

Publicado em 02.03.2023

Atualizado em XX.XX.2023

INTRODUÇÃO

Os presentes regulamentos técnicos estabelecem orientações e normas mínimas para a construção e exploração de veículos utilizados na FPAK Drag Racing. É responsabilidade do participante estar familiarizado com o conteúdo destas regulações técnicas e cumprir os seus requisitos. Não é responsabilidade dos Oficiais descobrir todas as potenciais questões de conformidade com as regras. A responsabilidade pelo cumprimento destes Regulamentos Técnicos depende, em primeiro lugar, do concorrente. É sempre permitido equipamento de segurança adicional ou reforço do equipamento de segurança e os níveis de equipamento de segurança indicados nestes Regulamentos Técnicos são níveis mínimos prescritos para um determinado tipo de competição e não proibem o concorrente individual de utilizar equipamentos de segurança adicionais.

Os concorrentes são encorajados a investigar a disponibilidade de dispositivos ou equipamentos de segurança adicionais para o seu tipo de competição.

Em casos contestados, quer um item, dispositivo ou peça de equipamento que favoreça o melhoramento de segurança ou melhoramento de desempenho será determinado pelo Delegado Técnico da FPAK ou pelo Departamento Técnico da FPAK. Além disso, só são permitidos, no que diz respeito aos equipamentos que melhoram o desempenho, é o princípio geral de que, a menos que os equipamentos opcionais que melhoram o desempenho ou as modificações relacionadas com o desempenho sejam especificamente permitidos pelos presentes Regulamentos Técnicos, caso contrário são proibidos.

Ao longo destes Regulamentos Técnicos, são feitas algumas referências a determinados produtos e equipamentos que satisfaçam determinadas normas e especificações (isto é, FIA-Standard, SFI Specs, Snell, DOT, etc.). É importante perceber que estes produtos são fabricados para satisfazerem determinadas especificações e, após a conclusão, o fabricante rotula o produto como cumprindo essa norma ou especificação.

Portanto, exceto conforme descrito de acordo com quaisquer requisitos, qualquer alteração ao produto anula essa certificação. Em caso algum, qualquer produto certificado pode ser modificado, alterado ou de qualquer forma variar da condição "conforme fabricado".

AVISO: É da responsabilidade do concorrente, não da FPAK ou de qualquer um dos seus funcionários, garantir que todos os equipamentos de segurança sejam aprovados e sejam corretamente instalados, usados, mantidos e utilizados. Carros, peças e/ou equipamento não autorizados não serão considerados aprovados por terem passado por inspeção técnica/verificações técnicas a qualquer momento, ou por qualquer número de vezes. Além disso, ter passado por inspeções/controles técnicos a qualquer momento, ou em qualquer número de vezes, não é uma defesa de uma violação encontrada em novas inspeções.

1.MOTOR

1 SISTEMA DE ARREFECIMENTO

Todo o sistema de refrigeração / radiador utilizado tem de estar instalado no local previsto de série para o tipo de carroçaria usada. Nas viaturas com motor dianteiro, o sistema de refrigeração/radiador tem de ser instalado na frente do motor. Nas viaturas com motor traseiro e que cujo radiador é montado na frente do motor, um deflector tem de ser instalado a toda largura entre os pilares esquerdo e direito da gaiola de segurança e até à parte mais acima (topo) dessa mesma gaiola de segurança. A parte acima da longarina superior pode ser a largura dos arcos traseiros da armadura de segurança, a menos que o radiador não se estenda acima do arco dos ombros. Se o radiador se estender acima do arco dos ombros, a placa deflectora tem de manter a largura do radiador. Ver Regulamento Técnico Geral 4.3

1.2 MOTOR

Somente os motores de automóveis podem ser autorizados nas diversas, salvo menção em contrário nos Regulamentos de Categoria. Os concorrentes das classes peso/cilindrada têm de declarar a cilindrada do motor que utilizam nas verificações técnicas; em caso algum, a deslocação efetiva do motor pode exceder a deslocação declarada do motor em mais de 16cm³. 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 de 610mm (24") do solo qualquer que seja a classe, salvo para os camiões. Altura máxima de 915mm (36") para viaturas que façam corrida em 12.00 segundos ou mais lento; 787mm (31") para viaturas que façam a corrida entre 10.00 a 11.99 segundos; e 610mm (24") para as viaturas que façam em corrida 9.99 segundos ou mais rápido. O motor tem de estar fixado ao chassis por pelo menos dois (2) parafusos de 10mm Grau 5 (ou Classe 8.8).

O comando das válvulas tem de incorporar molas de válvula de automóvel com o desenho convencional; o uso de um controle pneumático de válvulas é proibido em todas as categorias. Em todas as viaturas, com exceção das viaturas ET com tempos mais lentos que 10.99 segundos, é obrigatório o uso de um eixo balanceador, conforme a Especificação SFI 18.1 ou de um cubo de metal maciço. Em todas as viaturas equipadas na frente com um eixo balanceador montado por pressão, este terá de ser instalado, por forma a evitar uma perda acidental (ou seja, perfurado e parafusado). Rolamentos de cerâmica proibidos para todas as categorias da FPAK. Para calcular a deslocação para a classificação dos motores rotativo, o volume da câmara rotativa deve ser multiplicado pelo fator 2.2.

1.2.1 CABEÇA DOS CILINDROS

Ver Regulamentos da Categoria.

1.3 ESCAPE

Todas as viaturas têm de estar equipadas com coletores de escape, tubos de escape ou de chaminé (canhão) de escape, instalados de forma a evacuar os gases de escape para fora da carroçaria, sendo direcionados para a traseira da viatura, longe do piloto e do depósito de combustível. Nenhuma parte do sistema de escape poderá ser dirigido para dentro do habitáculo.

Os canhões (chaminés) de escape têm de estar equipados com uma fixação por meio de braçadeiras de metal, para que evite a sua perda durante a corrida. Os componentes de um sistema de escape que seja formado por várias partes amovíveis têm de ser presos com segurança seja usando um cabo aprovado pela FIA, seja por um ponto de solda com o mínimo de 13mm localizado em cada tubo principal para evitar a perda de componentes do sistema durante a competição.

Se forem utilizados silenciadores (painéis de escape) estes têm de ser firmemente fixados ao sistema de escape e à carroçaria ou ao chassis da viatura. O uso de tubos flexíveis é proibido em todas as categorias.

Consistente com seus esforços para manter a aceitação das corridas de drag racing como um desporto e recreação reconhecidos, a FPAK está testando dispositivos de abafamento de escapamento (painéis de escape, etc) e pode, com o tempo, exigir o uso de tais equipamentos em certas áreas de controle ambiental. A missão da FPAK é preservar o direito de correr. Em muitas comunidades, o direito de correr está sujeito a redução de ruído e cumprimento de leis, decretos, regulamentos ou acordos sobre ruído local e silêncio. Portanto, todos os concorrentes têm de cumprir todas as regras de nível de ruído aplicáveis à sua classe no Regulamento, e têm de cumprir com quaisquer requisitos de redução de ruído (incluindo silenciadores) determinados em qualquer faixa de pista na qual competem. A FPAK tem o poder de impor regras relativas aos silenciadores e regulamentos relacionadas com o ruído, para além das exigidas por este regulamento.

1.4	<p>PROTEÇÃO CONTRA CHAMAS – ESCUDOS DE PROTEÇÃO</p> <p>A entrada de ar do carburador não pode estar diretamente exposta. Na ausência de um capô, o carburador tem de estar equipado com uma proteção contra faíscas ou chamas ou uma entrada de ar que cubra as faces superior, traseira e lateral e evite que o combustível seja aspirado ou projetado para a face do piloto. Além disso, qualquer viatura que seja conduzida (não rebocado) na linha das boxes e equipadas com aberturas desprotegidas por um capô ou cobertura, tem de ser instalada uma grelha sobre essas aberturas para evitar a entrada de qualquer objeto.</p>
1.5	<p>SISTEMAS DE COMBUSTÍVEL</p> <p>Localização: Todos os depósitos, células, canalizações, bombas, válvulas, etc., de combustível, têm de estar fora do habitáculo e dentro dos limites da carroçaria e/ou da carroçaria em aço (estrutura tubular). Nas viaturas com carroçaria completa, os depósitos refrigerados (se autorizados) têm de estar instalados no mínimo a 152mm para a frente do cárter/da carcaça do volante motor para as viaturas com tração traseira, e do lado oposto do cárter/da carcaça do volante motor, para as viaturas com tração dianteira. As válvulas de abastecimento de combustível e os isoladores do manómetro de pressão de combustível têm de ser instalados, no mínimo a 152mm, para a frente do cárter/da carcaça do volante motor. Os isoladores do manómetro de combustível, equipados com tubos metálicos trançados, podem ser montados na divisória do corta fogo.</p> <p>Depósitos: Onde permitido pelos Regulamentos de Categoria, as células de combustível ou depósitos situados fora da carroçaria e/ou chassi terão de ser encerrados numa estrutura de tubo de aço com um diâmetro exterior mínimo de 32x1.5mm (1¼"x0.058") de Chromolybdenum, em titânio de Grau 9 ou Docol R8 ou 32x3mm (1¼"x0.118") de tubo aço macio. Todos os depósitos de combustível ou células têm de estar isolado do habitáculo por uma divisória construída com pelo menos 0.6mm de aço ou 0.8mm de alumínio, completamente estanque que impeça o combustível de ser derramado para dentro do habitáculo. 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 positivo (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 SFI 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 no mínimo de 0.6mm ou alumínio no mínimo de 0.8mm. Todos os depósitos ou células combustíveis não metálicas têm de ser ligada à terra no chassis e acoplados ao chassi. Ver Desenho 3</p> <p>Condutas (tubos): Todas as linhas (tubagem) de combustível não originais (OEM) (incluindo a tubagem para o manómetro de nível e/ou a tubagem do registrador de dados) têm de ser metálicas, mala metálica entrançada ou aprovadas pela FIA com reforço trançado. Um comprimento total máximo de 305mm (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 motociclo são proibidos. Os tubos de combustível (com exceção dos com malha metálica) que se encontrem perto do cárter/carcaça do volante motor têm de passar dentro de um tubo de aço de 406mm com uma espessura de parede mínimo de 3mm e preso com segurança para fornecer proteção contra a rutura 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. Aeroquip FC300, FC332, Aeroquip Star Lite 200, AQPSocketless; Earl's Prolite; Gates LOL Plus; Goodridge 710; Russell Twist-Loc 836 e XRP-79; Fragola Performance System Series 8000 Push-Lite Race Hose; Goodridge 536; XRP HS-79; Tubo Dayco Imperial Nylo-seal. As linhas de combustível não podem passar pelo túnel da transmissão. Não são permitidas abraçadeiras metálicas para tubos, nas linhas de combustível aceites pela FPAK.</p> <p>Bombas / Válvulas: As viaturas com bombas mecânicas de combustível não originais (OEM) têm de ter uma válvula de corte de combustível de aço rápida de fácil alcance para o piloto e localizada na linha de combustível principal entre o depósito de combustível e o carburador e/ou injetores. São proibidos os sistemas de recirculação de combustível que não façam parte do sistema normal de combustível / bomba. Todos os carros no Pro Stock 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>Combustível/Ar: É proibido qualquer método para o arrefecimento ou aquecimento artificial do combustível (i.e., depósitos refrigerados, toalhas molhadas, gelo, freon, panos húmidos, etc.), salvo indicação em contrário nos Regulamentos de Categoria; Depósitos refrigerados, toalhas molhadas, etc., são permitidos nas classes ET Handicap. Toalhas molhadas, trapos, gelo, etc., têm de ser removidos antes que a viatura deixe a área de preparação (staging area). Somente temperatura ambiente; arrefecimento ou outra forma de alterar as condições da entrada de ar é proibida a não ser que a viatura tenha equipamento original. Pulverização da admissão com qualquer spray artificial ou de arrefecimento é proibida.</p> <p>Combustíveis alternativos: Recipientes para combustíveis alternativos têm de ser rotulados permanentemente pelo fabricante como apropriado para Gás Natural Comprimido (GNC) ou Propano. O tanque tem de possuir um orifício de ventilação. Sistemas de combustível de substituição têm de incorporar uma válvula de alívio de pressão que atenda aos padrões mencionado na NFPA 52, bem como uma válvula de corte manual conforme as normas exigidas pelo NFPA 52 para os sistemas de viaturas com GNC. Os fabricantes têm de assegurar que todos os tubos flexíveis/linhas utilizadas para combustíveis alternativos são distintiva e permanentemente marcadas com seu nome ou nome comercial, uma marca de identificação de serviço e a pressão de construção. Os tubos flexíveis de plástico, ferro fundido, galvanizado, de alumínio ou de cobre não são permitidos</p>
1.5.1	<p>INDUÇÃO</p> <p>Ver Regulamentos da Categoria</p>
1.5.2	<p>INJETOR</p> <p>Ver Regulamentos da Categoria</p>
1.5.3	<p>CARBURADOR</p> <p>Ver Regulamentos da Categoria</p>
1.5.4	<p>COLETOR DE ADMISSÃO</p> <p>Ver Regulamentos da Categoria</p>
1.6	<p>COMBUSTÍVEIS</p> <p>Gasolina de competição: No contexto do presente anexo, a gasolina é definida exclusivamente como uma mistura de hidrocarbonetos. Substâncias que não sejam hidrocarbonetos que não aumentam a energia específica da gasolina são permitidos na medida em que seu volume não exceda 0,15% e sejam misturados com a gasolina pelo refinador ou fabricante do combustível.</p> <p>A gasolina é um bom isolante elétrico ou dielétrico; sua eficiência relativa como isolamento é representada pela sua constante dielétrica. Durante os eventos da FPAK, o combustível é testado e certificado após as várias análises químicas consideradas apropriadas pelos comissários de controle de combustível. A gasolina de uma viatura pode ser testada diretamente do depósito de combustível antes da competição. Toda a gasolina utilizada na competição FPAK deve ser sem chumbo.</p> <p>Metanol: O metanol é um líquido límpido e incolor com um odor suave à temperatura ambiente. O metanol é vendido com duas qualidades, A e AA. Ambas as qualidades são permitidas em competições da FPAK, e os concorrentes têm de garantir que o metanol que eles compram está em conformidade com os padrões de pureza da FPAK. O padrão de pureza para cada qualidade é apresentado na tabela abaixo.</p>

ESPECIFICAÇÕES PARA O METANOL PURO

PROPRIEDADES	Mínimo	Máximo
	QUALIDADE A	QUALIDADE AA
Teor de Metanol, percentagem de peso mínimo	99.85	99.85
Acetona e aldeídos, ppm, máximo	30	30
Acetona, ppm, máximo	20	
Etanol, ppm, máximo	10	
Ácido (como ácido acético), ppm, máximo	30	30
Teor de água, ppm, máximo	1500	1000
Densidade a 20°C	0,7928	0,7928
Tempo de teste de permanganato, mínimo	30	30
Odor	Característico	
Faixa de destilação em 1010 hPa (760 mm Mercúrio(Hg))	Máximo 1°C	Incluindo 64,4 ±0,1°C a 760 mm Hg
Cor, Teste de platina-cobalto, mistura	5	5
Aspecto	Claro - Incolor	
Residual em evaporação, g/100 ml	0,001	0,001
Impurezas carbonizáveis, cor, teste de platina-cobalto máximo	30	30

Durante as provas da FPAK, o metanol é testado e certificado após as várias análises químicas consideradas apropriadas pelos comissários responsáveis pelo controle de combustível. Para ser considerado compatível, o metanol usado nas competições da FPAK tem de estar em conformidade com os padrões federais de pureza dos EUA. Qualquer desvio desses padrões devido a impurezas (além dos limites estabelecidos pelas regulamentações federais dos EUA) na amostra de combustível resultará numa ação disciplinar determinada pelos Comissários Oficiais. Como o metanol é uma substância higroscópica, ele absorve facilmente a umidade do ar, o que rapidamente o torna impróprio para uso como combustível nas competições da FPAK. Recomenda-se aos concorrentes para manter os recipientes de metanol hermeticamente fechados em todos os momentos para minimizar a absorção de água, e para que amostras do seu metanol possam ser verificadas pelos Comissários encarregados do Controle de Combustível, sempre que a sua pureza seja questionada.

Nitrometano: Todo o nitrometano tem de conter um marcador que muda de cor quando sensibilizado ou contaminado; O nitrometano incolor não é permitido.

Todo o Nitrometano deve ser armazenado de forma segura e estar num compartimento trancado quando não for acompanhado. Se não o fizer, resultará em sanções decididas pelos Comissários Desportivos do Evento.

ESPECIFICAÇÕES PARA METHANOL PURO

PROPRIEDADES	Mínimo	Máximo
Nitrometano	99,5 %	Não aplicável
Água	Não aplicável	0,5 %
Gravidade específica @ 60° F (15,56°C)	1,140	1,145
Acidez, por exemplo ácido acético	Não aplicável	0,20%
Amina	Não aplicável	Não autorizado
Metais pesados (Pb, Hg)	Não aplicável	Não autorizado
Álcoois e produtos compatíveis com o processo de fabricação	Balanço de massa	Balanço de massa
Nitrometano de cor clara (amarelo claro) não permitido	Não aplicável	Não aplicável
Odor (típico)	Não aplicável	Não aplicável
Éter metílico e tert-butilico	Não aplicável	0,1%
Sulfato de dimetil	Não aplicável	15 ppm

Propriedade física típica	
Peso molecular	61,04
Ponto de ebulição	101°C (241°F)
Temperatura crítica	315°C (599°F)
Pressão crítica	62 atm, 915 psi, 6282 kPa
Pressão de vapor	
@ 20°C / 68° F	27,3 mm Hg (3,6 kPa)
@ 40°C / 104° F	74,8 mm Hg (9,9 kPa)
@ 60°C / 140° F	177,8 mm Hg (23,7 kPa)
Densidade	
@ 0°C / 32°F	1,162 g/ml
@ 20°C / 68°F	1,138 g/ml
@ 30°C / 86°F	1,124 g/ml
@ 50°C / 122°F	1,098 g/ml
Coefficiente Aproximado de Expansão 1/ ° C(1/° F)	0,00122 (0,00068)
Solubilidade H2O em NM @ 70° C (158° F)	19,3 % em peso

Óxido de propileno: O uso de óxido de propileno é proibido em todas as categorias.

