



### ÍNDICE

ART. 1.	GENERALIDADES .....	2
ART. 2.	VIATURAS ADMITIDAS .....	3
ART. 3.	DIVISÕES.....	3
ART. 4.	EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA .....	3
ART. 5.	COMBUSTIVEL.....	3
ART. 6.	DIVISÃO 1.0.....	3
ART. 7.	DIVISÃO 1.6.....	6

## ART. 1. GENERALIDADES

O Campeonato Nacional Iniciados de Ralicross rege-se pelo presente regulamento e pela regulamentação técnica conforme ao Art. 279 do Anexo J atual.

No Campeonato Portugal Iniciados de Ralicross 2026, serão admitidos veículos com carroçarias (2 ou 4 portas), Coupé 2 volumes, 3 ou 5 portas, bem como motores a gasolina atmosféricos e cilindrada até 1600cm<sup>3</sup>.

Como princípio geral, não é permitido efetuar quaisquer modificações não previstas regulamentarmente.

Todas as viaturas deverão obedecer ao seguinte:

**1.1** - Apresentar uma construção sólida e bom estado mecânico, bem como um estado de conservação geral considerado bom.

**1.2** - Todas as viaturas terão de respeitar todas as normas e meios de segurança definidas no presente regulamento, e no atual Art.253 do Anexo J ao CDI.

**1.3** - É obrigatório o uso de rede de segurança na porta do condutor conforme Art. 253-11 do Anexo J.

**1.4** - Para todas as viaturas é obrigatória a apresentação do passaporte técnico (PT) nas verificações técnicas iniciais ou sempre que o mesmo seja solicitado pelos oficiais de prova.

**1.5** - Para as viaturas homologadas, detentoras de ficha de homologação FIA/FPAK, é obrigatório apresentar a ficha de homologação nas verificações técnicas iniciais ou sempre que o mesmo seja solicitado pelos oficiais de prova.

Para as viaturas de competição não detentoras de ficha de homologação, (Art. 2.1.1 do presente regulamento), é obrigatório apresentar documento comprovando a marca e modelo da viatura (ex: livrete, ficha técnica...).

**1.6** - A apresentação de uma viatura às verificações técnicas iniciais equivale a uma declaração da parte do concorrente, de que a sua viatura pode tomar lugar na partida para a prova com toda a segurança.

**1.7** - No caso em que marcas de identificação sejam colocadas, será da inteira responsabilidade do concorrente de as manter intactas até ao fim da prova. A falta/alteração de qualquer marca implicará a imediata desqualificação a ser pronunciada pelo CCD.

**1.8** - Em qualquer momento das provas, as organizações poderão efetuar verificações complementares quer às viaturas, quer aos membros das equipas.

Os concorrentes serão responsáveis em qualquer momento da prova pela conformidade técnica das suas viaturas e equipamento, sob pena de desqualificação a ser pronunciada pelo CCD.

**1.9** - Caso o reservatório de combustível não seja o de origem e colocado fora da sua posição original, é obrigatório o uso de um depósito de segurança conforme o Art. 253-14 e o Art. 279-6.3 do Anexo J.

**1.10** - O combustível a utilizar tem de cumprir, com o disposto no Art. 5 deste regulamento.

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

**1.12 - Peso mínimo** das viaturas conforme Art.279-4.1 do Anexo J. A pesagem é realizada com o piloto a bordo usando o seu equipamento de corrida completo (fato de competição + roupa interior + luvas + balaclava + botas + capacete + @9FK) e a viatura com os líquidos restantes quando a pesagem é feita.

**1.14 - Luzes traseiras** em conformidade com o Art.279-11.5 do Anexo J. A sua localização, no sentido longitudinal do veículo, não pode estar a mais de 20cm do oculo traseiro, que deve estar limpo sempre que a viatura se apresente na pré-grelha.

**1.15 - Vidros** em conformidade com o Art.279-10.2.2. No entanto é permitido o uso de vidros laterais e oculo traseiro, desde que os mesmos tenham aplicada película transparente de ambos os lados, interior e exterior, do vidro.

