aquecedores de garrafa controlados por termóstato disponíveis no mercado.

12. ESCAPE

- a) Não são necessários silenciadores. Os requisitos especiais para algumas pistas/loais podem exigir um baixo nível de ruído e devem ser respeitados. Os condutores serão informados sobre estes requisitos ou sobre o nível máximo de dB antes do evento.
- b) A saída do tubo de escape deve situar-se a uma altura máxima de 45 cm e mínima de 10 cm em relação ao solo. Essa saída deverá encontrar-se no interior do perímetro da viatura e a menos de 10 cm deste perímetro e atrás do plano vertical que passa pelo meio da distância entre eixos.
- c) No caso das viaturas com motor a diesel, a saída do tubo de escape tem de se situar dentro do perímetro do capot e no plano vertical. Por outro lado, deve estar prevista uma proteção eficaz de modo que os tubos quando quentes não causem eventuais queimaduras.
- d) Os gases de escape só podem sair na extremidade do sistema. As peças ou partes do chassis não devem ser utilizadas para evacuação dos gases de escape.
- e) É permitida a montagem de válvula de descarga (Pop Off Valve ou Wastegate). A saída desta deve ser efetuada na vertical, podendo ser feita uma abertura no capot para permitir uma descarga livre. Esta saída deve ser feita por meio de tubo metálico com uma altura mínima de 3 cm, medido a partir do capot no ponto mais próximo da saída.

13. EIXOS E SEMI EIXO

- a) É permitida a substituição e/ou à modificação destes elementos, desde que não afete a segurança do veículo.
- b) O eixo traseiro terá de ter a sua fixação nos pontos de origem da carroçaria.



14. BATERIA

- a) A bateria deve ser montada em segurança e o terminal positivo completamente isolado para evitar o contacto com outras peças metálicas.
- b) São permitidas, no máximo, duas baterias nos veículos com motor de combustão interna. Todas as baterias devem estar ligadas e em utilização.
- c) As baterias devem ser montadas num só local.
- d) As baterias realocadas devem ser colocadas numa caixa selada, aparafusada e com uma cinta fixa na tampa de proteção da caixa.
- e) A caixa de bateria deve estar firmemente aparafusada ao chassis e devidamente ventilada e drenada a bateria deve estar localizada no interior da caixa (Fig. 12)

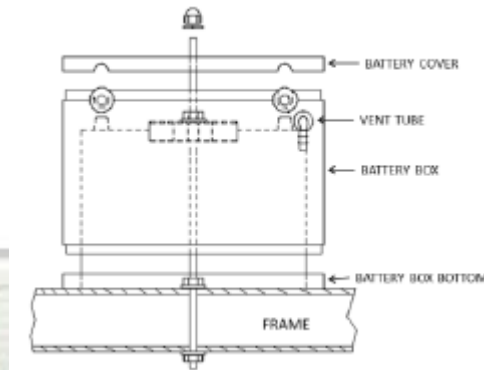


Fig. 12

15. SWITCH'S / CORTA CORRENTE E INCÊNDIO

- a) É obrigatório interruptor corta – circuitos (Master Electrical Cut Off Switches) com acesso pelo interior e exterior do veículo.
- b) O interruptor adicional deve ser colocado no exterior do veículo, no guarda-lamas lateral esquerdo, logo abaixo do para-brisas, e deve estar claramente marcado com as marcas “OFF” adequadas.
- c) O mesmo tem de desligar todos os circuitos elétricos (bateria, alternador ou bombas, luzes, avisadores, ignição, acessórios elétricos, etc.) e tem de igualmente parar o motor.
- d) Tem de estar visivelmente assinalado, quer no interior quer no exterior, por meio de um autocolante com raio vermelho colocado num triângulo azul debruado a branco com, pelo menos, 12 cm de base. (Figura 13)

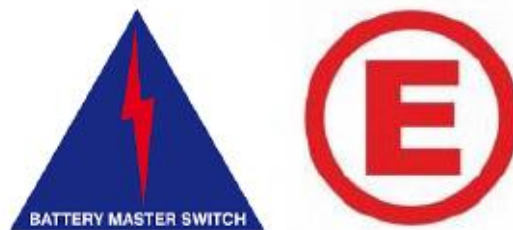


Fig13

- e) O interruptor de corte interior deve ser posicionado de modo a que o piloto totalmente preso ao cinto e com o volante no lugar possa ser alcançado durante a competição.