1.6.1 ÓXIDO NITROSO

Óxido Nitroso: O uso do óxido nitroso está especificado conforme a regulamentação de cada classe. A utilização de qualquer substância que não seja o óxido nitroso como aditivo ou como mistura no sistema de combustível pressurizado é estritamente proibida. Todas as garrafas têm de ser montadas com segurança (não podem usar suportes de plástico), estampadas com classificação CE ou DOT mínima de 1800 libras (124 bars) e identificadas como óxido nitroso. Todas as garrafas que pesem 2,3kg ou com peso superior têm de ser montadas no interior dos membros longitudinais do habitáculo da viatura ou dentro dos limites da armadura de segurança. Cada garrafa de óxido nitroso com um peso até 15kg tem de ser fixada no mínimo com duas (2) abraçadeiras de metal de 25x2.5mm, (ou equivalente) de forma que uma


	<p>abraçadeira esteja no terço inferior e a segunda no terço superior da garrafa. Qualquer garrafa com peso de mais de 15kg tem de estar fixada com três (3) abraçadeiras com a mesma medida. Cada abraçadeira deve de ser fixada firmemente à armação com um mínimo de dois (2) parafusos Grau 10.9 de 10mm. A(s) garrafa(s) de óxido nitroso localizada no compartimento do piloto têm de estar equipadas com uma válvula de alívio de pressão e tem de ser expelidos para o lado de fora do habitáculo. O sistema tem de estar disponível comercialmente e instalado de acordo com as recomendações do fabricante. Nenhuma garrafa pode ser ativada até que o burnout esteja concluído. Nenhuma válvula é permitida para fechar a garrafa na linha de partida. Um interruptor Hobbs é obrigatório e deve ser instalado para que o sistema de circulação do nitro somente seja ativado quando houver pressão suficiente de combustível. O sistema de nitro deve de ser ativado por um interruptor de aceleração aberto.</p> <p>Todas as viaturas que utilizam uma garrafa de óxido nitroso têm de ostentar uma marca conforme com o Desenho nº 23. A marca será claramente visível e estará localizada num local onde provavelmente não será danificado em caso de acidente e próximo ao número da competição. Comercialmente disponível, aceite o aquecedor do tipo cobertor controlado por termóstato. É proibido qualquer outro aquecimento externo de garrafas.</p>
1.7	DERRAMAMENTO DE LÍQUIDO
	<p>Todas viaturas em competição equipadas com qualquer tipo de sistema de expansão que possa espalhar a água na pista, têm de estar equipadas com um recuperador que recolha o excesso de líquido. A capacidade mínima do recuperador é de 0.5 ltr (1pt); tem de ser fixado com segurança, ou seja, aparafusado ou retido por um gancho de fixação. Em viaturas que tenham compressor, ou consumindo nitrometano ou metanol, o transbordamento pode ser encaminhado para as condutas de escape.</p> <p>O uso de um tanque de expansão original é permitido em vez do recuperador.</p>
1.8	DISPOSITIVO DE CONTENÇÃO DA PARTE INFERIOR DO MOTOR
	<p>Nas categorias onde é especificado que tem de ser usado um dispositivo de recuperação de óleo na parte inferior do motor aceite pela FPAK, uma placa inferior pode ser utilizada em vez de um dispositivo ligado ao motor. A placa inferior terá de estender-se de uma longarina à outra, à frente do eixo do balanceador e na parte traseira do bloco do motor; ele tem de incluir um bordo no mínimo de 51mm de altura em todos os lados, a menos que seja especificado de outra forma no Regulamento de Categoria. Um revestimento de absorção de óleo não inflamável é obrigatório dentro do dispositivo de recuperação.</p> <p>Quando necessário, um dispositivo de contenção da parte inferior do motor SFI Spec 7.1 ou 7.2 tem de cobrir as laterais do bloco e da caixa até 25mm da superfície de acoplamento da cabeça do motor e estender-se até 38mm da parte dianteira e traseira da área do bloco de motor. A frente e a traseira do cárter de óleo têm de ser cobertas para cima no trilho. O dispositivo tem de estar livre de cortes, rasgos, aberturas, etc., que possam permitir uma fuga de óleo. Tem de ser fixado com pelo menos quatro correias, uma em cada canto. Um dispositivo positivo tem de ser usado para cobrir e conter as bombas de óleo externas que estão diretamente ligadas ao motor; este dispositivo terá de ser capaz de conter o óleo que sai do motor em caso de avaria. Tem de ter um elemento sólido (peça rígida) ao longo da borda superior para formar uma vedação hermética entre seus lados (e/ou o material absorvente) e o bloco do motor. Este dispositivo será atualizado/recertificado pelo fabricante original.</p>
1.9	SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO
	<p>Os cárteres húmidos, reservatórios para cárter seco, filtros de óleo, tubos de óleo, etc., são proibidos no habitáculo e fora da carroceria e/ou de carroçaria em aço/e guarda-lamas, exceto conforme indicado no Regulamento dos Top Fuel. Indicador de pressão de óleo e sua tubagem é permitida no habitáculo. As tubagens obrigatoriamente têm de ser metálicas ou em malha metálica, com diâmetro interno máximo de 5mm. Os aditivos suscetíveis de aumentar a potência são proibidos.</p> <p><u>Para PM, PS, TDM, TMFC:</u></p> <p>Todas as tubagens flexíveis e pressurizadas do circuito de óleo (incluindo as linhas de óleo manómetro, do registrador de dados e do balancim) têm de utilizar ligações de crimpagem disponíveis na fábrica e/ou comercialmente. Todos têm de ser usados de acordo com a aplicação pretendida. Tubos de desmontagem rápida feitos de plástico ou nylon são proibidos. Todas as tubagens têm de ter sido testadas. Todas as tubagens têm de ser testadas hidrostaticamente a 20.7 bar (300psi) por 30 segundos e não mostrar quaisquer sinais de descolamento, infiltração, vazamento, etc. Os concorrentes podem realizar os testes e anexar um rótulo em suas próprias linhas. Todas as linhas têm de ser orientadas de forma que não fiquem diretamente alinhadas em relação com as juntas da cabeça de motor na parte dianteira, traseira ou lateral das cabeças de motor.</p>
1.10	COMPRESSOR
	<p><u>Standard Tipo Roots:</u> 14-71</p> <p><u>Máximo comprimento do cárter:</u> 565mm comprimento, 286mm largura</p> <p><u>Máximo comprimento do rotor:</u> 483mm comprimento; 148mm diâmetro incluindo peças de fixação.</p> <p>O ângulo da hélice do rotor não pode exceder 1.575º/cm, e 76° total comprimento máximo do rotor de 483mm.</p> <p>O cárter tem de ser uma peça única com tampas removíveis nos rolamentos dianteiro e traseiro; o rotor tem de estar colocado no cárter/caixa.</p> <p><u>Para Top Fuel e Funny Car:</u></p> <p>A cavidade de entrada / saída é limitada a no máximo 25mm, medido a partir da face do suporte do rolamento até o fundo da cavidade. Para as especificações Top Fuel e Funny Car consulte os regulamentos de classe. O ângulo da hélice do rotor não pode exceder o de um rotor standard do tipo GM-Série 71, 1.575º/cm e 76° total comprimento máximo do rotor de 483mm. Para os Top Fuel e Funny Car, o overdrive do compressor não pode exceder 1:1,50. Os parafusos prisioneiros de alumínio (pernes) são obrigatórios para ligar o compressor ao coletor, se Methanol for usado como combustível. Consulte os Regulamentos de Classe para obter informações sobre o painel de proteção contra explosão e as especificações dos fixadores.</p> <p><u>Roots High Helix Compressor:</u></p> <p>Tem de ter as mesmas dimensões máximas do cárter e diâmetro máximo do rotor que o modelo Roots padrão. O ângulo da hélice do rotor não pode exceder 2.559º/cm e 123.5° no total para um comprimento máximo do rotor de 483mm. O overdrive máximo não pode exceder 1:1.70. Os parafusos prisioneiros de alumínio (pernes) são obrigatórios para ligar o compressor ao coletor. Consulte os Regulamentos da Classe para obter informações sobre o painel de proteção contra explosão e as especificações dos fixadores.</p> <p><u>Tipo Parafuso Compressor:</u></p> <p>Tem de estar em conformidade com as especificações. SFI 34.1. <u>Comprimento máximo do cárter:</u> 406mm de comprimento; 406mm de largura; espessura mínima do cárter e da placa frontal 6.35mm; espessura mínima da placa de apoio 8mm.</p> <p>Um painel de proteção contra a explosão do coletor de acordo com as especificações SFI 23.1 (além do painel do compressor) são obrigatórios.</p> <p>O uso de painéis de proteção dupla é permitido para compressores de parafuso PSI, somente se eles forem montados de acordo com as instruções da PSI. Qualquer outro uso de painéis de proteção dupla num compressor é proibido. Os parafusos prisioneiros de alumínio (pernes) são obrigatórios para ligar o compressor ao coletor. Antes que as viaturas entrem em prova, todas as modificações na construção, materiais e projeto de compressores de parafuso, etc., estão sujeitas à aprovação da FPAK.</p> <p>Todas as viaturas efetuando 9,99 ou mais rápido: as tubagens de combustível e/ou óleo têm de ser protegidas quando nas proximidades da correia de transmissão do compressor. Será possível usar uma proteção da correia ou uma proteção das tubulações. São proibidos os</p>

	compressores de velocidade variável de qualquer tipo. Os limites de sobrecarga do fabricante aplicam-se a todo o tipo de compressores. Ver Regulamento de Categoria para mais detalhes.
1.10.1	TURBOCOMPRESSOR
	Apenas turbocompressores disponíveis comercialmente são permitidos. Qualquer tipo de alteração ao turbocompressor é proibido. O uso de no máximo dois (2) turbocompressores é permitido. O tamanho do turbocompressor (se definido) será verificado medindo o furo da caixa até a extremidade dianteira da roda do impulsor. O diâmetro máximo da borda da caixa até a extremidade de fora da roda não pode exceder 2mm mais que o máximo admissível que o turbocompressor permite. Recomenda-se o uso de mantas de contenção balística. Recomenda-se o uso de mantas de contenção balística na caixa do compressor e na caixa da turbina. Podem ser aplicadas configurações de impulso máximo. Consulte os Regulamentos da Categoria para obter mais detalhes.
1.10.2	COMPRESSOR CENTRÍFUGO
	Apenas um compressor centrífugo disponível comercialmente é permitido. Qualquer tipo de alteração ao compressor centrífugo é proibido. Recomenda-se a utilização de manta de contenção balística na caixa do compressor. Aplicam-se limites de sobrecarga do fabricante. Consulte os Regulamentos da Categoria para mais detalhes.
1.11	DISPOSITIVO DE RETENÇÃO DE COMPRESSOR
	É obrigatório um dispositivo de retenção do compressor em conformidade com as especificações SFI de acordo com os Regulamentos de Categoria. Todos os carros com compressores, exceto aqueles do tipo de parafuso ou consumindo metanol, requerem uma retenção de especificação SFI 14.1. Todos os compressores que consomem metanol, exceto os compressores do tipo parafuso, requerem especificação SFI 14.2. Todos os compressores do tipo parafuso requerem especificação SFI 14.21 ou conforme indicado nos Regulamentos da Categoria. As correias de retenção do compressor e as linhas de combustível têm de ser instaladas de modo que, quando as correias de restrição estiverem totalmente tensionadas, nenhuma carga seja colocada em qualquer linha de combustível. Consulte os Regulamentos da Categoria. Todos os carros sobrealimentados com Nitrometano requerem um sistema de retenção do compressor que esteja em conformidade com as especificações. SFI 14.3. Todos os compressores de origem não necessitam de um painel de rebentamento ou de um sistema de retenção do tipo OEM. "Tipo OEM" neste caso significa que deve ter vindo originalmente com o motor de produção a ser utilizado.
1.12	ACELERADOR
	Qualquer que seja a classe, cada viatura tem de estar equipado com um pedal de acelerador, incluindo uma mola de retorno efetiva ligada diretamente à haste de controle do acelerador do carburador ou injeção. Um batente fixo ou dispositivo limitador tem de ser usado para evitar que o controle ultrapasse a posição central e para travar na posição aberta. Além das molas de retorno, um sistema que permita que o piloto feche a válvula de borboleta do carburador com seu pé tem de ser instalado em todos os controles modificados, exceto em sistemas operados hidráulicamente ou operados por cabo. De acordo com o Regulamento de Categoria, o controle de aceleração tem de ser manobrado diretamente pelo pé do piloto, sem a intervenção de um dispositivo eletrônico, pneumático, hidráulico ou outro. Em certas categorias são permitidas paragens de aceleração cronometradas que utilizem pneumática ou eletrônica para modular o acelerador após o lançamento inicial. O funcionamento eletrônico do acelerador é permitido quando instalado como um sistema OEM aplicável ao automóvel em causa. Nestas circunstâncias, a mola de retorno é dispensada sempre que seja impraticável acomodá-lo. Sistemas de controle de aceleração de cabo disponíveis comercialmente são permitidos. Controles manuais aprovados pela FPAK são permitidos para pessoas com deficiência. Os cabos e dispositivos de estrangulamento soldados ou soldados aos cabos de aço são proibidos. Nenhuma parte do controle do acelerador pode se projetar sob as longarinas.
1.13	TUBOS DE VENTILAÇÃO/RESPIRADORES
	Eles são obrigatórios quando são exigidos pelos Regulamentos de Categoria; eles são permitidos em todas as viaturas. Quando utilizados, esses tubos têm de terminar num recipiente recuperador fixada de forma permanente e com uma capacidade mínima de 3.8 ltr. (1gal) (a menos que especificado de outra forma nos Regulamentos de Categoria). O recuperador tem de ser dividido para evitar que o líquido transborde pela pista. Os tubos de ventilação têm de estar equipados com um sistema de fixação (abraçadeiras proibidas) em cada extremidade.
1.14	COBERTURAS / TAMPAS DE VÁLVULAS
	Coberturas de válvulas de metal ou fundidas obrigatórias em todas as viaturas com turbocompressores ou compressores, usando metanol como combustível. Tem de ser instalada e presa conforme as especificações do construtor. Ver regulamentos da categoria para viaturas que usem Nitrometano como combustível.
2 – TRANSMISSÃO	
2.1	DISPOSITIVO ANTI EXPLOÇÃO
	Se exigido pelos Regulamentos de Categoria, um suporte ou dispositivo tem de ser instalado para evitar que a caixa da embraiagem ou a blindagem do adaptador retornem para trás no caso de uma explosão do volante e/ou da embraiagem. O material exigido é o aço cromomolibdênio 4130 ou Docol R8, com um tamanho mínimo de 22.23x2.1mm (0.875"x0.083") com fixadores de 10mm. A utilização de pinos ou cavilhas de bloqueio são proibidos.
2.2	DISPOSITIVOS DE RETENÇÃO DO EIXO
	Todas as viaturas, especificadas nos Regulamentos de Categoria, tem de estar equipadas com um dispositivo satisfatório de retenção do eixo traseiro, de mínimo 3mm para alumínio e mínimo de 2mm para retentor de rolamento em aço, obrigatório. A restrição do eixo com grampos padrão "C" é proibida de acordo com os Regulamentos da Categoria.
2.3	EMBRAIAGEM
	Toda a viatura em competição, a menos que esteja equipada com uma transmissão automática, tem de ter uma embraiagem acionada pelo pé com paragem positiva (ou seja, sem deslizamento) para evitar que a embraiagem ultrapasse o centro ou ponto morto como no caso de embraiagens centrífugas. Todos os pedais têm de ser cobertos com material antiderrapante. São permitidos controles manuais aceites pela FPAK para deficientes físicos. Todas as embraiagens de fricção têm de estar de acordo com as especificações SFI 1.2, 1.3 ou 1.4, conforme Regulamentos de Categoria. Nas exigências de categoria que requerem uma embraiagem com as especificações SFI 1.2, uma embraiagem com as especificações SFI 1.5 pode ser utilizada. Embraiagens de discos múltiplos para viaturas com motor de óxido nítrico, compressor ou turbo compressor têm de estar em conformidade com as Especificações SFI 1.5 e terá de utilizar uma blindagem de volante de motor de acordo com as especificações SFI 6.3. Embraiagens de discos múltiplos para viaturas com motor de óxido nítrico, compressor não original ou turbocompressor não original têm de estar em conformidade com as Especificações. SFI 1.3, 1.4 ou 1.5 e terá de usar uma blindagem de volante de motor de acordo com especificações SFI 6.2 ou 6.3, salvo indicação em contrário no Regulamento da Categoria.
2.4	VEIOS DE TRANSMISSÃO
	Para as viaturas com veios de transmissão que contenham juntas universais: Para todas as viaturas de carroçaria fechada e aberta, com corrida entre 7.50 (*4.50) e 13.99 (*8.59), em vez de uma barra transversal localizada na parte traseira, mas a 152mm do centro da junta universal dianteira: um suporte tipo presilha dianteira do veio de transmissão é necessário em todas as viaturas, exceto para viaturas na corrida em 11.49 (*7.35) segundos ou mais lentos, equipados com pneus de estrada.