**1.16 - Palas de roda** - é obrigatório instalar palas de roda em conformidade com o disposto no Art. 252-7.7 do Anexo J, atrás das 4 rodas.

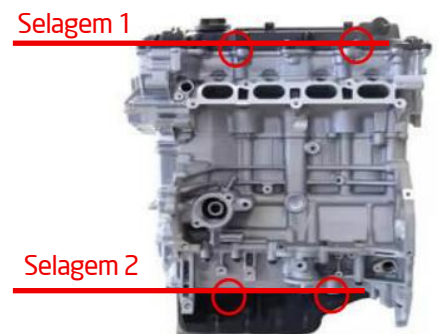
**1.17 - Selagem do motor** - No seguimento do Art.10.2.1 das PGAK, no momento do início de cada evento, as viaturas têm de apresentar selado o motor nos pontos identificados na figura seguinte:

- Os pontos de passagem do arame devem ser escolhidos tendo em conta:

- Que devem impedir a abertura parcial do componente a selar (Tampa das Válvulas e Cártex do Oleo).
- Que sejam duas selagens independentes, uma na tampa e outra no cártex.
- Que a finalização da selagem deve ficar em local de fácil acesso físico e visual.

- Terá de se prever a furação de parafusos ou furação das peças objeto de selagem, em que o orifício terá de ter um diâmetro mínimo de 1.5 mm, para a passagem do arame de selagem.

- Todos os pontos de selagem têm de se apresentar com o arame passado e prontos a finalizar a selagem.



A selagem realizada na primeira prova em que a viatura participe será usada até à última prova do campeonato. Em caso de necessidade, o motor apenas poderá ser desselado após comunicação ao Delegado Técnico do CPRx e com autorização deste.

**ART. 2. VIATURAS ADMITIDAS**

Viaturas com homologação válida, caducada ou que nunca possuíram homologação FIA/FPAK, utilizando motores atmosféricos, dispostas de duas (2) rodas motrizes de tração (dianteira) ou propulsão (traseira) e com motor de origem para o modelo em questão. Estas viaturas têm de ser exclusivamente de série, sendo que se possuírem ficha de homologação a mesma terá de ser de Grupo N e respeitada na íntegra, caso não tenham, terão de respeitar o Art.6 do presente regulamento.

**ART. 3. DIVISÕES**

Divisão	Regulamento	Cilindrada (Máx)	Peso Min (kg)
Div 1.0	FH + FPAK + Art. 279 do Anexo J	Até 1000 cm <sup>3</sup>	770Kg
Div 1.6	FH + FPAK + Art. 279 do Anexo J	Até 1600 cm <sup>3</sup>	1020Kg

O peso do carro é medido com o piloto a bordo, com o equipamento de segurança completo e com os fluidos restantes.

**ART. 4. EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA****4.1 - Viatura**

Conforme o disposto nos atuais Art. 253 e Art. 279-11 do Anexo J e Boletim Técnico "[Tabela de Equipamentos de Segurança](#)" no site da FPAK.

**4.2 - Equipamento do Piloto**

Com homologação válida, em conformidade com o disposto pelo Capítulo III do Anexo L ao CDI e Boletim Técnico "[Tabela de Equipamentos de Segurança](#)" no site da FPAK.

**4.3 - Formulários de Equipamento de Segurança**

Na primeira prova do campeonato em que seja apresentada a viatura nas Verificações Técnicas Iniciais, a mesma deve ser acompanhada de o "[Formulário de Equipamento Segurança de Viaturas](#)" e o "[Formulário de Equipamento Segurança de Pilotos](#)" devidamente preenchidos e assinados.

**ART. 5. COMBUSTIVEL**

**5.1** - O combustível a utilizar no Campeonato de Iniciados é obrigatoriamente de origem comercial adquirida de acordo com o estipulado no Art.8 do Regulamento Particular da Prova.