- f) Os sistemas de supressão de incêndios operados eletricamente são obrigatórios e devem ser montados no exterior do veículo, na lateral esquerda, logo abaixo do para-brisas, e devem estar claramente marcados com as marcações “OFF” adequadas.

16. CARROÇARIA

- a) Os painéis devem estar limpos, sem danos e apresentáveis para a competição.
- b) Toda a carroçaria deverá ser pintada ou coberta e/ou tapada com a película e firmemente fixada ao veículo.
- c) São permitidas modificações nas seguintes peças: carroçaria traseira, guarda-lamas dianteiros e/ou traseiros, tampas laterais e spoilers.
- d) Os guarda-lamas expansíveis são permitidos e devem ser fixados de forma permanente.
- e) Peças de carroçaria que não seja concebida como OEM ou uma substituição OEM da marca e modelo originais do veículo deve ser aprovado previamente pela Drift Wars. (ex, frente ou traseiras em estilo front end ou rear end)
- f) As portas devem ser montadas no chassis com dobradiças de fábrica não modificadas. (Engates quick release nas portas são proibidos).
- g) O mecanismo que aciona a fechadura e o fecho da porta interior e exterior deve ser funcional e de fácil acesso para que o condutor possa sair do veículo de forma eficiente.
- h) As portas com o interior exposto não devem ter as arestas vivas.
- i) Nenhum elemento aerodinâmico vertical pode ser adicionado aos veículos, exceto as placas nas extremidades das asas traseiras.
- j) As asas devem ser firmemente aparafusadas ao veículo e o uso de pinos de aperto rápido nas asas é proibido.
- k) Arestas vivas nas placas verticais das asas é proibido.
- l) Os para-brisas devem ser de vidro OEM ou de substituição Lexan/policarbonato.
- m) Os para-brisas em Lexan/policarbonato devem ter uma espessura mínima de 4,7 mm.
- n) Os para-brisas devem ser transparentes e o uso de películas é proibido.
- o) Os para-brisas têm de estar em bom estado de conservação, sem estar partido e/ou lascado e com rachadelas.
- p) Podem utilizar rede lateral juntamente com o vidro/ policarbonato lateral se assim o quiserem.
- q) Os concorrentes devem usar fitas de braços (arm straps) e capacete completo, caso optem por não ter janela lateral ou rede na lateral.
- r) Os concorrentes com veículos descapotáveis devem usar fitas de braços (arm straps) e capacete integral.
- s) Se o condutor optar por utilizar uma rede de proteção na janela, esta deverá cobrir todo o comprimento da janela.
- t) Os veículos devem ter um ou mais limpa-para-brisas a funcionar.
- u) São obrigatórios dois espelhos retrovisores exteriores, posicionados de modo que o condutor consiga ver objetos em ambos os lados do veículo. Recomenda-se a utilização de espelhos OEM na posição de montagem OEM.
- v) Qualquer volante, exceto os que têm aro de madeira, pode ser utilizado.



17. CAPACETE

- a) Os concorrentes têm de usar capacetes com homologação FIA valida (FIA 8860-2010, FIA 8860-2015, FIA 8860-2018, FIA 8860-2024).
- b) HANS com homologação FIA valida é obrigatório.
- c) Todos os pilotos e passageiros são obrigados a usar capacete de segurança durante as sessões em pista.
- d) No caso de transporte de passageiros (mediante solicitação do organizador do evento) é obrigatório que o passageiro possua capacete com aprovação da para utilização em desporto automóvel. Recomenda-se a utilização de capacetes com homologação FIA valida ou caducado até 5 anos.