	<p>Viaturas de carroçaria fechada realizando uma corrida em 7.49 (* 4.49) segundos ou mais rápidos com a retenção original do piso (i.e., o piso original pode ser modificado de acordo com os Regulamentos de Categoria para remoção da transmissão, mas tem de estar intacto a partir de 152mm atrás do centro da junta universal frente para a traseira: um suporte tipo presilha dianteira do veio de transmissão é necessário.</p> <p>Viaturas de carroçaria fechada realizando uma corrida em 7.49 (* 4,49) segundos ou menos com piso original removido/substituído: cada veio de transmissão tem de ter nas suas extremidades suportes à volta em 360 graus, a não mais que 152mm as juntas em U e um tubo do veio de transmissão também são necessários.</p> <p>Viaturas de carroçaria aberta efetuando 7.49 (*4.49) segundos e mais rápido, com o veio de transmissão a passar por qualquer parte próxima do corpo do piloto: Cada extremidade do veio de transmissão tem de ter um suporte de veio de transmissão de 360 graus (redondo) a não mais que 152mm da junta em U e um tubo do veio de transmissão também é necessário. O tubo do veio de transmissão tem de estender-se até o comprimento total da parte do veio de transmissão que passe por qualquer parte próxima do corpo do piloto ou se estenda a até 152mm da linha central da junta (U) traseira. Para as viaturas com direção central em que o piloto esteja sentado sobre o sistema de transmissão em vez de um tubo de veio de transmissão, pode ser utilizado uma placa acima do veio de transmissão, de aço ou titânio, de espessura mínima de 3mm com um mínimo de quatro pontos de fixação ao chassis, usando parafusos de Grau 8, com um mínimo de 8mm soldados, ou podem ser usados polegadas pinos de empurrar/puxar de 6mm. A placa tem de ser pelo menos tão larga quanto o assento (banco).</p> <p>Para as viaturas com veio de transmissão sem juntas universais, mas que em frente de uma qualquer parte do corpo do piloto: Cada extremidade do veio de transmissão tem que ser completamente protegida na totalidade dos 360° por uma cobertura em aço com no mínimo de 1.6mm ou em alumínio com no mínimo 3mm. A cobertura traseira tem de envolver o acoplador. A cobertura frontal tem de envolver o veio de transmissão, da parte traseira do inversor até o final da manga da articulação, na área das pernas do piloto.</p> <p>DEFINIÇÃO DE SUPORTE (LOOP) DO VEIO DE TRANSMISSÃO:</p> <p>Suporte tipo em cercadura com 360°, com espessura mínima de 6mm e largura de 51mm ou tubo de aço soldado de 22.22x1.65mm (0.875"x0.065"), instalado e fixado de forma segura no chassis ou na estrutura do chassis, quando possível (ou na caixa original ou no chão quando não houver nenhum chassis) e situado a um máximo de 152mm da junta universal dianteira ou traseira para suportar o veio de transmissão no caso de uma falha da junta em U. (Veja o desenho 4)</p> <p>DEFINIÇÃO DE UM TUBO DE VEIO DE TRANSMISSÃO:</p> <p>O veio de transmissão tem de ser coberto com um tubo cônico, redondo, ou oval de 360 graus cobrindo a vedação dianteira em forma de U e estendendo-se no mínimo 305mm para trás. O tubo tem de ser de aço ou titânio com espessura não inferior a 1.3mm. O tubo do veio de transmissão tem de usar pelo menos quatro pontos de fixação ao chassis, usando parafusos de Grau 8, de pelo menos 8mm soldados ou pernes de pressão/tração de 6mm. É permitido ainda o uso de conjunto de tubo de duas peças é permitido com um mínimo de seis (6) parafusos de grau 8 de 10mm.</p>
2.5	VOLANTE MOTOR
	<p>O uso de volantes motor e / ou placas de pressão de ferro fundido padrão é proibido. O uso de volantes de alumínio é proibido no Top Fuel e Funny Car. Conformidade com especificações SFI 1.1, 1.2, 1.3, 1.4 ou 1.5 é obrigatório, salvo indicação em contrário nos Regulamentos da Categoria.</p>
2.6	BLINDAGEM DO VOLANTE MOTOR E DA PLACA DO MOTOR: GENERALIDADES
	<p>O uso de um cárter de embraiagem em alumínio é permitido em todas as categorias e aplicações. O cárter da embraiagem de alumínio tem de estar em conformidade com uma especificação SFI aplicável.</p> <p>Não é permitida nenhuma modificação ao formato original feito pelo construtor para as blindagens e/ou coberturas do volante motor nas especificações SFI 6.1, 6.2 ou 6.3. Um cárter de embraiagem com especificação SFI 6.1W é também autorizada desde que um cárter de embraiagem de especificação SFI 6.1 seja obrigatório ou permitido. Todos os cárteres de embraiagem têm de ser reinspeccionados e reverificados tal como o especificado pelo fabricante.</p> <p>Desde que os cárteres de embraiagem com especificações SFI sejam obrigatórias, todas as coberturas aplicáveis, todos os principais dispositivos de fixação, todas as placas de blindagem do motor, etc., sejam requeridas pelas especificações SFI ou pelo construtor, têm de ser montadas corretamente.</p> <p>Para todas as novas blindagens (escudos) de volante motor e para todas as blindagens de volante motor certificadas ou reverificadas depois de 01 de abril de 2013, todas as coberturas têm de estar alinhadas com a placa do motor; as coberturas podem ser rasgadas (entalhadas) para engrenagens/nariz do motor de arranque.</p> <p>Desde que um cárter de embraiagem SFI 6.1 ou 6.3 seja obrigatório, é igualmente obrigatório o uso de uma placa de motor, de uma só peça, para a parte posterior do bloco de motor. A placa de motor tem de ser construída em aço ou em chapa de liga de alumínio tratada termicamente 6061-T6, 7075-T6 ou 2024-T3 com uma espessura mínima de 3mm para as aplicações 6.1 e uma espessura mínima de 5mm para as aplicações 6.3.</p> <p>Além dos requisitos de elementos de fixação apresentados abaixo, a blindagem do volante motor SFI 6.3 tem de ser fixada à placa do motor por quatro (4) parafusos de (ombro) ressalto Grau 5 de 12mm de diâmetro de fixação com porcas em aço (ou titânio) de alta resistência, colocados um (1) em cada canto. Quando um cárter de embraiagem SFI 6.2 é obrigatório, ver capítulo 2:8 para requisitos de placa de motor e fixações.</p> <p>A blindagem do volante tem de ser fixa ao motor e a placa motora com um conjunto completo (todos os orifícios dos parafusos do motor disponíveis, ou conforme especificado pelo fabricante) com parafusos de Grau 8 (ou Classe 12.9) ou pernos resistência superior. É proibida a utilização de parafusos Allen para fixar a blindagem ao motor ou placa do motor, para prender as coberturas, etc.</p> <p>A classe de todos os parafusos (não pernos ou porcas) utilizados para fixar a blindagem do volante motor, coberturas, etc., tem de ser identificável; todas as porcas e parafusos associados à montagem da proteção do volante do motor, coberturas, etc., têm de ter profundidade, largura, etc. de padrão standard (são proibidos cabeças de parafusos de espessura reduzida, parafusos ocios, meias porcas, porcas de parede fina, etc.).</p> <p>A profundidade máxima da blindagem do volante de motor é de 219mm, com exceção de TF e FC, profundidade máxima de 239mm (interior).</p> <p>A espessura máxima de todas as placas de motor, meias placas e placas do motor montadas entre o motor e a blindagem do volante motor é de 13mm, exceto para a espessura da especificação SFI 6.1, que pode ir até 32mm no máximo. Todas as coberturas e fixadores associados à proteção do volante devem ser instalados antes de iniciar o motor a qualquer momento, incluindo nos warm-ups (aquecimentos).</p> <p>O espaçamento máximo entre os fixadores de flange na blindagem do volante motor é de 178mm. A usinagem química ou qualquer outro procedimento de enfraquecimento da estrutura são proibidos. A soldagem para reparar uma blindagem do volante motor é proibida, a menos que seja executada pelo fabricante e recertificada pelo mesmo antes do uso.</p> <p>São permitidos para viaturas equipadas dum dispositivo de retenção do bloco motor/inferior, motor respeitando a especificação SFI 7.1, um máximo de dois orifícios, cada um com o diâmetro máximo de 51mm [ou de 20.26 cm2 de área equivalente]. Os orifícios têm de estar localizados inteiramente abaixo da linha central horizontal da cambota. Eles têm de ter no mínimo 13mm dos orifícios do cárter da embraiagem e espaçados a pelo menos por 51mm. Pode haver um (1) orifício com um diâmetro máximo de 51mm (2") na parte inferior da face traseira da blindagem do volante motor SFI 6.2. A abertura na placa do motor para o flange (suporte) da cambota não pode exceder o diâmetro do flange (suporte) da cambota em mais de 25mm (exceto quando indicado para o Top Fuel e Funny Car).</p>

2.7	BLINDAGEM DO VOLANTE DO MOTOR: TOP FUEL E FUNNY CAR
	<p>Os carros TF e FC equipados com uma embraiagem têm de ter uma blindagem do volante do motor (cárter de embraiagem) em conformidade com a especificação SFI 6.2, apresentando uma etiqueta que faça fé. É obrigatório, uma placa de motor de peça única com pelo menos 6mm de espessura, construída com aço cromo-molibdênio 4130 e fixada entre o motor e a blindagem do volante motor de acordo com os requisitos da especificação SFI 2.35 ou 10.5. A placa do motor tem de ser presa nos quatro cantos do chassi com pelo menos dois (2) pontos de fixação soldados, usando parafusos de grau 8 (ou Classe 12.9) de diâmetro mínimo de 10mm e porcas cheias. Os dois pontos de ancoragem da placa do motor restantes, têm de ter, pelo menos, estribos ajustados em torno dos membros laterais longitudinais e fixados com flanges ou parafusos do tipo avião (proibido braçadeiras de tubagem).</p> <p>A blindagem do volante motor e a placa do motor tem de ser fixa ao motor, por cima do eixo da cambota por, pelo menos, sete (7) parafusos de ressalto e placa de cabeça de aço (ou de titânio) de alta resistência, de 11mm de diâmetro e [19mm de diâmetro externo], lado do motor da placa do motor, rosqueado no motor, para dentro, (19mm (¾") no mínimo) e por sete porcas (de material similar). Abaixo do eixo da cambota, a placa do motor tem de ser fixa à blindagem do volante motor por pelo menos oito (8) parafusos de grau 8 (ou classe 12.9) de 11mm de diâmetro, ou por oito pernos e porcas de liga de aço (ou titânio) de grande resistência. A blindagem do volante motor também tem de ser fixada à placa do motor por quatro (4) parafusos de ombro de grau 8 (ou Classe 12.9) com 19mm de diâmetro ou parafusos e porcas de aço de alta resistência (ou titânio): um em cada canto, conforme as exigências das especificações SFI 2.35 ou 10.5.</p> <p>Tem de ser montado na blindagem do volante de motor um revestimento de aço cromo-molibdênio 4130, ou titânio de pelo menos 2.3mm (0.090") (ou conforme especificado pelo fabricante) que é a largura da superfície redonda da blindagem. Ele tem de ser soldado de forma que se encaixe no corpo da blindagem do volante motor e gire para absorver energia.</p> <p>Um parafuso de 6mm pode ser rosqueado no corpo da blindagem do volante motor para proteger o(s) revestimento(s) do movimento durante o uso normal. A abertura na placa do motor para acomodar o flange (suporte) da cambota não pode exceder 178mm.</p> <p>Cinco (5) fixações, pelo menos, com um diâmetro mínimo de 10mm, têm de ser usado para transmissões não originais, para planetários (e/ou inversores) na blindagem do volante motor. Anéis, saliências ou porcas de 12mm de espessura têm de ser soldadas ou fixadas de qualquer outra forma na parte de trás da blindagem do volante motor onde os fixadores serão montados.</p> <p>Conforme descrito no Capítulo 2:6, quaisquer modificações ou alterações no cárter de embraiagem, por qualquer outra pessoa que não os fabricantes originais são proibidos. O cárter de embraiagem tem de ser recertificado pelo construtor original ou seu agente após qualquer modificação. As ranhuras de ajuste da embraiagem, orifícios e coberturas de manutenção, etc., têm de ser instaladas pelo fabricante original. Desenho 5.</p>
2.8	BLINDAGEM DO VOLANTE DO MOTOR: TOP METANOL DRAGSTER E TOP METANOL FUNNY CAR:
	<p>As viaturas TMD e TMFC equipadas com embraiagem têm de ter uma blindagem de volante de motor (cárter da embraiagem) em conformidade com a especificação SFI 6.2 e rotulado como autêntico. Todos os requisitos para instalações de cárter de embraiagem TMD e TMFC são os mesmos que para TF e FC, exceto pelo seguinte:</p> <p>Uma placa de motor integral feita de alumínio (ou aço) 2024-T3 (ou A-U4G1, AlCuMg2, L.97, L.98), 6061-T6 (ou H20) ou 7075-T6 (ou A-Z5GU, AlZnMgCu1.5, L.95, L.96), com espessura mínima de 6.35mm, atendendo aos requisitos das especificações 2.2C, 2.1A ou 10.1E, fixada entre o motor e a blindagem do volante motor, é exigida.</p> <p>A placa do motor tem de ser fixada ao chassi por um mínimo de dois (2) pontos de ancoragem soldados usando parafusos e porcas de Grau 8 (ou Classe 12.9) de pelo menos 10mm de diâmetro. Todos os outros pontos de ancoragem na placa do motor devem consistir, no mínimo, em suportes montados em torno dos membros laterais e fixados com flanges ou parafusos do tipo avião (braçadeiras de tubagem proibidas).</p> <p>A blindagem do volante motor e a placa do motor têm de ser fixadas ao motor por pelo menos sete (7) parafusos de grau 8 (ou Classe 12.9), de 10mm de diâmetro ou pernos de aço de alta resistência (ou titânio) roscados no motor no mínimo de 19mm e porcas de material similar, acima do eixo da cambota. A placa do motor tem de ser presa à blindagem do volante motor com oito (8) parafusos de Grau 8 (ou Classe 12.9) com diâmetro não inferior a 10mm ou pernos e porca, liga de aço com alta resistência (ou titânio), abaixo do eixo da cambota. A blindagem do volante motor também tem de ser fixada à placa do motor por quatro (4) parafusos de ombro Grau 8 de 19mm de diâmetro ou quatro parafusos e porcas de aço (ou titânio) de alta resistência: um em cada canto, conforme exigido pelas especificações SFI 2.1A ou 10.1E.</p> <p>Top Metanol Dragster e Top Methanol Funny Car: A abertura na placa do motor para o flange do volante de motor com a cambota não pode exceder o diâmetro da cambota em mais de 25mm.</p> <p>Conforme descrito no Capítulo 2.6, quaisquer modificações ou alterações no cárter de embraiagem, por qualquer outra pessoa que não os fabricantes originais são proibidos. O cárter de embraiagem tem de ser recertificado pelo construtor original ou seu agente após qualquer modificação. As ranhuras de ajuste da embraiagem, orifícios e coberturas de manutenção, etc., têm de ser instaladas pelo fabricante original.</p>
2.9	BLINDAGEM DO VOLANTE MOTOR: PRO STOCK
	<p>Conforme descrito no Capítulo 2.6, quaisquer modificações ou alterações no cárter de embraiagem, por qualquer outra pessoa que não os fabricantes originais são proibidos. O cárter de embraiagem tem de ser recertificado pelo construtor original ou seu agente após qualquer modificação. As ranhuras de ajuste da embraiagem, orifícios e coberturas de manutenção, etc., têm de ser instaladas pelo fabricante original.</p> <p>Ver o Capítulo 2.6 para a placa do motor e condições gerais. A blindagem do volante do motor também tem de ser fixada ao motor e à placa do motor por todos os orifícios de parafusos do motor disponíveis (ou conforme especificado pelo fabricante), acima do eixo da cambota, usando parafusos de Grau 8 (ou Classe 12.9) com o mínimo de 10mm de diâmetro ou pernos de aço de alta resistência. A placa do motor tem de ser presa à blindagem do volante motor, abaixo do eixo da cambota, usando pelo menos oito (8) parafusos de 10mm de Grau 8 (ou Classe 12.9), ou oito pernos e porcas de liga de aço (ou titânio) de alta resistência. Uma abertura é permitida na placa do motor para a colocação do motor de arranque, desde que não exceda um diâmetro de 51mm, e a placa do motor tenha apenas um orifício de arrefecimento.</p>
2.10	BLINDAGEM DO VOLANTE MOTOR: OUTRAS CLASSES
	<p>Todas as outras viaturas que utilizam embraiagem e executem uma corrida de 11.49s ou mais rápidos têm de estar equipados com uma blindagem volante motor de acordo com as especificações SFI 6.1, 6.2 ou 6.3. A placa do motor tem de ser fixa à blindagem do volante motor, abaixo do eixo da cambota, usando pelo menos oito (8) parafusos de grau 8 (ou classe 12.9) de 10mm, ou oito pernos e porcas de liga de aço de alta resistência. Qualquer modificação ou reparação da blindagem do volante motor é proibida, a menos que seja executada e recertificada pelo fabricante.</p> <p>Exceções a esta regra: alguns motores não são obrigados a ter uma blindagem se atmosféricos e a gasolina, e alguns motores que têm de utilizar um volante de motor de aço de maço, em vez de um escudo de blindagem volante motor. Alguns motores, para os quais uma especificação de adaptador de blindagem SFI 6.1, 6.2 ou 6.3 não esteja disponível comercialmente, tem de ser equipado com uma blindagem de volante de motor feita com uma placa de aço de espessura mínima de 6mm, montado com segurança no chassi ou estrutura do chassi e envolvendo completamente, em 360°, o cárter de embraiagem.</p> <p>A blindagem do volante motor não será aparafusada ao cárter da embraiagem ou ao motor; estender-se-á pelo menos 25mm para frente do volante do motor e 25mm para trás dos elementos rotativos da embraiagem e do prato (prensa) da embraiagem. Se uma blindagem do volante motor SFI 6.1, 6.2 ou 6.3 não estiver disponível, é possível usar uma blindagem do volante motor SFI 6.1, 6.2 ou 6.3 de outra aplicação em outros motores, montada numa placa de motor fixada ao bloco do motor por todos os orifícios de parafuso disponíveis.</p>

	Todas as transmissões dianteiras ou configurações de montagem cruzada com uma embraiagem e efetuando uma corrida de 11,49s ou mais rápido, para as quais a blindagem do volante motor atende às especificações SFI 6.1, 6.2, 6.3, não estejam disponíveis no circuito comercial, têm de ser equipados com uma blindagem de volante motor composta por uma placa em aço com uma espessura mínima de 6mm. A blindagem tem de envolver a totalidade do cárter da embraiagem, com exceção da parte do cárter adjacente ao diferencial e semieixo. A blindagem tem de ser composta por várias peças, as peças têm de ser fixadas, entre elas, por meio de parafusos de Grau 5, com um diâmetro mínimo de 10mm ou de parafusos M10 de classe 8.8; podem ser fixadas ao motor e/ou ao cárter da embraiagem. São autorizadas as blindagens do volante motor em Titânio
2.11	EIXO TRASEIRO
	Eixos traseiros com rodas planetárias soldadas são proibidos em todas as categorias. São autorizadas as quatro rodas motrizes desde que estejam conformes os regulamentos de classe. Eixos de pós-venda e dispositivo de retenção de eixos obrigatórios em TF, FC, TMD, TMFC, PM, Pro Stock e viaturas ET de 10.99 (* 6.99) ou mais rápidos; também obrigatório em qualquer viatura (independentemente da classe ou ET) com tambores de travão.
2.12	TRANSMISSÃO
	Todas as viaturas e camiões em competição, exceto viaturas com motores de mota ou snowmobile, devem estar equipados com marcha atrás. Todas as viaturas equipadas com uma unidade de acionamento do conversor de pós-venda têm de utilizar uma mudança neutra. Se equipado com um starter de bordo, um interruptor de segurança neutro também é obrigatório.
2.12.1	ESCUDO DA TRANSMISSÃO
	O escudo da transmissão deve de estar em conformidade com a especificação SFI 4.1, se mencionado nos regulamentos de classe. Pode ser flexível ou rígido. Deve cobrir toda a unidade, incluindo o inversor.
2.13	TRANSMISSÃO DE PLANETÁRIO NÃO DE ORIGEM
	Uma blindagem de transmissão cobrindo a transmissão e o inversor que esteja em conformidade com a especificação SFI 4.1 é obrigatória, se o motor consome nitrometano, metanol, óxido nítrico é comprimido ou turbo. As botijas para troca de velocidades por comando pneumático têm de apresentar uma etiqueta CE ou DOT-1800 lb (124 bar) classificação (mínimo), e têm de ser fixadas de forma segura (grampos ou fita adesiva, esticadores elásticos, etc., são proibidos). Três (3) parafusos no mínimo de 10mm, terão de ser usados para fixar as transmissões de planetários não originais, ao cárter de embraiagem, exceto se referenciado no Regulamento da Categoria.
2.14	TRANSMISSÃO AUTOMÁTICA
	Toda a alavanca de mudança de velocidades, sem ser de origem, terá de estar equipada com um dispositivo de bloqueio positivo (ou seja, sem deslizar) do inversor, controlado por uma mola, para evitar que a alavanca seja colocada acidentalmente na posição de marcha atrás. Um interruptor de segurança neutro em bom estado de funcionamento é obrigatório. Todas as tubagens de transmissão têm de ser em tubo de metal ou tubos de alta pressão. Qualquer viatura que execute uma corrida mais rápida que 10.99s (*6.99) ou velocidade de mais de 217 km/h e usando uma transmissão automática terá de estar equipado com uma blindagem de transmissão de especificação SFI 4.1 e ter uma etiqueta de autenticidade. Está autorizado o uso duma blindagem tipo "cobertura", com uma etiqueta de conformidade com a especificação SFI 4.1; qualquer outro tipo de blindagem deve incorporar duas (2) (ou uma (1) apenas, de acordo com as instruções do fabricante) tiras de 19 x 3mm, aparafusado em cada lado da blindagem e passando sob o alojamento da transmissão; caso contrário, o cárter de transmissão tem de ser etiquetado com a especificação SFI 4.1. Permitido em todas as classes quando uma transmissão automática é usada. As viaturas que efetuem uma corrida em 9.99 ou mais rápida e a velocidade de mais de 217 km/h usando a transmissão automática Lenco Drive ou BRT têm de estar equipados com uma placa flexível em conformidade com a especificação SFI 29.1 ou 29.2 e coberto por uma placa de blindagem flexível de acordo com especificação SFI 30.1. As transmissões que podem usar um travão de transmissão para a mudança mais alta têm de estar equipadas com dois interruptores de "contato momentâneo" (um para armar o sistema, o outro como travão da transmissão principal). As botijas para troca de velocidades por comando pneumático têm de apresentar uma etiqueta CE ou DOT-1800 lb (124 bar) classificação (mínimo) e têm de ser fixadas de forma segura (grampos ou fita adesiva, esticadores elásticos, etc., são proibidos). Todas as viaturas que efetuem uma corrida em 10.99s (*6.99) ou mais rápido têm de ter um manómetro de travamento adequado na transmissão e os tubos de enchimento/manómetro têm de estar firmemente fixados (isto é, aparafusados, retidos pelos flanges do tipo aviação). Cintas e braçadeiras de metal são proibidas.
2.15	REVERSORES
	Ver Regulamento da Categoria.
2.15.1	COBERTUTA DE REVERSORES
	Ver Regulamentos da Categoria
2.15.2	BLINDAGEM DE REVERSORES
	Ver Regulamentos da Categoria
3 - TRAVÕES E SUSPENSÃO	
3.1	TRAVÕES
	Os travões de todas as viaturas, qualquer que seja sua classe, têm de estar em bom estado de funcionamento, como exigência mínima é obrigatório a utilização de um sistema de travagem hidráulico nas duas rodas traseiras. Os travões hidráulicos às quatro rodas são recomendados, ou estarem em conformidade com o especificado no Regulamento da Categoria. É proibido cortar ou maquinar metal para aligeirar as placas de reforço ou de tambores e/ou calços de travão, ou de fazer furos de arrefecimento ou aligeiramento nos discos de travão de ferro fundido. Rotores de alumínio são proibidos. Se for usado um travão de mão, a alavanca do travão tem de estar localizada no interior da viatura ou no habitáculo e ligado ao travão de pé. Comandos manuais são permitidos para pessoas com deficiências. Os tubos de travão têm de ser de aço, trançadas com malha de aço ou aprovadas pelo DOT (DIN/ISO), flexíveis e direcionadas para fora das longarinas da estrutura ou se passarem nas proximidades do cárter da embraiagem do volante motor, terão de ser protegidas por um tubo de aço de 406x3mm tubulação de aço fixado com segurança não podendo ser encaminhadas para o túnel de transmissão. Todas as tubagens de travão têm de ser fixadas ao chassi de acordo com o método de origem aprovado; os tubos têm de ter suportes de montagem; não podem ser fixos por fita adesiva ou braçadeiras plásticas, etc. Em todas as viaturas com motor traseiro, que estejam na proximidade do motor, os tubos de travão têm de ser protegidos por um tubo ou serem enraçados com malha de metal. Todos os pedais têm de estar cobertos com material antiderrapante. Sistemas de travões automáticos e/ou secundários são proibidos; o funcionamento dos travões tem de estar sob o controle direto do piloto; nenhum dispositivo eletrónico, pneumático ou outro dispositivo pode afetar ou auxiliar o funcionamento dos travões. Sistemas de travagem mecânico anti bloqueio (ABS) são permitidos em todas as categorias. Se o sistema de travagem inclui um interruptor de pressão diferencial, a linha de fecho instalado nos travões dianteiros tem de ter um solenóide instalado após o interruptor diferencial. Todos os bloqueios de linha (elétricas ou hidráulicas) têm de retornar automaticamente ao modo de operação normal do travão.
3.2	AMORTECEDORES