**5.2 - Recolha de combustível/analise de combustível** - a recolha de amostra de combustível pode ser feita em qualquer momento da prova/evento, tendo o concorrente de garantir sempre pelo menos 3 litros de combustível no deposito.

A amostra de combustível será analisada no equipamento Digatron DT-64 Fuel Meter Test, certificado pela FPAK, oficial do fornecedor de combustível, pelo método de comparação.

Em caso de uma não conformidade o teste de comparação deve ser repetido 3 vezes.

Se a não conformidade se mantiver, o Delegado técnico da FPAK deve retirar três amostras de combustível que, depois de identificadas devem seguir para análise laboratorial e todas as despesas inerentes a este processo serão imputadas ao concorrente.

**ART. 6. DIVISÃO 1.0****6.1 - Geral**

- **Obrigatório** - Apresentação do manual técnico do fabricante da viatura.

- A apresentação do manual técnico pode ser exigida durante qualquer momento da prova/evento pela equipa técnica.

- Em caso de dúvida sobre qualquer órgão durante uma verificação técnica, o concorrente tem de comprovar que o que está montado está correto. Se a dúvida persistir o órgão pode ser selado para posterior análise.

- Qualquer tipo de alteração não contemplada neste regulamento significa que a mesma não é permitida face ao modelo/concessão de fábrica (original).

- Nos veículos participantes neste campeonato só podem ser aplicadas peças e/ou componentes originais ou equivalentes, cumprindo sempre as especificações do fabricante.

- A FPAK reserva-se no direito de selar ou marcar qualquer componente da viatura.

**6.2 - Motor**

- É proibido o uso de motores que incorporem sistemas de válvulas variáveis (vtec, vvti, vvt e outros).

- O motor tem de ser uma unidade standard da marca e modelo não podendo exceder a cilindrada permitida Não é permitida nenhuma modificação de qualquer género quer a todos os órgãos móveis como fixos, tendo o motor de manter as especificações do fabricante e cumprir com as fichas técnicas do mesmo.

- O número de série e o tipo de motor tem de estar legível.

- Não é permitida qualquer alteração ao sistema de distribuição do motor, tendo o mesmo de apresentar os valores do diagrama original de fabrico.
- Não é permitida qualquer alteração ao sistema de lubrificação.
- É permitida uma retificação máxima da cabeça do motor até 0,6mm
- É proibida qualquer modificação à altura do bloco de série
- Se o veículo tiver ar condicionado é permitido suprimir o compressor e respetivas tubagens.
- O motor tem de manter todos os periféricos de série, exceto sensores elétricos e quando aplicáveis válvulas de recirculação de gases de escape.

### **6.3 - Refrigeração do Motor**

- Não é permitida qualquer alteração ao sistema de refrigeração.
- A bomba de água tem de ser original ou equivalente e o seu funcionamento tem de ser da forma como foi originalmente projetada.
- A correia auxiliar tem de ser de referência original ou equivalente.

### **6.4 - Admissão de Ar (motor)**

- Não é permitida qualquer tipo de modificação ao sistema de admissão de ar de origem.
- Filtro de ar assim como a tubagem até à borboleta de admissão, são livres.

### **6.5- Sistema de Combustível**

- Não é permitida qualquer tipo de modificação ao sistema de combustível de origem, desde a sua entrada no cofre do motor até ao seu retorno ao depósito, caso exista. Entenda-se como entrada no cofre do motor o ponto em que a tubagem proveniente do depósito conecta com a rampa de injeção.
- Bomba de alta pressão de combustível tem de ser original ou equivalente.

### **6.6 - Sistema de Escape**

- Sistema de escape original, inclusive o coletor. É permitido suprimir as painéis de escape.
- Catalisador, é obrigatório para todas as viaturas. É autorizada a montagem de catalisadores disponíveis no circuito de comercialização de venda ao público.

### **6.7 - Sistema de Ignição**

- As bobinas têm de ser conforme as originais.
- Não é permitido qualquer modificação ao sistema de ignição de série do motor
- As velas de ignição têm de ser de referência original ou equivalente.