18. FATO

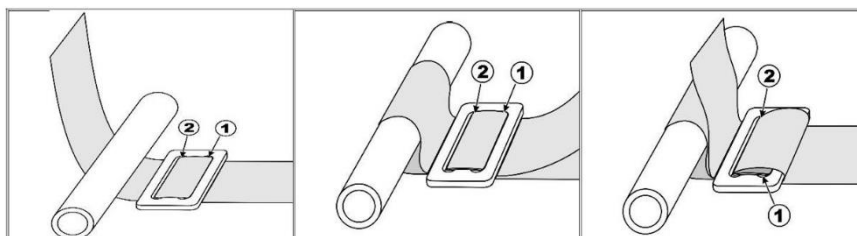
- a) Os Pilotos devem ter fato, sapatos, luvas, balaclava e meias ignífugas com homologação valida ou caducada até 6 anos, de acordo com a norma FIA 8856-2000.
- b) As luvas e sapatos são obrigatórios e devem ser de ignífugas e com homologação FIA valida, de acordo com a norma FIA 8856-2000.
- c) A roupa interior ignífuga é obrigatória, com homologação FIA valida ou caducada até 6 anos, de acordo com a norma FIA 8856-2000.

19. BANCO

- a) O carro deve ter um banco do condutor tipo baquet, com homologação FIA valida ou caducada até 5 anos.
- b) O assento deve ser montado de forma permanente, é proibido o uso de calhas deslizantes.
- c) As etiquetas de homologação devem estar visíveis.

20. CINTOS

- a) Todos os veículos de competição devem possuir um cinto de segurança para o condutor e (e se necessário, para o passageiro) com um sistema de montagem mínimo de seis pontos e homologação FIA válida.
- b) Estes requisitos devem ser cumpridos durante todo o período de treino, qualificação e competição.
- c) É necessário um sistema de cintos com o mínimo de seis pontos, com homologação FIA valida ou caducada até 6 anos.
- d) O sistema de fixação deve ser composto por quatro cintos de anca, alças de ombro de 7,5 cm ou alças de ombro de 5,0 cm e de acordo com a figura infra:





21. EXTINTOR

- a) Todos os veículos devem possuir um sistema de extinção de incêndios a bordo.
- b) O recipiente do extintor deve ser montado de modo a poder ser removido facilmente para verificação da carga total por peso.
- c) A saída do bocal deve estar direcionada para o compartimento do condutor, mas não deve estar apontada diretamente para o condutor.
- d) Deve também existir uma saída de bicos no compartimento da célula de combustível e no compartimento do motor.
- e) Se o compartimento da célula de combustível estiver por baixo do veículo, ou o depósito de combustível original estiver a ser utilizado, o terceiro bico deverá ser apontado para o local onde as linhas de combustível saem do depósito/célula de combustível ou para o painel de acesso do depósito de combustível OEM. Todos os sistemas de incêndio devem ser alvo de manutenção e ser recertificado de dois em dois anos.
- f) A prova deste serviço deverá ser impressa no exterior da garrafa.
- g) Todos os sistemas devem estar equipados com manómetros.
- h) Todo o sistema de extinção deve conter bicos apontar para a célula de combustível, régua/injetores, pés de piloto e passageiro, bombas de combustível e todas as zonas extra que piloto ache adequado colocar.
- i) Todos os extintores devem estar adequadamente protegidos e devem estar localizados no interior do compartimento do condutor. Em todos os casos, as montagens devem ser capazes de suportar uma desaceleração de 15G. Todos os equipamentos de extinção devem ser capazes de resistir ao fogo.
- j) Todos os pinos de segurança de extintores devem ser retirados antes do veículo entrar em pista.

Qualquer situação omissa ou sem interpretação no presente regulamento, remete para o Delegado Técnico, Comissário Técnico Chefe e Colégio de Comissários Desportivos para apreciação.

Desejamos boa sorte a todos os inscritos, qualquer dúvida ou esclarecimento é favor contactarem pelos canais oficiais.

Obrigado, DRIFT WARS CUP!