	Todas as viaturas que competem têm de estar equipadas com um amortecedor eficaz para cada roda suspensa. Seja hidráulico ou de fricção, os amortecedores serão montados de forma segura e em boas condições de funcionamento. Ver Regulamentos da Categoria.
3.3	DIREÇÃO
	<p>O sistema de direção tem de ser seguro e sem defeitos. Todas as partes soldadas têm de estar visivelmente reforçadas. Revestimento de componentes de direção proibidos em todos os carros. Apenas sistemas convencionais de direção das viaturas são permitidos; eixos de direção flexíveis são proibidos. Direção nas rodas traseiras proibidas, a menos que a viatura tenha sido construída inicialmente com esse sistema. Nenhum sistema de origem pode ser modificado, manipulados ou utilizados de forma incompatível com as especificações do fabricante. Todas as extremidades dos tirantes de direção têm de ter um diâmetro mínimo de 10mm e estar equipado com anilhas lisas para evitar que os rolamentos serem arrancados (ver Desenho 7). Todos os eixos, setores e caixas de direção devem ser montados no chassi ou na barra transversal apropriada, em nenhum caso podem ser montados no cárter da embraiagem e/ou na blindagem do adaptador do cárter, na placa do motor ou na firewall, recomenda-se que sejam montados atrás desses. Um batente secundário do eixo de direção tem de ser instalado para evitar que o eixo de direção fira o condutor em caso de impacto frontal (por exemplo: colar de fixação ou junta em U fixada por um pino, parafuso ou cavilha à barra transversal, suporte etc.).</p> <p>Se for utilizado um volante amovível, é obrigatório um mecanismo de desbloqueio rápido e deve consistir numa flange concêntrica ao eixo do volante, amarelo colorido através da anodização ou de qualquer outro revestimento amarelo durável, e instalado na coluna de direção atrás do volante.</p> <p>O desbloqueio deve ser acionado puxando a flange ao longo do eixo do volante. Em alternativa, pode ser utilizado um adaptador de volante de desconexão rápida, que se encontra com a SFI Spec 42.1. Mínimo de 279mm de diâmetro no volante convencional. Volante de borboleta permitido apenas em Dragsters, Funny Cars e Altereds.</p> <p>Todo o elemento de fixação tem de ser do tipo positivo (ou seja, sem escorregamento); sem pino rotativo ou de pressão, sem pino esférico, sem parafuso de ajuste, etc. Coluna de direção inclinável aprovada pela FIA, autorizada com volante de direção amovível.</p>
3.4	SUSPENSÃO
	Todas as viaturas têm de ter um sistema de suspensão completo de um tipo produzido por um fabricante de automóveis, (por exemplo: molas, barras de torção, etc.). É permitido um eixo rígido dianteiro e/ou traseiro, se indicado nos regulamentos de classe. Todas as extremidades das hastes têm de estar equipadas com anilhas planas de diâmetro externo suficiente para impedir que os rolamentos sejam arrancados. As extremidades das hastes ocas são proibidas. As viaturas de três rodas não podem competir em nenhuma classe. Os suportes não são necessários nos eixos dianteiros montados rigidamente dentro de 457mm ou menos do eixo do pivot principal. Em qualquer suspensão dianteira que utilize um eixo rígido ou tubular, os suportes têm de ser fixados à estrutura.
3.5	TERMINAIS DA BARRA DE TRAÇÃO
	O requisito mínimo para as extremidades das bielhas na frente de todas as barras de tração do tipo escada é de 19mm em aço. Uma cinta na extremidade da biela para manter essa barra em escada, no caso de uma falha na extremidade da biela, é obrigatória em todas as categorias. Todos os dispositivos de tração que não estão presos à frente (ou seja, barras de tração sob uma mola de lâmina traseira, etc.) têm de ser equipados com um suporte aparafusado em U ou uma cinta para impedi-los de entrar em contato com a pista.
3.6	BARRAS DE RODAS (WHEELIE BARS)
	<p>O comprimento das barras do wheelie é limitado em determinadas categorias (consulte Regulamento da classe). Todas as barras "wheelie", qualquer que seja a classe, tem de ter rodas não metálicas (por exemplo: borracha, plástico). As barras "wheelie" têm de girar livremente na linha de partida, qualquer pré-carga prévia é proibida. Configurações hidráulicas, pneumáticas, eletrônicas, etc. bem como qualquer ajuste ou movimento durante a corrida é proibido. É proibido o uso de rodas com barra de rodas como dispositivo sensor de "quinta roda". Sensores de pressão e redes de para-quedas permitidos. Nenhum outro dispositivo de qualquer tipo pode ser ligado à barra de rodas (por exemplo, câmaras, outros sensores, etc.).</p>
	
4 - QUADRO, ARMAÇÃO	
4.1	ALINHAMENTO
	Cada viatura em competição, independentemente da classe, tem de ter um alinhamento de roda suficientemente positivo nas rodas da frente, suficiente para garantir o controlo adequado do carro em todas as velocidades atingidas.
4.2	LASTRO
	<p>Conforme permitido nos Regulamentos de Categoria. Qualquer material usado para aumentar o peso total duma viatura tem de ser permanentemente fixado à estrutura da viatura e não se estender para trás ou para a frente da carroçaria ou acima dos pneus traseiros. Lastro líquido ou a granel é proibido (como: água, sacos de areia, pedras, pesos de metal etc.). A descoberta de lastro frouxo ou disfarçado resultará na desqualificação do evento, independentemente de a infração ocorrer durante a qualificação ou eliminações. Sanções adicionais podem ser impostas por decisão exclusiva dos Comissários Desportivos do Evento. As caixas de lastro (máximo 2), feitas de material de 3mm podem ser feitas para incluir itens pequenos, como sacos de chumbo, barras de chumbo, etc., desde que a caixa e seu conteúdo não pesem mais de 45kg ou conforme especificado no Regulamento da Categoria. A caixa tem de ser firmemente fixada ao chassi ou à barra transversal da viatura com um mínimo de dois (2) parafusos de aço com 12mm de diâmetro. Qualquer líquido que não seja o combustível de motor em uso, localizado atrás do guarda fogo dianteiro (numa viatura com motor dianteiro) é considerado lastro e é proibido, exceto para os intercooler que contenham apenas água e/ou gelo. Os reservatórios devem ser células de combustível e têm de estar firmemente fixados ao chassi, aos elementos da estrutura ou ao piso originais. Para permitir que um veículo mude de classe graças à diferença na pesagem aquando da ida à balança, é autorizado um peso máximo removível de 45kg (ou conforme definido no Regulamento da Categoria). Esse peso removível tem de ser montado com segurança no chassi ou na estrutura do chassi com um mínimo de dois parafusos de aço de 12mm de diâmetro para 45.4kg ou por um parafuso de 10mm para 2.3kg. Abraçadeiras de fixação, cabos, correias, fita adesiva, cintas de aperto, etc. são proibidos, como forma de fornecer peso ou lastro.</p>



Exemplo de lastros permitidos:

- 1) Placas de aço mais espessas, nomeadamente qualidade 16 ou 18 (1.3 ou 1mm) (qualidade mais alta e/ou chapa de aço proibida);
- 2) Barras de reforço de chassi; ou a adição de material de proteção, como barras de proteção, proteção do volante, etc. Se for necessário lastro adicional e for permitido pelos regulamentos da classe, ele terá de ser permanentemente fixado ao chassi usando dois (2) parafusos de diâmetro de 12mm por cada 45kg, com porcas soldadas aos parafusos.

A quantidade máxima de lastro removível e/ou permanente é de 227kg, independentemente da classe. Os carros que executam uma corrida em 8.49 ou mais rápido são limitados a um máximo de 113kg, de acordo com a especificação do chassi do SFI.

4.3	PLACA DEFLECTORA
	Todas as viaturas com motores traseiros têm de estar equipadas com uma placa de deflexão para isolar o condutor e o depósito de combustível, do motor. Para as especificações Top Fuel e Top Methanol Dragster, consulte Regulamento da Categoria. Essa placa tem de ser feita de alumínio com um mínimo de 3mm ou aço ou titânio com 1.5mm. Ela tem de se estender da polia superior do compressor para a polia inferior e, nas viaturas com motores sobrealimentados, tem de ser de pelo menos 25mm mais larga que cada polia. Outras viaturas têm de ter uma placa que se estende da altura do ombro até a parte inferior do chassi. Em todas as configurações fechadas de motor/piloto, uma antepara completa tem de ser instalada selando completamente o piloto do motor. A fixação mínima para qualquer placa é de quatro (4) parafusos de 8mm, Grau 5 (ou Classe 8.8). Absolutamente nenhum componente pode ser montado na cobertura do capacete ou na placa defletora acima da parte superior do arco do ombro exceto para Junior Dragster (Section1-Chapter 8.3.1 & Section1A-Chapter 8.3). Consulte SISTEMA DE REFRIGERAÇÃO 1: 1 para obter requisitos adicionais. Desenho 9
4.4	CHASSI
	TF, FC, PM, PS, TMD, TMFC e 9,99 (*6,39) ou mais rápidos e chassis de ET (consulte Regulamentos de Categoria) devem ter um autocolante de chassi serializado afixado na armadura de segurança antes de participar de qualquer evento da FIA. As recertificações do chassi estão disponíveis em qualquer evento da FIA EDRC. É proibido esmerilar soldaduras. Todas as soldas de topo devem ter reforço visível (isto é, soldas de casquilhos e solda em toda a circunferência). É proibida a utilização das embaladeiras, da estrutura, do rol-bar ou da armadura de segurança, para armazenar ar pressurizado, no lugar das garrafas de ar. É obrigatório um reforço visível em torno de qualquer orifício em qualquer chassi SFI Spec (não apenas na armadura de segurança). O reforço tem de ter pelo menos a mesma área de seção transversal do furo ser de cromo-molibdênio com uma espessura de pelo menos 1.25mm e ser soldado em toda a parte externa. Todo o chassi Top Methanol Dragster e Top Fuel dragster tem de incorporar um tubo de engate de reboque padronizado para facilitar a remoção no caso de a viatura não sair da pista pelos seus próprios meios. Consulte também 4.10 ROLL-BARS e 4.11 ROLL-CAGE. Desenho 9A
4.4.1	ARO DE CORREIA DE REBOQUE
	Todos os Funny Cars devem ter aros de correia de reboque na parte inferior do chassis. Os aros devem ser capazes de aceitar um gancho de reboque de 51 mm sem levantar o corpo e não stressar o corpo quando o carro está a ser rebocado. Os aros devem alinhar-se com a linha central do carro ou abaixo na haste e claramente marcada no corpo com uma seta apontando down.
4.5	ALTURA DO SOLO
	Mínimo de 76mm da frente do carro até 305mm atrás da linha central do eixo dianteiro; 51mm para o restante carro, exceto cárter de óleo e coletores de escape, onde permitido. Quando permitido nos Regulamentos da classe, os dispositivos usados para fins anti rotação (ou seja, wheelie bars) ou placas de derrapagem são isentos da regra de folga de 51mm. A menos que seja permitido de outra forma pelos Regulamentos da Classe, a instalação de uma "barra de rutura" na frente da carroçaria é restrita. Ela não se pode estender mais para a frente do que a carroçaria ou o para-choque e também tem de atender ao requisito de distância ao solo de 76 mm.
4.6	CERTIFICADOS DE ENSAIO NÃO DESTRUTIVOS
	Um certificado de inspeção de teste não destrutivo pode ser exigido pelo comissário técnico para qualquer peça modificada ou soldada.
4.7	MEIOS DE FIXAÇÃO
	Braçadeiras de aperto e braçadeiras rápidas podem ser usadas apenas para fixar tubagens e fios; todos os outros componentes têm de ser soldados, parafusados, abraçadeiras tipo aviação, etc. Todos os botões de fixação com travamento automático devem ser metálicos. Todos os botões de fixação com travamento automático podem ser pintados em qualquer cor na face visível, mas têm de estar SÓ BRANCO ou PRATA abaixo da face. Esta regra é aplicada a TODOS as viaturas em TODAS as categorias. Todas as caixas de ligações elétricas, instrumentação, etc. (por exemplo, sensor de temperatura de escape/caixas de gravador de dados e componentes similares) têm de ser solidamente fixas (sem braçadeiras rápidas, braçadeiras de aperto, velcro, etc.) ao motor, chassi, carroçaria, etc. ou esteja, fixado por um cabo/cordão de aço inoxidável de 1.5mm de diâmetro, de modo que não caia no chão ou entre em contato com um pneu, se algum dos fios de ligação partir, ou esteja localizado de forma que se caírem eles o farão para a carroçaria/resguardo, se algum dos fios de ligação partir.
4.8	PARAQUEDAS
	Se exigido pelo Regulamento de Categoria, é obrigatório um paraquedas de travagem produzido por um fabricante reconhecido de paraquedas de corrida. Um paraquedas é obrigatório para todas as viaturas que circulem a 240km/h ou mais rápido. Paraquedas duplos são obrigatórios para todas as viaturas que circulem a 320km/h ou mais rápido, ou se exigido pelos Regulamentos da Classe. Os comissários técnicos podem verificar se a manobra do paraquedas está correta e identificar as linhas desgastadas, as capas rasgadas ou sujas e os paraquedas de extração desgastados ou triturados. Os sacos de para-quedas têm de ser montados com segurança na estrutura do chassi ou noutra outro ponto ou lugar adequado, a não mais de 25mm da alça de abertura. Se um sistema de abertura automática por botão é usado, o piloto também deve poder usar a alça para acionar manualmente o(s) paraquedas. A caixa do mecanismo de disparo tem de ser montada a não mais do que 305mm da bolsa de paraquedas, de maneira a permitir que o cabo interno ative o paraquedas. Em qualquer viatura sobrealimentado, turbocompressor ou usando Óxido Nitroso e que circulem mais rápido que 7.50 segundos e usando metanol ou nitrometano como combustível, é obrigatório que a bolsa de para-quedas e as linhas não retidas na bolsa, têm de ser protegidas por material à prova de fogo, do ponto de montagem à bolsa. Os paraquedas têm de ter seus próprios elementos de fixação independentes, com parafusos de aço com no mínimo 10mm de manga ou pernes de aço necessários para todas as aplicações. O diâmetro exterior da manga não deve ser inferior a 19 mm. É proibido o uso de pernes de travamento de esferas para montar o paraquedas. Consulte os Regulamentos da Categoria para o uso de dois (2) paraquedas. Essas aplicações requerem pontos de ancoragem de linha separados para cada sistema de paraquedas. Desenhos 10 e 11. Se um paraquedas for obrigatório, todos os pernes de segurança têm de ser removidos e o sistema tem de ser armado antes de entrar na área designada de "burnout".