### **6.8 - Unidade Comando do Motor**

- A unidade de comando do motor (Centralina) tem de ser a original ou equivalente colocada no local de origem, sendo o mapa/software livre.
- As unidades poderão ser identificadas/seladas, assim como a sua fixação que poderá ser também selada.

### **6.9 - Chassi**

- Nenhuma parte do chassi poderá ser removida, reforçada ou alterada. Isto inclui qualquer tipo de solda de reforço.

### **6.10 - Proteção de Cáster**

- A utilização de proteção de cáster é obrigatória

### **6.11 - Interior**

- No corta-fogo do motor para o habitáculo é permitido abrir furação para a passagem do cabo de comando do corta corrente, e tubagem do sistema de extinção (caso tenha) e tubagem de combustível.
- Todas as guarnições (plásticos) interior podem ser retiradas com a exceção do tablier. Os forros e tapetes podem ser suprimidos. Nas portas e painéis laterais da viatura é permitido retirar os materiais de insonorização mas, nas portas, devem ser substituídos por revestimento em material não combustível.
- A pedaleira tem de ser a original, com pedais originais no local original. A superfície de contacto dos pedais tem de ser revestida com material antiderrapante. É opcional o uso de um poisa pés para o piloto.
- O espelho retrovisor tem de estar montado de forma original.

### **6.12 - Exterior**

- É autorizado a substituição de capô motor, tampa de mala, para-choques frente e traseiro de origem por outros em material compósito (fibras) sendo obrigatório que essas peças mantenham a forma e dimensões das de origem.
- É permitido retirar os faróis da frente e os faróis traseiros substituindo os mesmos por capas em fibra, desde que mantenham o aspeto original.
- Não é permitido cortar qualquer elemento para aumentar as aberturas de arrefecimento.
- É permitido retirar os faróis suplementares, sendo utilizadas as aberturas assim disponíveis para a instalação de condutas de arrefecimento de travões, mas só uma para cada lado da viatura e com o diâmetro inferior máximo de 10 cm
- Nenhum painel pode ser modificado de qualquer forma.
- Os espelhos retrovisores têm de estar montados de forma original.
- O capô tem de usar dois fechos suplementares e o fecho original tem de ser removido.
- Todas as portas têm de manter a fechadura original e caso tenha fecho centralizado o mesmo tem de ser inutilizado.
- Podem ser montadas chapas de ligação/reforço do para choques ao guarda-lamas, uma de cada lado, sendo a dimensão máxima das mesmas de 80x30x1 mm.

**6.13 - Sistema Elétrico**

- A instalação elétrica original tem de ser mantida e não é permitida nenhuma alteração à mesma ou aos seus órgãos exceto: O sistema de Airbag tem que de ser removido
- O corta corrente principal que tem de conter o fio azul da ignição
- A montagem de sistemas de telemetria é opcional desde que não interfira com o funcionamento da viatura.
- O sistema de conta rotações, caso tenha, tem de ser original e sem nenhuma modificação.
- As luzes originais podem ser mantidas desde que se mantenham funcionais.
- O alternador tem de ser original ou equivalente, sem nenhuma modificação na parte mecânica ou elétrica.
- Não é permitida nenhuma modificação ao sistema de limpa para brisas exceto o depósito de água do mesmo, que poderá ter até 20L e ser recolocado no interior da viatura. A água/liquido contida neste depósito só pode ser usada para os sistema de limpa para brisas. A fixação do depósito à carroçaria tem de ser realizada mediante um suporte, abraçadeiras e parafusos metálicos.

**6.14 - Travões**

- O material de fricção das pastilhas de travão é livre mas tem de ser mantida a área de contacto e o desenho de origem.
- Os discos de travão têm de manter o formato e as medidas de origem. A alteração da zona de fricção de forma a aumentar a performance, como ranhuras ou furos, não é permitida.
- Não é permitido alterar os tubos de travão com a exceção dos tubos em borracha que podem ser substituídos por malha de aço.
- É permitido desativar o sistema de ABS.

**6.15 - Sistema de Direção**

- O volante de origem pode ser alterado desde que com a utilização de um cubo correspondente para a viatura.
- O sistema de trancamento da direção tem de ser inutilizado.
- O sistema de direção assistida, caso tenha, tem de se manter original e sem nenhuma modificação.
- Não é permitido qualquer alteração na caixa e coluna de direção.

**6.16 - Rodas**

- É proibido o uso de qualquer dispositivo de pré-aquecimento que permita manter ou modificar a temperatura dos pneus.
- É proibido o uso de roda suplente (Art. 279-9.2.8 do Anexo J)
- É proibido o uso de rodas gémeas ou com correntes
- Um espaçador por roda é autorizado. É proibida a utilização de espaçadores de roda de espessura superior a 25 mm e de diâmetro inferior ao do cubo da roda. Os espaçadores múltiplos ou laminados são proibidos. Os pernos/parafusos que apertam a roda têm de ser passantes no espaçador e apertarem direto ao cubo, ou seja, o uso de espaçador com descentramento de furação é proibido.

**6.17 - Pneus**

- Os pneus a utilizar serão conforme os descritos no boletim técnico "[Pneus de Ralicross e Kartcross](#)" no site da FPAK.
- Os pneus terão obrigatoriamente de ser usados conforme as características de fábrica, sendo proibido qualquer alteração ao desenho ou corte na borracha, assim como a adição de qualquer tipo de material com o objetivo de alterar as características da borracha.

**6.18 - Selagem de Componentes**

- Os concorrentes têm de prever furos com pelo menos 1,5 mm de diâmetro nos pontos de passagem do arame de selagem que tem de estar colocado aquando das verificações iniciais, no caso de tal não ocorrer poderão ver impedida a sua participação. Os elementos a selar serão:
- cabeça do motor - Pelo menos dois parafusos com cabeça furada na tampa das válvulas, lado da frente do motor.
- Bloco de motor - Pelo menos dois parafusos com cabeça furada no cárter, lado da frente do motor.
- Caixa de velocidades - Pelo menos dois parafusos com cabeça furada de aperto das carcaças da caixa de velocidades.

**6.19 - Transmissão**

- A caixa de velocidades utilizada tem de ser standard OEM com as relações originais para o modelo em questão, sendo, porém, autorizada a modificação da relação do diferencial o qual poderá ser com ou sem autoblocante. Por diferencial autoblocante mecânico, entende-se qualquer sistema que funcione exclusivamente mecanicamente, ou seja sem ajuda de um sistema hidráulico ou elétrico.
- A carcaça e "cloche" tem de ser originais e de material original.
- O material interno da caixa de velocidades tem de ser o original e não pode ser efetuada qualquer modificação.
- Não é permitido a alteração do funcionamento de qualquer órgão interno da caixa de velocidades.
- Não é permitido a alteração do funcionamento de qualquer outro órgão externo da caixa de velocidades. O sistema de seleção de velocidades tem de ser original e sem qualquer alteração.
- As transmissões tem de ser as originais ou equivalentes, mantendo as medidas e tipo de material usado pelo fabricante do veículo.

**6.20 - Suspensões**

- Os braços de suspensão têm de ser originais ou equivalentes e não é permitido qualquer alteração aos mesmos.
- Não é permitido o uso de barras de anti-aproximação.
- Não é permitida qualquer alteração à suspensão, pontos de montagem, casquilhos, amortecedores ou molas.
- Não é permitido adicionar material de amortecimento ou cortar os existentes.
- É permitido a substituição de molas originais por molas de competição com outra taragem/dureza mas, indicadas para o modelo em questão. Não é autorizada qualquer alteração aos seus suportes/bases para adaptação de molas com tamanhos diferentes.