4.9	APOIO DE PINHÃO
	Qualquer viatura que utilize um veio de transmissão descoberto tem de ter barras de tração ou algum outro suporte de pinhão adequado para impedir a rotação do cárter da relação final.
4.10	ARCO DE SEGURANÇA (ROLLBAR)
	<p>Todos os rollbar devem de estar a não mais de 152mm da parte traseira ou lateral da cabeça do piloto e estender-se em altura, pelo menos 76mm acima do capacete do piloto com o piloto em posição normal de condução, e em largura, pelo menos até aos ombros do piloto ou a menos de 25mm da porta do piloto.</p> <p>Este arco tem de ser adequadamente sustentado, por exemplo, por um reforço transversal, para evitar que ele se desloque para a frente ou para os lados. Os reforços traseiros têm de ter o mesmo diâmetro e a mesma espessura de parede que a do rollbar e cruzá-lo num ponto localizado a não mais de 127mm da parte superior. A barra transversal e os suportes traseiros têm de ser soldados no arco principal. Barra lateral deve ser incluída no lado do condutor. A barra diagonal deve passar sobre o lado do piloto, num nível situado entre o ombro e o cotovelo. São permitidas as barras laterais removíveis. Todas os rollbar têm de ter na sua construção uma barra transversal para apoiar o banco e como ponto de fixação dos cintos de ombros; a barra transversal tem de ser instalada a não mais de 102mm abaixo e não acima dos ombros do piloto ou da barra lateral. Todas as viaturas com um chassi de origem, têm de ter rollbar soldados ou aparafusados à carroçaria; a instalação das ligações do chassi (quadro) em viaturas monoblocos não constitui um chassi e, portanto, não é necessário ter o rollbar preso ao chassi. Em viaturas com carroçaria única com piso e parede antifogo (firewall) de série (cave de roda permitidos), o Rollbar pode ser fixado na parte superior e na base do piso usando chapas de aço de 152x152x3mm aparafusadas por pelo menos quatro (4) parafusos e porcas de 10mm ou o arco principal terá de ser soldado na embaladeira da porta, com placas de reforço de 3mm. O arco também pode ser soldado aos acessórios do chassi, que são totalmente soldados no local e medindo 41x3mm em aço inoxidável ou aço macio de 2mm de cromo-molibdênio para uma seção circular e/ou 51x51x1.5mm de aço macio ou cromo-molibdênio para uma seção retangular.</p> <p>Toda a soldadura com tubo cromo molibdênio 4130 tem de ser realizada pelo processo aprovado da TIG Heliarc; a soldadura em aço macio (ou ST51) terá de ser efetuada por meio de alimentação de arame MIG ou pelo processo de heliarc TIG. A soldadura tem de ser limpa e ausente de escória e porosidades. É proibida a retificação de soldas. Veja a ilustração (Desenho 12).</p> <p>O Rollbar tem de ser protegido em qualquer lugar onde o capacete do piloto possa contactá-lo enquanto estiver na posição de condução. O preenchimento conforme a norma FIA 8857-2001 ou SFI Spec 45.1. O Rollbar deve ser certificada por um inspetor de chassis nomeado pela ASN e ter um autocolante serializado afixado na barra de rolo antes da participação.</p>
4.11	ARMADURA DE SEGURANÇA (ROLLCAGE)
	<p>Todas as estruturas do rollbar têm de ser projetadas na tentativa de proteger o piloto em todas direções abrangendo 360°. Toda a soldadura com tubo cromo molibdênio 4130 deve ser realizada pelo processo de heliarc TIG aprovado; a soldadura de tubo de aço macio deve ser aprovada pela MIG, por alimentação de arame ou processo de heliarc da TIG. A soldadura tem de estar livre de escória e porosidades. Proibida a retificação de soldas. Revestimento de chassi proibido para todos as viaturas fabricadas após 1/1/2003, salvo indicação em contrário nos Requisitos de Classe; pintura permitida.</p> <p>É proibida a passagem dos seguintes elementos entre a concha do corpo ou os painéis e a armadura de segurança: • Cabos elétricos • Linhas que transportam fluidos • Linhas do sistema de extinção.</p> <p>Viaturas de carroçaria aberta (ver desenhos 13, 14, 15 ou 16)</p> <p>Quando o piloto está na posição de condução numa viatura de carroçaria aberta, o Rollbar tem de estar a pelo menos 76mm da parte frontal do capacete. As viaturas sem barra transversal acima das pernas do piloto têm de ter uma cinta ou dispositivo para impedir que as pernas se projetem para fora do chassi. No dragster de motor dianteiro, as colunas verticais e os apoios traseiros têm de ser dispostos de modo que uma superfície plana passada sobre dois membros adjacentes não entre em contato com o assento ou a contenção do motorista. Colunas adicionais, no máximo 30 graus da vertical, têm de ser adicionadas até que este critério seja satisfeito. Quando são utilizadas concepções de paredes laterais em "W" não verticais ou na vertical (isto é, verticais dispostas num ângulo maior que 30° da vertical), as diagonais adjacentes da armadura de segurança têm de ter o mesmo tamanho que o necessário para a vertical. As barras verticais do motor e/ou do eixo traseiro (exceto nos dragsters com motor traseiro) podem ser feitas de tubos retangulares, 44.5x25.4x1.47mm (1¾"x1"x0.058") de cromo-molibdênio ou aço-carbono.</p> <p>Viaturas de carroçaria fechada (desenho 17):</p> <p>Quando o piloto está sentado normalmente ao volante de uma viatura de carroçaria fechada, o seu capacete tem de estar na frente do arco principal. Se o capacete estiver atrás ou abaixo do arco principal, tubos adicionais, do mesmo tamanho e espessura dos da armadura de segurança, terão de ser adicionados para a proteção do piloto. O arco principal pode ser inclinado para trás ou para frente, mas o piloto tem de estar completamente cercado pelos elementos da armadura de segurança necessários.</p> <p>Em viaturas monovolume com piso e corta fogo de série (cave de roda permitidos), a armadura de segurança pode ser aparafusada ou soldada ao piso/carroçaria, usando chapas de aço de 152x152x3mm (6"x6"x0.125"), de acordo com os requisitos para a fixação do arco no parágrafo 4.10.</p> <p>A menos que seja fixado a um piso ou estrutura original, os requisitos mínimos para um elemento da estrutura ou acessórios da estrutura totalmente soldados nas viaturas monovolume aos quais um arco de segurança é ancorado, são de 41.3x3mm de aço macio ou 2.11mm de cromo-molibdênio para uma seção circular e/ou 51x51x1.47mm de aço macio ou cromo-molibdênio para uma seção retangular.</p> <p>Qualquer estrutura do rollbar tem de incorporar uma travessa para reforçar os bancos e fornecer um ponto de ancoragem para o cinto; esse suporte transversal terá de ser instalado a não mais do que 102mm abaixo, não acima, dos ombros do piloto ou da barra lateral. Todos os suportes traseiros necessários têm de ser dispostos num ângulo mínimo de 30° em relação à vertical e têm de ser soldados. A barra lateral tem de passar na frente do piloto num ponto a meio caminho entre o ombro e o cotovelo.</p> <p>A menos que uma longarina de chassi original esteja localizado abaixo e para o exterior das pernas do piloto (por exemplo, Chevy '55, Corvette '65, etc.), uma barra abaixo da porta ou embaladeira de pelo menos 41.3x2.11mm (1.624"x0.083") de cromo-molibdênio ou 3mm de aço macio ou 51x51x1.47mm (2"x2"x0.058") de cromo-molibdênio ou aço macio, retangular, é obrigatório em qualquer viatura com piso modificado ou caixa basculante dentro do espaço das barras verticais da armadura de segurança (exceto seis pés quadrados 0.56 m² [6ft²] de abertura para a manutenção da transmissão).</p> <p>A parte inferior da porta tem de ser instalada abaixo e para o exterior das pernas do piloto e tem de ser fixa no arco principal, no arco frontal, no chassi, na extensão do chassi ou numa diagonal lateral. Não pode ser fixo ao suporte do braço oscilante lateral. Se instalado na diagonal lateral a mais de 127mm (exterior a exterior) do suporte dianteiro da armadura de segurança ou do arco principal, um suporte/reforço de 41.3x2.11mm (1.625"x0.083") de cromo-molibdênio ou 3mm de aço carbono entre a diagonal e o suporte frontal da armadura de segurança ou do arco principal é obrigatório. Barra lateral amovível permitida na viatura com carroçaria fechada de origem 8.50 E.T. ou mais lento.</p> <p>Os seguintes requisitos (a. através de d.) são aplicados em todos os automóveis:</p> <p>a. 41.3x2.11mm (1.625"x0.083") Crómio-molibdênio ou 3mm de aço carbono no mínimo. Os parafusos/pinos devem ter aço de 10mm de diâmetro, mínimo, e em tesoura dupla em ambas as extremidades.</p> <p>b. Ganchos de elevação masculino ou feminino permitidos. Os ganchos masculinos devem utilizar dois suportes mínimos de 3.2mm de espessura (CM ou MS) soldados em cada posto da armadura de segurança na vertical; A fêmea deve utilizar um suporte mínimo de 6mm</p>

	<p>de espessura (CM ou MS) soldado na armadura de segurança na vertical. Os pinos devem estar pelo menos a 204mm da parte vertical dos aros dianteiros e principais. Um dispositivo de apoio hemisférico deve ser soldado na parte vertical do aro principal (lado interno) ou na extremidade superior da barra de baloiço (lado exterior), parede mínima de 3mm cromo-molibdênio ou aço de carbono que se estenda pelo menos 41mm para além do centro dos pinos. Um conjunto de ganchos com um componente masculino de espessura mínima de 8.9mm e dois componentes femininos de espessura mínimas de 4.45mm podem utilizar um parafuso de 12mm de diâmetro de Grau 5 e não requer um dispositivo de reforço hemisférico.</p> <p>c. Mangas deslizantes de 35x2,1mm (1.375"x0.083") CM ou 3mm MS, com um envolvimento mínimo de 51 mm são permitidas em vez do pino/hemisférico superior.</p> <p>d. Todos os orifícios de parafuso/pino na barra de baloiço devem ter pelo menos o diâmetro do furo exterior.</p> <p>Para certificação de chassi e em todas as viaturas que exigem uma armadura de segurança:</p> <p>Em todas as viaturas que exigem uma armadura de segurança, se a chapa antifogo original tiver sido modificada (com mais de 929cm² (1ft²) para remoção da transmissão, sem incluir parafusos em componentes) é obrigatória uma barra transversal na parte inferior do para-brisa ou do tablier com 31.8x1.47mm (1.250"x0.058") de cromo molibdênio 4130 ou 31.8x3mm (1.250"x0.118") de aço macio para ligação dos tubos do arco dianteiro.</p> <p>Instalação de barras "D" para viaturas com carroçaria fechada:</p> <p>Para viaturas de tração, com piso original completo (do corta fogo até a traseira da bagageira) e longarinas/embaladeiras das portas, as barras "D" 31.8x1.47mm (1.250"x0.058") de cromo-molibdênio ou 3.02mm em aço macio (se aplicável; ou seja, quando a barra do arco principal não for soldada ao chassi) pode ser soldado a um espaçador de 41.3x2.11mm (1.625"x0.083") de cromo-molibdênio ou 3mm soldado à embalagem da porta usando placas tradicionais com espessura de 152x152x3mm. Para viaturas com tração traseira, sem as ligações de chassi ou sub-chassi, mas com um piso original completo (do corta fogo à parte traseira da bagageira; exceção: as cave das rodas traseiras podem ser revestidas com tubos de aço ou alumínio) e longarinas/embaladeiras da porta, barras "D" 32x1mm (1.250"x0.058") de cromo-molibdênio ou 3.02mm (0.118") em aço macio, podem ser soldadas a placas tradicionais de 152x152x3mm ligadas ao túnel de transmissão.</p> <p>Chassis em carros mais lentos 8,50 segundos:</p> <p>O chassis deve ser certificado de três em três anos por um inspetor de chassis nomeado pela ASN e ter um autocolante serializado afixado na armadura antes da participação.</p> <p>Chassis em carros que cumprem especificações SFI:</p> <p>O chassis deve ser certificado por um Delegado Técnico conforme os SFI e ter um autocolante serializado acompanhado de uma etiqueta que identifique a Especificação, afixada na armadura antes da participação.</p> <p>Qualquer definição de peso máximo dentro de uma especificação de chassis SFI deve ser medida com um veículo pronto para a corrida, incluindo o condutor.</p>
4.11.1	PROTEÇÃO DA ARMADURA
	<p>A proteção da armadura conforme as especificações FIA Standard 8857-2001 ou SFI 45.1 é obrigatório em todos os sítios em que o capacete do piloto entre em contacto com os componentes da armação ou roll-bar. Ver Desenho técnico 22</p> <p>Proteção adicional colocado no stock plano e preso à armadura em ambos os lados de forma a limitar os movimentos laterais do capacete do piloto é obrigatório para qualquer viatura que circula mais rápido que 7.50 segundos e é recomendado para todas as outras viaturas.</p> <p>A proteção adicional deve cumprir quer com a norma FIA Standard "Standard for Formula One and Sports Car Headrest Materials" quer com o SFI 45.2. Ver Regulamentos de Categoria e Artigo 253.8.4 do Anexo J do Código Desportivo Internacional (CDI) para requisitos adicionais. Consulte também o Regulamento Técnico Geral 10.6.</p>
4.12	ENTRE EIXOS
	<p>Mínimo de 2286mm, a menos que a viatura possua o motor original no local original e seja mais curto que o original ou observando os Requisitos da classe. A variação máxima da distância entre eixos da esquerda para a direita é de 25mm, a menos que indicado de outra forma nos Regulamentos da Categoria.</p>
5 - RODAS E PNEUS	
5.1	PNEUS
	<p>Os pneus serão visualmente verificados quanto ao seu aspeto (deteriorados, gastos, etc.), pressão, etc. e têm de estar sem defeitos quando examinados pelo comissário técnico antes de qualquer corrida. Todos os pneus de estrada têm de ter uma profundidade de piso mínima de 1.6mm.</p> <p>Qualquer pneu de estrada (DOT/EC Standard) deve de exceder a necessária velocidade e a classificação de carga do carro/classe</p> <p>Pneus suplentes do tipo temporário, de menores dimensões, agrícolas ou pneus de reboque são proibidos. Válvulas roscadas de metal são obrigatórias em pneus sem câmara de ar, dianteiros e traseiros, para viaturas que rodam a 11.99 (*7.49) ou mais rápido, a menos que o sensor de monitorização de pressão dos pneus de origem seja usado. É proibido tratar quimicamente e alterar fisicamente (por exemplo, vazamento) um pneu a menos que, tal tratamento ou alteração, seja realizado pelo fabricante original do pneu.</p>
5.2	RODAS
	<p>É proibido o uso de rodas do tipo "giratórias" ou qualquer tipo de roda que incorpore peças móveis enquanto a viatura estiver em movimento ou parado.</p> <p>Os tampões devem de ser removidos para verificação dos inspetores, não permitidas fixações de rodas soltas, rodas rachadas, orifícios de fixação de rodas desgastados ou muito grandes, eixos, porcas de eixo, pernes de roda bipartidos, etc. e qualquer componente da roda que esteja em mau estado.</p> <p>Cada viatura em competição tem de estar equipado com rodas do tipo automóvel com um diâmetro mínimo de 305mm, a menos que os Regulamentos da Categoria estipulem o contrário.</p> <p>As rodas de raios do tipo motocicleta ou do tipo automóvel leve têm de ser equipadas com raios de aço de diâmetro mínimo de 2.54mm, cruzados adequadamente para fornecer a resistência máxima. Todos os orifícios dos raios no aro (jante) e no cubo devem estar fechados. É proibido o retirar raios para aligeirar a jante. O engate da rosca de todos os pernos da roda na porca ou parafusos nos cubos das rodas deve ser maior ou igual ao diâmetro do perno/parafuso. Não é o comprimento do parafuso/perne que determina a aceitação da montagem (Exemplo: um perne de 12mm deve estar perfeitamente encaixado nas roscas da parte hexagonal da porca, pelo menos 12mm). Porcas de aço obrigatórias.</p> <p>São permitidos espaçadores de roda. O espaçador tem de ser centrado no cubo e só poderá apresentar folga mínima para manter a concentricidade. O espaçador da roda não deve reduzir o engate mínimo permitido abaixo dos limites estabelecidos pelo diâmetro do fecho. Não é permitido a utilização de espaçadores de roda múltiplos. Largura máxima de jante é de 16" (406mm) para qualquer viatura. Nenhum disco de cobertura ou tampa nas rodas traseiras é permitido, em qualquer categoria.</p> <p>As rodas traseiras do Top Fuel e Funny Cars devem estar em conformidade com as especificações. SFI 15.4. O Pro Stock, o Top Methanol Dragster, o Top Methanol Funny Car e o Pro Modified devem estar em conformidade com pelo menos a Spec, SFI 15.1. Qualquer especificação SFI para rodas deve ser usada de forma inalterada, consistente com as instruções de instalação do fabricante, salvo aprovação em contrário por escrito pelo Departamento Técnico da FPAK. Discos ou tampas de rodas são proibidas. Desenho 18.</p>

6 – INTERIOR	
6.1	HABITÁCULO
	<p>Ambas as portas têm de estar funcionais por dentro e por fora em todas as viaturas de carroçaria completa. Todos os painéis internos (corta-fogo, pisos, coberturas de rodas, portas etc.) dentro do habitáculo de viaturas fechadas, onde o piloto está atrás do motor, deve ser feito de materiais que não sejam magnésio. O interior de qualquer viatura fechada ou de carroçaria completa deve estar completamente isolado do motor.</p> <p>Todos os furos na divisória de corta-fogo devem ser tapados com alumínio ou aço. As aberturas ao redor de todos os comandos, condutas, cablagens, etc. devem ser minimizadas. O tempo mínimo de saída do habitáculo em conformidade com as corridas de observação aplica-se. Ver Regulamento da Categoria.</p>
6.2	BANCOS
	<p>O banco do piloto de qualquer viatura em competição tem de ser fabricado, reforçado, montado, para que dê apoio total às costas e ombros. O banco do piloto deve ser apoiado na base e nas costas pelo chassi ou por uma barra transversal. Desde que isso não viole uma especificação SFI ou as normas da FIA, os bancos devem ser parafusados na base com quatro parafusos no mínimo de 10mm 8.8 (Grau 5) e anilhas na parte traseira e por um parafuso fixado na barra transversal; todos os parafusos devem ser presos ao chassi ou à barra transversal. Pernos de travamento tipo cavilha são proibidos para a fixação do banco.</p> <p>São permitidos bancos de alumínio, fibra de vidro ou poli de dupla camada (bancos não originais) ou fibra de carbono, mas eles devem ser adequadamente reforçados, apoiados e fabricados com uma estrutura. Os bancos com uma única camada de fibra de vidro devem ser apoiados numa estrutura de tubo de aço com um diâmetro externo mínimo de 13mm. Se for utilizado uma baquet (banco de competição), a armação do assento deve de ser instalado como parte permanente do chassi. Os bancos de alumínio não originais devem ter um apoio de cabeça reforçado. São recomendados os bancos em conformidade com a norma FIA Standard 8855-1999 or 8862-2009 sempre que adequados. O banco deve de estar em contacto completamente com as costas, nádegas e coxa superior. Proibidos assentos de magnésio. Desenho 19.</p>
6.2.1	ESTOFOS
	<p>O assento deve ser espumado com material absorvente de energia e formado no corpo do condutor onde as costas, as nádegas e as coxas não têm qualquer contacto com o assento. Utilização de almofadas, etc. proibida. Todos os assentos devem ser estofados, ou conforme os Regulamentos da Categoria, ou SFI. Todos os carros com motor dianteiro, de carroçaria aberta, sobrealimentados ou turbo (gasolina ou metanol) que andam a 7,49 segundos e mais rápido devem ter um material retardador de chama que cubra os estofos.</p>
6.2.2	REVESTIMENTO INTERIOR
	<p>O interior do compartimento do condutor deve ser de alumínio, aço ou fibra de carbono aceite pela FIA. Magnésio proibido. Ver Regulamentos de Categoria.</p>
6.3	REDES DE JANELA
	<p>Uma rede de janela concebida de acordo com o Art.253-11.2 Anexo J ao Código Desportivo Internacional (CDI) ou da SFI Spec 27.1 é obrigatória, em qualquer carro de carroçaria completa requerida pela regulação para ter uma armadura de segurança (ou utilizando uma armadura de segurança).</p> <p>A rede da janela deve ser montada com segurança no interior da armadura de segurança, com uma fixação permanente na parte inferior. Todos os pontos de fixação devem ser concebidos com o propósito de proteger o piloto e evitar o contato com a superfície da pista ou a parede de proteção. Clipes de ilhós, fivelas de metal, pinças, etc. são proibidas. A perfuração das tiras é proibida, a menos que seja realizada de acordo com as instruções do fabricante. O mecanismo de libertação deve ter rótulo vermelho e deve estar à vista dos oficiais para utilizarem externamente. Qualquer outra modificação na rede deve ser realizada pelo fabricante. Veja Regulamento da Categoria para qualquer modificação.</p>
7 – CARROÇARIA	
7.1	AILERONS, ASAS
	<p>Ailerons, asas e spoilers que não façam parte do equipamento original de fábrica serão permitidos apenas nas classes de viaturas de carroçaria aberta (ou seja, Dragster, Street Roadster e Altered) ou de acordo com de com os Regulamentos Categoria. Um dispositivo de travamento positivo (isto é, sem deslizar) impedindo o movimento é obrigatório. Nenhuma parte desses elementos estará a menos de 152mm dos pneus traseiros.</p> <p>São proibidos spoilers ou asas controladas por molas. É proibido o ajuste de ailerons, asas ou spoilers durante uma corrida.</p> <p>NOTA: Um spoiler é montado diretamente na tampa do compartimento de bagagem da viatura, de forma que o ar passe apenas para a parte superior do dispositivo. Um aileron ou asa é montada em suportes, plataformas ou bases, para que o ar passe acima e abaixo do dispositivo. O tamanho mínimo dos fixadores em todas as asas, etc., na frente, é de 6mm. Pernes de cavilha e freio são proibidos.</p> <p>Para todas as viaturas de roda descobertas e carroçaria aberta, onde as asas traseiras são permitidas e montadas na armadura de segurança, as asas podem ser montadas totalmente na armadura de segurança por meio de placas e/ou suportes curtos, com um máximo de 152mm centro a centro entre os parafusos superior (aba da asa) e inferior (aba da armadura de segurança) ou numa cobertura da armadura de segurança. Uma cobertura de várias peças é permitida. A cobertura deve ser fabricada em aço de titânio de grau 2 ASTM-B-265 num mínimo de 2mm ou aço 4130 de 2.2mm e deve ser concebida de acordo com a armadura de segurança. A blindagem deve ser fixada a cada uma das barras laterais com um mínimo de três (3) de 6mm de diâmetro Grau 8 parafusos e calhas por lado, na parte superior com um mínimo de um (1) de 6mm de diâmetro Grau 8 parafusos e calhas, e nas barras traseiras com um mínimo de dois (2) de 6mm diâmetro mínimo de parafusos e calhas Grau 8 por lado. Guias com parafuso e porca, onde a porca é soldada à guia, podem ser usadas no lugar das saliências. Absolutamente nenhum componente pode ser montado na cobertura do capacete acima da parte superior do arco do ombro. As cabeças dos parafusos devem ser do tipo hexagonal de 13mm.</p> <p>As proteções de capacete aceites pela FPAK devem ser formadas por uma parte ou em duas partes (cada parte se sobrepõe à outra); ou em três partes, com duas proteções laterais e a seção central. Todas as proteções devem envolver completamente os suportes traseiros e o arco secundário da armadura de segurança nas laterais e na parte superior; vista de trás, a proteção deve cobrir toda a estrutura visível da armadura de segurança.</p> <p>Na base, a proteção deve ter um espaço livre de 51mm entre a longarina superior/arco do ombro; na parte superior e nas laterais, toda a proteção deve estender-se totalmente para a frente, pelo menos até o eixo das barras laterais.</p> <p>Quando a proteção está dividida em duas partes, os componentes devem sobrepor-se em pelo menos 19mm de cada lado.</p> <p>Numa cobertura de três peças, a seção central/traseira da cobertura pode se estender de/ou para trás das peças laterais a não mais de 19mm em qualquer ponto e deve-se sobrepor a cada lado num mínimo de 38mm. As coberturas laterais devem-se estender até a linha central dos arcos traseiros.</p>
7.1.1	ASAS E SUPORTES
	Ver Regulamentos da Categoria
7.1.2	CARROÇARIA
	Ver Regulamentos da Categoria

7.1.3	ESCOTILHA DE ESCAPE
	Deve ser instalada uma escotilha de escape em cima da carroçaria para permitir uma saída fácil do condutor; tipos de passagem proibidos. Tamanho mínimo, 457x432mm. A escotilha do telhado deve estar permanentemente presa e dobrada à frente. Deve ter mecanismo de libertação, operável tanto dentro como fora do carro. Todas as carroçarias dos novos Funny Cars devem incorporar, numa área na parte traseira da escotilha do telhado, um apoio de mão para libertação de emergência.
7.1.4	PÁRA-CHOQUES
	Ver Regulamentos da Categoria
7.1.5	EQUIPAMENTO DE ESTRADA
	Ver Regulamentos da Categoria
7.1.6	POÇOS DE RODAS
	Ver Regulamentos da Categoria
7.2	NÚMEROS DE COMPETIÇÃO
	Qualquer viatura competindo em eventos da FPAK deve exibir o número da competição do piloto. Os números devem ter no mínimo 101mm de altura e 38mm de largura. As letras de designação de classe devem ter no mínimo 76mm de altura e 25mm de largura. O número da competição do piloto e a designação da classe devem ser exibidos de forma legível numa cor contrastante com a cor de fundo da viatura, ou cor clara nas janelas, numa posição proeminente e ser claramente visível para o pessoal da torre. A classe e os números devem ter a forma de decalques permanentes ou tinta. É proibido o uso de verniz. Desenho 20. Consultar Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting (PGAK) Artº 15.
7.3	GUARDA-LAMAS
	Em todas as viaturas de todas as classes, os guarda-lamas modificados devem ter as abas arredondadas ou reviradas. É proibido queimar ou esticar os guarda-lamas. É proibido levantar ou espalmar as linhas externas dos guarda-lamas. Em viaturas com guarda-lamas dianteiros completos, eles não podem ser rebaixados, a menos que de outra forma e prescrito pelo Regulamento da Categoria.
7.4	PLACAS CORTA FOGO
	Cada viatura em competição deve estar equipada com uma placa corta-fogo de alumínio de 0.8mm ou aço de 0.6mm mínimo, estendendo-se de um lado da carroçaria para o outro e da parte superior da junta superior do compartimento do motor (capô) até a parte inferior do piso e/ou da base do piso. O corta-fogo deve fornecer uma anteparo entre o motor e/ou depósito de combustível e o habitáculo do piloto. Nalguns casos, fibra de vidro ou de carbono ou outros materiais compósitos podem ser usados (requer aprovação FIA). Qualquer abertura no corta-fogo deve ser selada com alumínio ou aço. Consulte o Regulamento da Categoria ou consulte a FPAK. Proibido o uso de magnésio.
7.5	PISO
	Todas as viaturas sem piso devem estar equipadas com uma chapa de aço ou alumínio que se estenda por todo o comprimento e largura do habitáculo para a parte traseira do banco do piloto. As viaturas equipadas com uma placa de piso ou piso em fibra de vidro ou de outro tipo de piso se seja quebradiço devem ter subpavimentos metálicos. Em todas as viaturas equipadas com piso de fibra de vidro original, uma barra transversal de no mínimo (um tubo de seção quadrada) de 51x51x2mm (2"x2"x0.083") deve ser instalado entre os membros laterais, para que o banco do piloto e o cinto de segurança, estejam perfeitamente fixados e instalados. As placas de piso e os pisos que envolvem o motor ou o habitáculo devem ter orifícios de drenagem adequados para que líquidos e materiais estranhos não possam acumular-se e constituam risco de incêndio. No mínimo, alumínio de 0.8mm ou aço de 0.6mm. Em certos casos, um painel aceite pela FPAK feito de material compósito pode ser substituído por aço ou alumínio. Contate o departamento técnico da FPAK para a lista de compósitos aceites. Proibido o uso de magnésio.
7.6	CAPÔ
	Nas viaturas com carroçaria fechada, quando permitido, pode efetuar uma abertura em concha no capô mas não se pode estender mais de 279mm acima da altura da superfície original do capô, medida da parte superior da abertura diretamente até a superfície do capô. Em viaturas com motor dianteiro e carroçaria aberta, a concha não se pode estender mais de 279mm acima da altura da parte superior do carburador. Sensores, respiradouros, redes de arame, tubagens, etc. são proibidos dentro da concha (abertura) do capô. Consultar Regulamento da Categoria para restrições adicionais.
7.7	PARA BRISAS
	Em viaturas com carroçaria aberta ou qualquer outra viatura da classe sem para-brisa, deve ser instalado um defletor de metal ou de qualquer outro material ignífugo. Em viaturas das classes Street Roadster e Altered, o tamanho mínimo é de 127x305mm. Este defletor deve desviar o vento, líquidos e matérias estranhas acima da cabeça do piloto, ser firmemente fixado e instalado para não obstruir a visão frontal do piloto. É proibida fita adesiva de qualquer tipo em qualquer para-brisa transparente. É proibido o uso de qualquer proteção temporária ou permanente, incluindo tinta, que obstrua a visão do motorista (por exemplo, cortinas) e que esteja presa ao capacete ou ao para-brisa.
7.8	PARA BRISAS, VIDROS
	Em todas as viaturas, os para-brisas e/ou janelas, quando exigidos pelos Regulamentos de Classe, devem ser feitos de vidro de segurança, acrílico, Lexan (policarbonato) ou qualquer outro material inquebrável, de espessura mínimo de 3mm. Todos os para-brisas e/ou janelas (da frente) devem ser transparentes, não coloridos ou fumados, com exceção do vidro de segurança colorido na fábrica. Os decalques dos números de competição são autorizados em qualquer para-brisa, janela ou vidro de custódia, a menos que indicado de outra forma nos Regulamentos da Classe. É proibido o uso de fita adesiva, de qualquer tipo, em qualquer para-brisa ou janela. É proibido o uso de qualquer proteção temporária ou permanente, incluindo tinta, que obstrua o campo de visão do piloto (i.e, persianas) presos ao capacete, à janela e ao para-brisa. Proteções não superiores a 102x204mm são permitidas, desde que (a) estejam permanentemente presas à viatura e sejam necessárias ferramentas para removê-las e que (b) a proteção seja considerada como segura pelo piloto e desde que o piloto possa demonstrar aos comissários técnicos que a modificação se destina a reduzir as distrações no seu campo de visão. Ao usar essa modificação, o piloto reconhece e concorda que julga essa modificação segura e compatível com as obrigações dos pilotos, indicadas acima, e que a proteção não compromete ou interfere na boa condução da viatura. Acessórios com fitas adesivas, tiras, cliques, velcro, cola, etc. são proibidos. Uma proteção montada na viatura pode girar desde que essa proteção estiver permanentemente fixa.
8 - SISTEMA ELÉTRICO	
8.0	COMPONENTES ELÉTRICOS
	Ver Regulamento da Categoria
8.1	BATERIAS
	Todas as baterias têm de ser montadas com segurança dentro de estruturas longitudinais ou corpo. Os terminais de baterias positivos devem ser protegidos eletricamente com uma tampa isolante, a menos que estejam incluídos numa caixa de bateria aceite pela FPAK. <u>Standard – Bateria de células molhadas:</u> A bateria pode ser recolocada da sua posição original para a zona traseira (mala), devendo ser separada por uma anteparo de aço de 0.6mm, alumínio de 0.8mm ou fibra de carbono (incluindo bandeja de embalagem) do compartimento do condutor. Uma caixa de bateria aceite pela FIA ou uma caixa de baterias de aço de 0.6mm ou alumínio de 0.8mm podem ser utilizadas em vez de uma anteparo. Uma caixa de bateria não pode ser utilizada para fixar uma bateria e deve ser ventilada fora do carro.

	<p>Bateria de pilhas secas: A bateria não necessita de uma antepara ou de uma caixa de bateria e pode ser montada no compartimento do condutor.</p> <p>Montagem da bateria: Montagem original para bateria original em posição original é permitido. Todas as outras baterias >4kg devem ser montadas de forma segura com uma (1) correia metálica de 15x2mm usando parafusos de 10mm para fixação ao chassis/corpo. (Ver Código Desportivo Internacional Apêndice J Art.255 5.8.3 Desenho 255-10.255-11) É permitido um máximo de duas (2) baterias de automóveis, ou 68kg de peso máximo combinado (salvo especificação em contrário nos Regulamentos das Categorias).</p>
8.2	CAIXAS / DISPOSITIVOS DE RETARDAMENTO
	<p>Proibido em TF, FC, PS, PM, TMD e TMFC; permitido em todas as outras categorias (em regras de ET podem variar de acordo com a divisão; entre em contato com o ASN). Uma caixa de atraso ou dispositivo de atraso é definido como qualquer dispositivo (eletrônico, pneumático, hidráulico, mecânico etc.) construído com o objetivo expresso de fornecer um atraso entre: por um lado, a libertação do botão do travão da transmissão ou do pedal ou do travão de mão ou do pedal/alavanca da embraiagem e por outro lado, a resposta subsequente da viatura. Para categorias que permitem um dispositivo de atraso: um dispositivo de atraso pode exibir apenas o atraso selecionado, é autorizado o monitor analógico ou digital. Consulte Regulamento da Categoria para obter o número de caixas/dispositivos permitidos. O dispositivo de atraso só pode ser usado para impor o atraso previamente programado entre a libertação do travão da transmissão, etc. e a resposta subsequente da viatura.</p> <p>O dispositivo de retardamento pode ser ligado apenas aos sistemas, ou seja, o travão e/ou o travão da transmissão e/ou a embraiagem, dependendo da viatura, dos temporizadores de mudança de velocidades e do tempo de desaceleração do acelerador. É proibido ligar um dispositivo de retardamento, a caixa de registo de dados ou qualquer outro equipamento. A cablagem da caixa/dispositivo de retardamento tem de ser claramente visível, rotulada e localizável pelo comissário técnico. Somente caixas/dispositivos de retardamento correspondentes a esta descrição serão autorizados.</p> <p>Qualquer sistema que não corresponda à descrição acima é proibido e deve ser corrigido antes que a viatura seja apresentada para inspeção antes do evento. Além disso, a descoberta de um dispositivo proibido a qualquer momento após as verificações técnicas antes do evento resultará numa ação disciplinar determinada pelos Comissários Desportivos. Penalidades adicionais podem ser impostas de acordo com o Código Desportivo Internacional da FIA. (Veja 9.1 COMPUTADORES, 9.2, REGISTRADORES DE DADOS).</p> <p>Antes do uso, qualquer caixa/dispositivo de atraso fabricado após 1/1/2003 deve ser aprovado pela FIA. Todos os dispositivos de atraso, exceto os especificados acima, devem ser aprovados pela FPAK antes do uso. Toda a cablagem associada ao dispositivo de atraso, desaceleração do acelerador, sistema de ignição, troca automática de velocidades e injeção eletrônica de combustível deve ser claramente visível, rotulada e rastreável. Os dispositivos e componentes de atraso devem ser utilizados de acordo com os manuais de instalação e instruções do fabricante, a menos que seja aprovado de outra forma. Qualquer forma de indicação visual, sonora, etc. transmitida ao piloto para lhe fornecer os dados da pista é proibida. Nas categorias que proibem dispositivos de atraso, nenhuma outra cablagem pode ser ligada direta ou indiretamente entre qualquer outra parte do sistema de ignição ou outros dispositivos (como data loggers, tacômetros, peças de suspensão, sistema de injeção). combustível, etc.) e o dispositivo de caixa/atraso. As trocas de velocidades automáticas com base na velocidade de rotação do motor que estão integradas nas caixas/dispositivos de retardo não devem ser usadas. Da mesma forma para o tacômetro integrado em caixas/dispositivos de atraso.</p>
8.3	IGNIÇÃO
	<p>Cada viatura em competição deve ter um interruptor de partida de engate positivo (isto é, sem escorregamento) capaz de desligar todo o sistema de ignição, em boas condições de funcionamento e localizado ao alcance do piloto. Interruptor "contato momentâneo" é proibido. Interruptores magnéticos de botão por pressão (pressiona os botões até o motor parar) são proibidos.</p> <p>Todos as cablagens elétricas e fixadores para sistemas e/ou componentes de ignição devem ser baseados naqueles fornecidos pelo fabricante do sistema de ignição. A cablagem elétrica deve ser usada de maneira compatível com os manuais de instalação e instruções do fabricante, a menos que especificado de outra forma pelo fabricante. Toda a cablagem associada ao sistema de ignição deve ser claramente visível, rotulada e rastreável. O uso de qualquer limitador de rotações multiponto programável e/ou qualquer limitador de taxa de aceleração, por limitador separado (por exemplo, MSD 7561, MSD 7761) ou porque está integrado ao sistema de ignição (por exemplo, MSD 7531), é proibido.</p>
8.4	CORTA CIRCUITOS GERAL
	<p>Obrigatório quando o local da bateria é trocado ou conforme indicado nos Regulamentos da Categoria. Um interruptor elétrico (apenas um) deve ser instalado na parte traseira de qualquer viatura e ser facilmente acessível desde o exterior da carroçaria. Este interruptor deve ser ligado ao positivo do sistema elétrico e deve desligar todas as funções elétricas, incluindo a ignição por magneto. O comando exterior deste interruptor será claramente indicado por um raio vermelho num triângulo azul com uma borda branca de pelo menos 120mm de base (ver Desenho 25). As posições devem ser claramente indicadas pela palavra "OFF" para corte. Se o interruptor for do tipo "empurrar/puxar", "empurrar" deve ser a ação para desligar o sistema elétrico, "puxar" para ligá-lo. Quaisquer hastes ou cabos usados para ativar o interruptor devem ter um diâmetro mínimo de 3mm. Interruptores de plástico ou com chave são proibidos. Os interruptores e/ou controles devem estar localizados atrás das rodas traseiras nos dragsters com motor traseiro.</p>
8.5	MOTOR DE ARRANQUE
	<p>Todos os carros devem ser auto-iniciados (ou ser iniciados por um membro da tripulação utilizando um dispositivo de arranque remoto/amovível de acordo com os Regulamentos da Categoria). Rolos e/ou arranques de impulso proibido.</p>
8.6	FARÓIS TRASEIROS
	<p>Todas as viaturas nas categorias de Sportsman devem ter pelo menos no mínimo uma luz traseira em bom estado de funcionamento para operações noturnas. Strobe, intermitente, alta intensidade ou outros tipos de luz que possam distrair outros pilotos são proibidos em todas as categorias. Qualquer outro dispositivo de emissão/receção de luz (laser, infravermelho, sensor de luz etc.) é proibido. Veja também Regulamento da Categoria.</p>
8.7	INTERRUPTORES E BOTÕES
	<p>Todos os interruptores e/ou botões devem ser do tipo standard, com ligação mecânica. Qualquer outra ligação não mecânica de interruptores e/ou botões como infravermelho, laser, varrimento de retina, impressões digitais, fonte de luz, é proibida em todas as categorias.</p>
8.8	INDICADOR DE MUDANÇA DE VELOCIDADES
	<p>A luz do indicador só pode ser acionada pelos dados recebidos pelo tacômetro ou do dispositivo de ignição.</p>
8.8.1	INSTRUMENTOS / MEDIDORES
	<p>Ver Regulamento da Categoria</p>
9 - GRUPO DE SUPORTE	
9.1	COMPUTADORES
	<p>Com exceção dos computadores instalados em viaturas de série por fabricantes de viaturas novas, para que estes possam ser utilizados adequadamente, nenhuma viatura pode estar equipada com computadores que possam, de alguma forma, afetar sua performance. Injeção de combustível eletrônico de origem ou tipo de origem é autorizada, se estiver de acordo com os Regulamentos da Categoria. A injeção</p>

eletrônica de combustível deve ser um sistema "tipo original fechado" ou aceito pela FPAK, ou seja, ele só pode controlar as funções do motor. Controle de critérios de desempenho do veículo, velocidade da roda, velocidade do veio de transmissão, aceleração do veículo, etc. por um sistema de injeção de combustível é proibido. É proibida qualquer forma de gerenciamento de binário (por exemplo, controle de lançamento, controle de tração, correção de ignição em altitude etc.). Todos os cabos, sondas, etc. associados devem poder ser identificados pelo comissário técnico. Um computador é definido como qualquer dispositivo (elétrico, mecânico, pneumático, hidráulico etc.) que ativa qualquer função (ou de qualquer forma afeta a performance) da viatura a partir de medições, deteção ou processamento, etc., de quaisquer dados relativos ao desempenho do veículo. É proibida a exibição ou transmissão ao piloto ou a qualquer local remoto (telemetria) de qualquer dado recebido ou processado (consulte 9.2, REGISTRADORES DE DADOS). No Pro Modified, o uso das ECUs abaixo, incluindo o software e o firmware necessários, é autorizado em conjunto com o data logger integrado.