**ART. 7. DIVISÃO 1.6**

**7.1 - Caixa de velocidades e transmissão** - conforme o estabelecido no Art. 255-5.2 do Anexo J ao CDI, sendo, porém, autorizada a modificação da relação do diferencial o qual poderá ser com ou sem autoblocante. Por diferencial autoblocante mecânico, entende-se qualquer sistema que funcione exclusivamente mecanicamente, ou seja sem ajuda de um sistema hidráulico ou elétrico.

A caixa de velocidades tem de manter a sua configuração de origem exterior inalterável podendo o seu interior ser modificado, assim como os rapports, "crabots" e as relações de caixa, mas sendo obrigatório o sistema de comando em H.

É proibida a utilização de caixas de velocidades homologadas nas variantes kit (VK e VKS), bem como comandos sequenciais, mecânicos ou hidráulicos.

É proibida a utilização de caixas de velocidades sequenciais.

**7.2 - Motor** - cilindrada máxima de 1600 cm<sup>3</sup>, sendo totalmente de série.

Apenas motores atmosféricos serão permitidos.

É proibido o uso de motores que incorporem sistemas de válvulas variáveis (vtec, vvti, vvt e outros).

O motor tem de manter todos os periféricos de serie, exceto sensores elétricos e quando aplicáveis válvulas de recirculação de gases de escape.

É proibida qualquer modificação à árvore de cames de série

É proibida qualquer modificação à cambota de série

É proibida qualquer modificação ao volante do motor de série

É proibida qualquer modificação às válvulas de série

É proibida qualquer modificação aos pistões de série

É proibida qualquer modificação à altura do bloco de série

É permitida uma retificação máxima da cabeça do motor até 0,6mm

O número de serie e o tipo de motor tem de estar legível.

**7.3 - Sistema de ignição**

É proibido qualquer modificação ao sistema de ignição de série do motor

**7.4 - Sistema de Combustível**

Tem de manter o sistema e os componentes de série do motor.

**7.5 - Admissão**

Tem de manter o coletor de série do motor e a borboleta

**7.6 - Escape**

Tem de manter o coletor de série do motor (conforme Anexo J 255 art 5.1.16)

É proibida a utilização de coletores de admissão e caixas de borboletas homologadas nas variantes kit (VK e VKS).

Na dúvida na aplicação regulamentar técnica desta categoria e por exceção aos anexos J 255 e 279 o presente artigo técnico 6.2.1 prevalece sobre os atrás mencionados.

**7.7 - - Carroçaria** - aplica-se o disposto no Art. 6.1.3 do presente regulamento

- os forros e tapetes podem ser suprimidos, nas portas e painéis laterais da viatura é permitido retirar os materiais de insonorização mas devem ser substituídos por revestimento em material não combustível.

**7.8 - Selagens** - os concorrentes têm de prever furos com pelo menos 1,5 mm de diâmetro nos pontos de passagem do arame de selagem que tem de estar colocado aquando das verificações iniciais, no caso de tal não ocorrer poderão ver impedida a sua participação.

Os elementos a selar serão:

- cabeça do motor/Bloco de motor

- bloco do motor/Carter óleo do motor

<b>ATUALIZAÇÕES</b>		
<b>Data</b>	<b>Estado</b>	<b>Artigo</b>
18/02/2026	<b>ACTUALIZADO</b>	<b>6 PARA AMBAS AS DIVISÕES DIVISÃO 1.0</b>
18/02/2026	<b>ACTUALIZADO</b>	<b>7 DIVISÃO 1.0</b>
18/02/2026	<b>ACTUALIZADO</b>	<b>7.1 6.19</b>
18/02/2026	<b>ACTUALIZADO</b>	<b>7.2 6.20</b>
18/02/2026	<b>ACTUALIZADO</b>	<b>8 7 DIVISÃO 1.6</b>
18/02/2026	<b>NOVO</b>	<b>7.2, 7.3, 7.4, 7.5, 7.6, 7.7 e 7.8</b>
15/05/2026	<b>NOVO</b>	<b>1.17</b>