Manufacturer	Part #	Require Soft and Firmware
Big Stuff	Gen 4	Big Stuff Gen 4 00.0.2
EFI Technology	R8 & R16 ECU	Software NHRA R8 V9.0, Firmware 55
FuelTech	FT450 FT550 FT600 NHRA	Software NHRA 4.30 e 4.73
Holley	Dominator EFI	Build 401
MoTeC	M1 Pro Mod	Nitrous Pro Mod V. 01.00.0003
MoTeC	M1 Pro Mod	Boosted Pro Mod 2020 V. 01.00.0006

Durante as competições da FPAK, um computador portátil (por exemplo, laptop, PDA, Palm Pilot, programador etc.) deve ser fixado com segurança quando colocado no habitáculo em qualquer ponto além da linha da área de apresentação. Todas as funções ou valores devem ser configurados antes deste ponto.

Os eixos de transmissão temporizados, ou os acionados pela velocidade do motor, ou similares, são permitidos se cumprirem as Regras da Classe, mas todas as funções automatizadas devem ser programadas antes da execução. O cronômetro pode exibir apenas os dados programados; exibição analógica ou digital permitida. Os dispositivos podem ser removidos a qualquer momento, a critério dos comissários da FPAK.

Sensores de distância ao solo autorizados em Top Fuel, Funny Car, Pro Stock e Pro Modified; só pode ser conectado ao data logger; Proibido em todas as outras classes.

9.1.1 SISTEMAS AUTOMATIZADOS

Por Regulamento de Categoria, os sistemas ativados por tempo ou velocidade e semelhantes são permitidos, mas todas as funções automatizadas devem de ser pré-definidas antes da corrida. Permitido o temporizador que só pode exibir o tempo ideal em analógico ou digital. Os dispositivos podem ser removidos a qualquer momento a critério da FPAK.

9.1.2 DISPOSITIVO DE DESLIGAR

Qualquer carro em Pro Mod, Top Methanol Dragster, Top Methanol Funny Car, Pro Stock, Funny Car e Top Fuel devem utilizar um dispositivo de desligar a viatura em bom estado de funcionamento de acordo com os Regulamentos de Categoria.

9.1.3 SISTEMA DE DESLIGAR PAINEL DE PRESSÃO

Ver Regulamento da Categoria

9.2 REGISTO DE DADOS

Um sistema de registo de dados pode ser usado para registar as funções duma viatura, desde que ele não opere nenhuma função e que não possa ser acionado pelo acelerador, embraiagem, travões, etc., ou pela "Árvore de Natal" (Sistema de Cronometragem), um transmissor de rádio, sensor de velocidade da roda, inércia, dispositivo a laser ou transmissão de posição na pista. Com exceção das funções de registo de dados integradas aos sistemas de ignição, que acionam automaticamente a aquisição de dados, todos os registradores de dados devem ser ativados por um interruptor independente que exija uma ação separada (em comparação com todos os outros dispositivos) do piloto ou de um membro da equipa. Este interruptor não pode ser ligado ou incorporado a nenhum outro dispositivo ou componente. Os dispositivos de deteção da "quinta roda" são proibidos em todas as viaturas (incluindo rodas equipadas com barras "com rodas"). Todas as condutas que detetam débito, pressão, etc. de combustível ou óleo devem ser metálicas ou trançadas. É proibida a exibição ou transmissão ao piloto, ou a qualquer local remoto, de dados recebidos ou processados por um data logger. Os dados só podem ser examinados (impressos, visualizados etc.) após a corrida.

É proibido qualquer dispositivo (mecânico, hidráulico, pneumático, elétrico, óptico, etc.) que não seja do tipo autorizado originalmente, que ajude a determinar a posição na pista da viatura do concorrente ou de outros concorrentes. Somente espelhos retrovisores do tipo originais, montados convencionalmente, são permitidos.

A descoberta de um dispositivo exibindo, indicando ou transmitindo dados na pista, a localização na pista ou os E.T. constituirá motivo para ação disciplinar determinado pelos Comissários Desportivos. Penalidades adicionais podem ser impostas de acordo com o Código Desportivo Internacional da FIA.

9.3 SISTEMA DE EXTINÇÃO

Os sistemas instalados são obrigatórios de acordo com certos regulamentos de classe. Devem ser instalados de acordo com as especificações do fabricante, todos os indicadores sendo claramente visíveis; janelas de inspeção podem ser necessárias em alguns casos. Noutras classes, é aconselhável que cada concorrente e/ou a sua equipa possua um extintor de incêndio carregado, em ordem de funcionamento e uma cobertura à prova de fogo, no veículo de reboque, na viatura de corrida ou em qualquer outro local, para uso imediato. Extintores de pó ou CO2 com uma carga mínima de 1,13 kg são recomendados. Se um extintor de mão for transportado na viatura, ele deverá ser montado com segurança; cintas de abertura rápida são proibidos.

Quando necessário, nos Top Fuel, Funny Car, Pro Stock, Top Methanol Dragster, Pro Modified e Top Methanol Funny Car, o sistema de extinção de incêndio deve corresponder à SFI Spec 17.1, Norma da FIA "Norma FIA para sistemas de extintores de incêndio montados em viaturas de competição", (Lista técnica N° 16) ou Norma FIA 8865-2015 (Lista técnica N° 52). O sistema deve ser instalado e utilizado de acordo com os requisitos de instalação do fabricante. Todos as viaturas com motor dianteiro, sobrealimentado ou turboalimentado (gasolina ou metanol) rodando 7,49 segundos (*4,49) ou mais rápidos devem estar equipados com um SFI 17.1, ou norma FIA "Padrão da FIA para sistemas de extintores de incêndio montados em viaturas de competição", (Lista técnica N°16) ou Norma FIA 8865-2015 (Lista técnica N°52) Sistema de incêndio de 8.5kg.

Para todos os outros veículos, os sistemas de extinção de incêndio a bordo devem ser controlados e montados manualmente (salvo especificação em contrário pelo fabricante) de acordo com as especificações do fabricante, com o(s) bico(s) primário(s) direcionado(s) na tentativa de proteger o piloto. A totalidade de agentes extintores (viável para uso em áreas ocupadas) pode ser utilizado (ver Anexo J ao CDI, Artigo 253-7.3.2 e Lista Técnica n°6). O uso de alguns desses produtos pode ser contra as leis locais e, portanto, são proibidos localmente.

	<p>Cilindros (botijas) e condutas devem ser montados acima da parte inferior das longarinas laterais adjacentes. Quando os cabos de controle dos cilindros (botijas) do extintor passam nas proximidades do alojamento do motor/caixa velocidades, eles devem ser instalados dentro da estrutura. Os cilindros devem ter aprovação CE ou DOT e montagem permanente (sem coleiras de fixação ou enforcamentos por tiras). É proibido o uso de cilindros, bicos ou tubos que não sejam os recomendados pelo fabricante. A colocação do bico é extremamente importante; dois bicos são colocados na frente do motor, um de cada lado, e um bico está localizado no compartimento do piloto próximo à coluna de direção, no mínimo. Após a ativação do sistema, o conteúdo do(s) cilindro(s) deve ser totalmente descarregado; sistemas de descarga parcial são proibidos. Os cilindros devem ser montados de forma que, caso ocorra uma explosão ou falha de qualquer componente mecânico do veículo, os cilindros sejam protegidos de peças arremessadas. Além disso, os cilindros devem ser montados completamente acima das estruturas inferiores da viatura. Quando instalado numa viatura de corrida, deve ser montado de forma segura; É proibido o uso de grampos do tipo flip-aberto, braçadeiras para tubos, abraçadeiras, molas, etc. Eles devem ser protegidos da temperatura excessiva e montados rigidamente no veículo. Os cabos remotos devem ser metálicos (são proibidos cabos de plástico ou embrulhados em plástico) e instalados para protegê-los em caso de perturbação ou colisão. Siga as recomendações do fabricante em relação à instalação, especialmente no raio de curvatura e proteção contra cravação ou torção. Todos os sistemas de combate a incêndio devem usar tubagens de metal, bicos de distribuição de aço ou alumínio e devem estar equipados com um manômetro. Todos os cilindros devem ser identificados com um valor bruto de peso carregado. É responsabilidade do concorrente pesar o cilindro antes de cada evento. Qualquer dispositivo de ativação externa deve ser marcado de acordo com o Desenho 24. As cavilhas de segurança devem ser sinalizadas e removidas antes de entrar na área de burnout.</p>
9.4	GERADORES
	<p>Todos os geradores, compressores de ar, etc. alimentado por um motor de combustão interna deve ter os gases de escape direcionados para cima e acima do reboque, camião, tenda/toldo, etc. e não interferir nas instalações de outras pessoas.</p>
9.5	MACACOS E PREGUIÇAS
	<p>Nenhum trabalho pode ser feito sob qualquer viatura na área da box enquanto a viatura é suportada por apenas um macaco. Dispositivos de segurança adicionais, como sendo as preguiças, são obrigatórios para fornecer proteção adicional em caso de falha do macaco. O não cumprimento desta regra é motivo para exclusão imediata. TF, FC, PS, TMD e TMFC devem usar estruturas/preguiças como suporte do uso do macaco que se prendem à carroçaria (são proibidos suportes de macaco convencionais) ao trabalhar e/ou acionar o motor em boxes com o veículo em posição elevada. Os dispositivos de suporte de macaco devem ser construídos de modo a fornecer uma distância mínima ao solo de 178mm medida do solo até o limite do diâmetro externo dos pneus traseiros.</p>
9.6	DISPOSITIVOS DE ELEVAÇÃO
	<p>É proibida qualquer forma de dispositivo mecânico, hidráulico ou outro tipo de alavanca para elevar as rodas motrizes de uma viatura da superfície da linha de partida.</p>
9.7	REBOQUES/CAMIÕES DE GRANDES DIMENSÕES
	<p>Os concorrentes que usam um reboque/camião com porta traseira por elevação devem permitir apenas que a porta seja aberta durante o carregamento/descarregamento. Além disso, os concorrentes devem tomar medidas para impedir que alguém passe sob uma parte da porta traseira que se abre durante os procedimentos de carregamento/descarregamento. Por outro lado, todos as rampas de extensão devem ser armazenadas após o uso. A largura máxima da combinação reboque/toldo não deve exceder 6.70mtr. (22ft).</p>
9.8	BOTIJAS PRESSURIZADAS
	<p>Todas as botijas pressurizadas (ou seja, ar, CO2 etc.) usadas para mudanças de velocidades, embraiagens, etc., com comando pneumático, devem ostentar pelo menos o selo CE ou DOT-1800 libras (124 bar) e ser montado com segurança (cintas de aperto e/ou de enganchar, cintas de pano, chicotes, etc., são proibidos) acima da longarina inferior. Qualquer reservatório pressurizado usado para operações pneumáticas deve ser preenchido com ar comprimido, nitrogênio ou CO2. Todos os outros componentes são proibidos.</p>
9.9	BARRA DE EMPURRAR
	<p>Barra (grelha) de empurrar deve ser concebida para impedir que a viatura de competição suba na roda traseira das viaturas de competição de rodas descobertas. Proibido empurrar ou rebocar as viaturas nas partidas.</p>
9.10	DISPOSITIVOS DE TELEMETRIA
	<p>É permitida a transmissão por telemetria de determinados parâmetros das viaturas de categoria profissional destinados ao único objetivo de cobertura televisiva de eventos, que atendem aos critérios aplicáveis da FPAK. O pedido de transmissão(s) de telemetria deve ser enviado por escrito à FPAK. É necessária uma autorização final por escrito do Presidente do CCD do evento respetivo. A descoberta de qualquer dispositivo de telemetria não autorizado ou a transmissão não autorizada de dados, em qualquer categoria, resultará em exclusão do evento, perda de todos os pontos da temporada, além de suspensão dos privilégios de competição pelo restante da temporada. Penalidades adicionais podem ser impostas a critério exclusivo e absoluto da FPAK.</p>
9.11	CONTROLO DE TRAÇÃO
	<p>É proibido qualquer tipo de dispositivo de controle de tração, eletrônico ou mecânico (exceto se montado de série e inalterado). Um dispositivo de controle de tração é qualquer unidade ou sistema que utiliza dados dinâmicos para controlar as funções da viatura, como a derrapagem do pneu, que não são controladas pelo piloto. Esses dispositivos são, mas não se limitam a, controle de tempo com base na roda, linha de transmissão ou aceleração do motor, controle de travagem, controle do acelerador, medidores de trepidação de pneus, medidores de aceleração vertical, controle de falha de ignição, caixa de interrupção, relés e/ou rotações ativadas por chip de rpm. Consulte 9.10 Dispositivos de telemetria, 8.2 Caixas/dispositivos de atraso, 8.3 Ignição, 9.1 Computador.</p>
9.12	VIATURA DE REBOQUE OU DE EMPURRAR
	<p>Qualquer viatura usada como viatura de reboque deve ter o Número de Competição do piloto exibido na viatura de reboque. Limite de seis (6) tripulantes em viatura de empurrar/rebocar. Os tripulantes devem estar dentro da cabine ou completamente dentro da caixa de carga ou do camião, não estarem sentados na porta traseira, apoiados em estribos ou de outra forma não completamente dentro do veículo. Geradores ou outras fontes de alimentação externas, cabos de extensão, equipamentos de suporte que não sejam os da viatura de reboque, etc., são proibidos fora da área da box. Depois que uma viatura de sair do pit, ele deve estar em condições e pronto para a corrida, e o único equipamento de suporte permitido é o reboque ou empurrão até a viatura retornar à área de pit designada (exceções para o equipamento de arranque do motor necessário no Pro Modificado, Top Metanol Funny Cars, Dragster Top Metanol, Pro Stock, Funny Cars e Top Fuel).</p>
9.13	SISTEMA DE RÁDIO TELEFONE
	<p>O uso da radio telefone para comunicação verbal entre o piloto e a tripulação é aceitável em todas as categorias exceto na Junior Dragster & Junior Funny Car. A telemetria não pode em caso algum ser usada para registar dados ou executar funções de controle. Quando o rádio é montado no compartimento do piloto, ele deve estar firmemente fixo ao suporte com uma alça ou outro dispositivo enquanto o carro está em movimento.</p>
9.14	WARM-UPS
	<p>É obrigatório que o piloto esteja sentado no carro na posição normal de condução sempre que o motor estiver funcionando, a menos que o engate ou a linha de transmissão seja removida da viatura. É proibida a prática de testes de travão de transmissão, afinação do conversor, testes da transmissão e/ou aquecimento da transmissão em todas as categorias, em todas as áreas do evento, exceto nas áreas de aproximação da linha de partida, após a encenação, ou a menos que a viatura esteja com as preguiças colocadas. A não conformidade é motivo de exclusão.</p>

	<p>TOP FUEL & FUNNY CAR: Quando uma viatura desta categoria arranca na via das boxes, ele deve ocupar exatamente o espaço previstos. NENHUMA PARTE DO PNEU TRASEIRO DEVE EXCEDER O ESPAÇO ALOCADO NA ASSISTÊNCIA. As equipas não podem retirar a viatura das boxes em marcha atrás para fazer pegar o motor. Se um veículo ocupa um espaço no final da linha nos boxes, ou se não está completamente protegido pelo reboque vizinho, é obrigatório estacionar um camião/viatura de reboque ao lado da viatura de competição enquanto o motor estiver em funcionamento. O carro de corrida deve ter uma paragem de pedal que limite a abertura do acelerador a um máximo de ¾ de acelerador aberto. Dispositivos pneumáticos de aceleração proibidos.</p>
9.15	CAMARAS
	<p>Uma câmara é permitida, a menos que o Diretor de Corrida conceda permissão para câmaras adicionais. A câmara pode não ser direcionada intencionalmente para o concorrente na outra pista. O vídeo não pode ser transmitido de forma alguma. Em nenhum caso vídeos de acidentes podem ser transmitidos. Nenhum monitor de vídeo é permitido dentro da viatura. Sob nenhuma circunstância o vídeo pode ser usado para determinar a posição da pista em tempo real. As câmaras devem ser fixadas firmemente à viatura usando fixações apropriadas. Elas não podem ser fixas com ventosas, abraçadeiras de metal, abraçadeiras plásticas, etc. Para qualquer câmara montada no exterior de qualquer viatura, todos os suportes de montagem, elementos de fixação associados, meios de fixação etc. da câmara deve ser feita de metal; componentes plásticos ou não metálicos são proibidos. Para todas as viaturas, é proibida a fixação ao piloto, ao capacete do piloto ou ao volante. As imagens de qualquer câmara autorizada nesta seção podem ser usadas apenas para fins de análise de situações de corrida.</p>
9.16	APOIO Á VIATURA NA PISTA
	<p>Um calço de apoio á viatura é permitida na linha de partida “stage”. Somente o calço pode entrar em contacto com a viatura. Não é permitido ao assistente tocar na viatura. O calço tem de ter uma pega integrada com uma inclinação de 20% e 1 metro e meio de comprimento.</p>
10 – PILOTO (CONSULTE TAMBÉM O ANEXO L DO CDI FIA)	
10.1	VESTIMENTA
	<p>Cada membro da equipa do concorrente deve estar totalmente vestido quando presente nas áreas de preparação, largada e competição da pista de corrida. Sapatos são obrigatórios. Em qualquer classe, calções, pernas nuas, blusas ou torsos nus são proibidos ao conduzir. Consulte Regulamento da Categoria.</p>
10.2	APARÊNCIA
	<p>A aparência das viaturas de competição participantes em corridas de arranque deve estar em bom estado em qualquer momento; aqueles que são considerados insuficientemente preparados podem ser rejeitados pelo comissário técnico. A aparência do pessoal que se ocupa e presta assistência às viaturas dos concorrentes também é importante e está sujeita às mesmas considerações.</p>
10.3	SISTEMA DE RETENÇÃO DE BRAÇOS
	<p>Quando este sistema é exigido pelo Regulamento da Categoria, ele deve ser usado e ajustado para que as mãos e/ou braços do piloto não possam passar para fora da armadura de segurança e/ou dos membros laterais. O sistema de retenção do braço será combinado com o sistema de retenção do piloto, para que possa ser operado ao mesmo tempo. Consulte as instruções do fabricante.</p>
10.4	LICENÇAS
	<p>Consulte o Artigo 9 do Apêndice L da FIA ISC e Licenças FPAK.</p>
10.5	SISTEMA DE RETENÇÃO DO PILOTO
	<p>Um cinto de segurança de abertura rápida, no mínimo de 5 pontos em conformidade com as especificações SFI 16.1, 16.5 ou 16.6 ou Norma FIA 8853-2016 é obrigatório em todas as viaturas em competição para os quais os regulamentos impõem um rollbar ou uma armadura de segurança. (Autorizado em todas as outras classes). O sistema de retenção do piloto deve ter uma etiqueta legível de conformidade com a Norma FIA 8853-2016, Spec. SFI 16.1 ou Spec. SFI 16.5 ou 16.6. O período de validade das Normas 8853-2016 da FIA é de cinco anos após a data de fabricação. As especificações SFI 16.1 ou 16.5 ou 16.6 deve ser datado pelo fabricante. As cintas para os ombros. SFI 16,1 ou 16,5 de 76mm de largura dobrada e costurada de forma a obter uma largura de 51mm e feitas pelo fabricante original, para que possa ser inserida nas abas/ranhuras do sistema de apoio de cabeça e pescoço são aceitáveis. Consulte o Regulamento da Classe para obter as exigências suplementares para Top Fuel e Funny Car. (Nos casos em que a classe não exige o sistema de retenção do piloto das especificações SFI ou FIA, a recertificação não se aplica.). Todos os componentes do cinto de segurança devem ter sido originalmente projetados para serem usados juntos e produzidos pelo mesmo fabricante. Consulte o Desenho 21 para instalação do cinto e Artº 253.6.2 Anexo J do CDI. Cada cinto individual deve incorporar o seu ponto de montagem individual de acordo com o Desenho 21a. Para as viaturas que usam bancos de série ou do tipo de série, as cintas da virilha podem ser passadas na frente do banco, e não através do banco, caso contrário, a instalação deve cumprir as instruções do fabricante. É obrigatório que os modelos de cintos libertem todos os pontos de fixação (cinco (5), seis (6) ou sete (7), se aplicável) numa só operação. Quando os sistemas de retenção de braço são usados com um sistema de retenção do piloto usando uma alavanca de fixação, uma bainha de proteção deve ser instalada para impedir que o sistema de retenção de braço afrouxe acidentalmente a alavanca de fixação. A bainha de proteção não é necessária se o sistema usar parafusos do tipo "bico de pato". Todas as partes do cinto devem ser ancorados no chassi, na barra transversal ou numa fixação reforçada e devem ser instaladas de forma a limitar o movimento do corpo do piloto, tanto para cima quanto para frente. Os cintos de segurança não podem ser enrolados nas barras inferiores. Parafusos inseridos no cinto de segurança não são permitidos para fixação. Verifique as instruções do fabricante. Os cintos dos ombros com uma largura <51mm só podem ser utilizados em conjunto com um FHR.</p>
10.6	PROTEÇÃO DE CABEÇA
	<p>Em qualquer viatura com um rollbar ou armadura de segurança, instalada, tem de prever uma proteção atrás da cabeça do piloto e concebida para tentar evitar uma síndrome traumática do pescoço (chicotada) em caso de choque. Um preenchimento adequado deve permitir a compressão de no mínimo permitido de 6.35mm ou estar em conformidade com a norma FIA “Standard for Formula One and Sports Car Headrest Materials” ou especificação SFI 45.2. Um rollbar ou uma armadura de segurança apresentando proteções acolchoadas não é permitido como proteção para a cabeça, a menos que esteja a 102mm do capacete do piloto. Um banco com apoio de cabeça acolchoado é autorizado. A proteção da cabeça deve incluir uma cobertura de retardante de fogo em todos as viaturas mais rápidas que 7.50 segundos. Veja também Regulamento Técnico Geral 4.11.1.</p>
10.7	CAPACETES
	<p>Em todas as classes, conforme indicado no Regulamento da Categoria, os pilotos devem usar um capacete em conformidade com as especificações SNELL ou SFI. Usar um capacete é fortemente recomendado nas viaturas que circulem a 14.00 segundos ou mais lento. » Pilotos em viaturas com rollbar ou armadura de segurança têm de usar capacete. » Pilotos em viaturas de 13.99 a 10.00 segundos têm de usar um capacete aberto ou completo. » Pilotos em viaturas de 9.99 segundos ou mais rápido, ou pilotos em viaturas de carroçaria aberta que circulem a 13.99 segundos ou mais rápido têm de usar um capacete completo com visor (uso de óculos proibido).</p>

	<p>Lista Técnica FIA Nº15 (www.fia.com/regulation/category/761) para normas e permissões de Capacetes Standard, etiquetas e data de expiração.</p> <p>É permitido, adicionalmente, o uso de Capacetes em conformidade com Snell SA2020 Standard ou SFI Spec 31.1/2010, 31.1/2015, 31.1/2020. Um capacete em conformidade com FIA Standard 8860-2010 or 8860-2018 é fortemente recomendado em qualquer carro de carroçaria aberta ou que circule a 6.00 segundos ou mais rápido.</p> <p>A viseira (se permitida) tem de estar completamente fechada desde o momento em que o carro entre no feixe do sistema de partida até que a corrida esteja completada.</p> <p>Todos os capacetes têm de ter autocolante de certificação apropriada no interior do capacete.</p> <p>Ver Regulamento da Categoria para requisitos adicionais.</p> <p>É recomendado que todos os pilotos tenham o seu capacete corretamente colocado de acordo com o peso do corpo e tamanho do piloto (de acordo com as instruções do construtor). Modificações estruturais ao capacete, proteção ou viseira são proibidas.</p> <p>Cortar um capacete ou viseira é proibido. O capacete deve de estar como vem de fábrica, exceto na pintura de esquemas/grafismos e é permitido modificações não estruturais conforme indicado abaixo.</p> <p>Gravações ou modificações similares à viseira do capacete feitas pelo piloto que reduza o campo de visão do piloto, e que são consideradas seguras pelo discernimento do piloto, são permitidas desde que que o piloto demonstre aos inspetores técnicos que o motivo da modificação seja para reduzir a distração do seu campo de visão. Fazendo a modificação à viseira do capacete, o piloto reconhece e aceita que considera que tal modificação é segura perante o seu discernimento e consistente com as suas obrigações.</p>
10.8	COLAR DE PESCOÇO / SISTEMA DE RESTRIÇÃO DE PESCOÇO
	<p>Um colar de pescoço quando requisito do Regulamento da Categoria tem de ser produzido comercialmente e aprovado para corridas. Dois tipos diferentes de colares estão disponíveis comercialmente - um tipo circular de 360 graus ou um tipo "ferradura". - Consulte Regulamentos de Categoria para o tipo especificado.</p> <p>Modificações de acordo com as recomendações do fabricante, para ajustar o espaço do capacete e do pescoço/ombro do piloto, é permitida. Deve ser usado de acordo com as recomendações do fabricante. Deve atender ao SFI Spec 3.3, de acordo com as regras da classe. Quando um sistema/dispositivo de retenção de cabeça e pescoço é requisito do Regulamento da Classe, e sempre que o piloto estiver na viatura de competição, desde o burn-out até a viatura entrar na estrada de retorno, o piloto deve utilizar adequadamente o sistema/dispositivo de retenção de cabeça e pescoço, incluindo a ligação ao capacete, conforme necessário para a funcionalidade completa do dispositivo.</p> <p>O dispositivo/sistema deve atender às normas 8858-2002, 8858-2010 ou SFI Spec 38.1 e exibir uma etiqueta válida em conformidade. É recomendado um dispositivo que esteja em conformidade com as normas 8858-2002 ou 8858-2010 da FIA. O dispositivo/sistema de retenção de cabeça e pescoço, quando colocado, deve estar em conformidade com as instruções de montagem do fabricante e deve ser configurado, mantido e usado de acordo com as instruções do fabricante. Um dispositivo/sistema de retenção de cabeça e pescoço pode ser usado com ou sem um colar de pescoço. Se um colar de pescoço com a especificação SFI 3.3 é pedida e em vez disso o piloto opte por usar um dispositivo/sistema de retenção de cabeça e pescoço, logo, uma meia de cabeça/balaclava FIA Standard 8856-2000, 8856-2018 ou SFI Spec 3.3 ou capacete com aba é obrigatório.</p>
10.9	OCUPANTES
	<p>Não é permitida mais de uma pessoa em qualquer viatura durante uma corrida, exceto um (1) co-piloto é permitido em E.T. viaturas de 14.00 segundos ou mais lento; o co-piloto deve ter no mínimo 16 anos de idade. Todos os ocupantes de viaturas de empurrar ou rebocar devem estar dentro da viatura ou na pick-up em uma posição sentada enquanto a viatura de empurrar ou rebocar estiver em operação. Sempre que uma viatura é iniciada, seja nas boxes, na pista, com partida automática ou em qualquer outro local da pista, um condutor qualificado deve estar no banco do piloto, a menos que o conversor ou a linha de transmissão seja removida. A não conformidade é motivo de exclusão.</p>
10.10	ROUPA DE PROTEÇÃO
	<p>Os requisitos de vestuário de proteção, tal como indicado, são requisitos mínimos e os condutores devem satisfazer todos os requisitos de vestuário de proteção para o veículo conduzido; os condutores são livres para atualizar roupa de proteção. Cada peça de vestuário de proteção deve satisfazer as especificações exigidas. Cada peça da roupa protetora tem de estar etiquetada em conformidade com os Standards da FIA ou Especificações SFI quando pedido e tem de estar em boas condições. "Vestuário de proteção" inclui um fato (fato de competição de uma só peça ou casaco e calça), balaclava, luvas e botas. As mulheres devem usar sutiã desportivo com retardador de fogo (se usado).</p> <p>Se fato de competição de uma só peça for usado, o uso de roupa interior não inflamável é requisito e devem ter uma etiqueta em conformidade com as especificações SFI ou FIA. O uso de roupa interior não inflamável é recomendado com as outras roupas de proteção. O uso de roupas de nylon é proibido. O uso de roupas sintéticas, materiais inflamáveis em contacto com o corpo do piloto não são permitidas. Se uma classe específica não requer roupa de proteção, o mínimo requisito são os seguintes:</p> <p>Calças compridas; camisola de manga comprida; luvas; sapatos fechados; e meias. Proibido calções. Proibido pernas á mostra. Proibido tronco nu. Proibido tops. Proibido sapatos abertos, salto alto e sandálias. Toda a luva tem de ser com material não inflamável. Proibido luvas de couro sem material não inflamável que separa o couro da mão do piloto.</p> <p>Uma balaclava FIA Standard 8856-2000; 8856-2018 ou SFI Spec. 3.3 ou um capacete com aba SFI spec. 3.3/5 são requisitos sempre que um colar de pescoço é necessário, só se for substituído por um dispositivo de retenção de cabeça e pescoço.</p> <p>Todos os casacos/calças ou fatos em conformidade com SFI 3.2A/15 ou 3.2A/20 tem de ser recertificado a cada cinco (5) anos.</p> <p>Para viaturas originais de carroçaria completa não alteradas com um sistema de combustível de origem usando etanol ou metanol ou gasolina sem chumbo como a E-85 ou diesel, os requisitos para a roupa de proteção são os mesmos que a da gasolina.</p> <p>Para qualquer viatura, outro que não seja um original de carroçaria completa com sistema de combustível não alterado usando mistura de etanol ou metanol em excesso de 15% por volume como a E-85, requer a mesma roupa protetora que requisitada para 100% álcool e/ou a carros movidos a metanol. Para misturas de etanol ou metanol de 15% ou menos o equipamento protetor é o mesmo requerido para a gasolina.</p> <p>Pilotos de todos os carros de carroçaria aberta tem de usar luvas de acordo com FIA Standard 8856-2000; 8856-2018 ou SFI Spec 3.3. Para pilotos de todos os carros de carroçaria aberta que não usem um colar de pescoço tem de usar um capacete com aba SFI 3.3/5. É fortemente recomendado, quando requerido, qualquer meia de cabeça/balaclava que cumpra a norma FIA Standard 8856-2018, que está indicada como uma balaclava que reduz a carga transmitida ao pescoço do piloto quando o capacete está a ser removido.</p> <p>Roupa Protetora para Classe Sportman:</p> <p>Junior Dragster:</p> <p>Fato do piloto de acordo com a norma FIA Standard 8856-2000; 8856-2018 ou SFI Spec. 3.2A/1; botas e luvas de acordo com a norma FIA Standard 8856-2000; 8856-2018 or SFI spec 3.3A/1 obrigatório. Uma balaclava que encontra a NORMA FIA 8856-2000; 8856-2018 ou SFI Spec. 3.3, ou capacete com aba SFI Spec. 3.3/5 é obrigatório.</p> <p>Junior Funny Car:</p> <p>Fato do piloto de acordo com a norma FIA Standard 8856-2000; 8856-2018 ou SFI Spec. 3.2A/5; sapatos e luvas de acordo com a norma FIA Standard 8856-2000; 8856-2018 or SFI spec 3.3A/1 obrigatório. Uma balaclava que encontra a NORMA FIA 8856-2000; 8856-2018 ou SFI Spec. 3.3, ou capacete com aba SFI Spec. 3.3/5 é obrigatório.</p>

	<p><u>Viaturas 12.00 segundos ou mais lento:</u> Calças compridas, camisola de manga comprida, sapatos fechados e luvas apropriadas.</p> <p><u>Viaturas 10.00 segundos ou mais lento:</u> Fato do piloto de acordo com a norma FIA Standard 8856-2000; 8856-2018 ou SFI Spec. 3.2A/1 e luvas de acordo com a norma FIA Standard 8856-2000; 8856-2018 ou SFI spec 3.3A/1 obrigatório.</p> <p><u>Se o motor é compressor/turbocompressor ou queimando a metanol:</u> o fato do piloto de acordo com a norma FIA Standard 8856-2000; 8856-2018 ou SFI Spec. 3.2A/5; luvas e sapatos de acordo com a norma FIA Standard 8856-2000; 8856-2018 ou SFI spec 3.3/1 obrigatório.</p> <p><u>Viaturas 7.50 – 9.99 segundos ou mais rápido que 217km:</u> Fato do piloto de acordo com a norma FIA Standard 8856-2000; 8856-2018 ou SFI Spec. 3.2A/5; luvas e sapatos de acordo com a norma FIA Standard 8856-2000; 8856-2018 ou SFI Spec. 3.3A/1 obrigatório.</p> <p><u>Qualquer viatura de carroçaria aberta ou fechada sem ser original e sem uma firwall de aço, usando óxido nitroso e/ou compressor ou turbocompressor(es), ou queimando metanol, e qualquer viatura com transmissão automática no compartimento do condutor (não tendo chão a cobrir a transmissão):</u> O fato do piloto de acordo com a especificação SFI Spec. 3.2A/15, luvas e sapatos de acordo com a norma FIA Standard 8856-2000; 8856-2018 ou SFI spec 3.3/5 obrigatório. Uma meia de cabeça/balaclava de acordo com a norma FIA Standard 8856-2000; 8856-2018 ou SFI Spec. 3.3, ou um capacete com aba de acordo com a especificação SFI Spec. 3.3/5 é obrigatório em todos os carros.</p> <p><u>Viaturas 6.00 – 7.49 segundos</u> Fato do piloto com a especificação SFI 3.2A/15, luvas e sapatos de acordo com a norma FIA Standard 8856-2000; 8856-2018 ou SFI Spec. 3.3A/5 obrigatório. Qualquer viatura de tração dianteira, sem ser original ou sem firewall de aço, usando óxido nitroso e/ou compressor ou turbocompressor(es), ou queimando metanol, e qualquer viatura com transmissão automática no compartimento do condutor (não tendo chão a cobrir a transmissão): O fato do piloto com a especificação SFI 3.2A/15, luvas e sapatos com a especificação SFI 3.3 ou capacete com aba SFI 3.3/5 é obrigatório em todos as viaturas. Uma meia de cabeça/balaclava de acordo com a norma FIA Standard 8856-2000; 8856-2018 ou SFI Spec. 3.3 ou um capacete com aba de acordo com a especificação SFI Spec. 3.3/5 é obrigatório em todos os carros. Qualquer viatura Funny Car carroçaria aberta de tração dianteira usando óxido nitroso e/ou a compressor ou turbocompressor(es): Fato do piloto com a especificação SFI Spec 3.2A/20, luvas e sapatos de acordo com SFI Spec 3.3/20 obrigatório. Uma meia de cabeça/balaclava de acordo com a norma FIA Standard 8856-2000; 8856-2018 ou SFI Spec 3.3, ou um capacete com aba de acordo com a especificação SFI Spec 3.3/5 é recomendada em todos as viaturas. Roupa protetora Pro Classes (PS-TMD-TMFC-FC-TF): Ver Regulamentos da Categoria.</p>
10.11	CINTOS DE SEGURANÇA
	<p>Todas as viaturas que, de acordo com o Regulamentos da Categoria, que não são obrigados a usar cintos de segurança de competição de acordo com o artigo 10.5 devem estar equipadas com cinto de segurança para o piloto, com fecho rápido e de um tipo aprovado. Este cinto deve ser fixado firmemente ao chassi, à barra transversal ou a uma barra de reforço, para que todos os elementos de fixação fiquem diretamente alinhados na direção da tração. Os cintos de segurança não podem ser enrolados nas barras inferiores (ou em qualquer parte do quadro). Se placas de aço planas forem usadas para instalação, elas devem ter no mínimo 6.35mm de espessura e suas bordas devem ser arredondadas para não cortar os cintos de segurança. Estes últimos não podem, em caso algum, ser fixados por parafusos nas correias. Em todas as viaturas com piso de fibra de vidro, uma barra de tubo de seção transversal quadrada com uma espessura de parede de pelo menos 51x51x2.11mm (2"x2"x0.083") deve ser instalado entre os membros laterais para a instalação correta do cinto de segurança do piloto. Todos as viaturas em competição que exijam uma rollbar, ou que uma armadura de segurança tenha sido instalada, ou conforme especificado nos Regulamentos de Categoria, devem estar equipados com um sistema de retenção de acordo com o Capítulo 10.5 nesta secção.</p>
11 – GENERALIDADES	
11.1	PUBLICIDADE E OUTROS MATERIAIS
	<p>A FPAK reserva o direito de regular qualquer publicidade ou outro elemento que seja utilizado por qualquer concorrente participante e na carroçaria de qualquer viatura em eventos da FPAK. Participantes e viaturas podem ser excluídos da competição e das instalações se a FPAK julgar que a publicidade ou qualquer outro elemento que apareça numa pessoa, viatura de corrida ou de serviço/assistência, na área de box ou em qualquer outro local, que prejudica os interesses da FPAK e a disciplina dos drag racers. Referência aos artigos 10.6, 10.7 e 16 do Código Desportivo Internacional</p>
Notas	Os SFI não estão em vigor no ano 2023.