



Federação  
Mineira de  
Automobilismo



# REGULAMENTO GERAL DO DRIFT - FMA

## FEDERAÇÃO MINEIRA DE AUTOMOBILISMO

### NORMAS E REGULAMENTOS DRIFT - 2012

## REGULAMENTO GERAL

### INTRODUÇÃO

A **Federação Mineira de Automobilismo - FMA** supervisionará os campeonatos de “DRIFT” realizados no Estado de Minas Gerais. Os campeonatos deverão possuir licença da FMA, e deverão estar de acordo com este Regulamento e com o Regulamento Particular – RPP de cada etapa.

### REGULAMENTO DESPORTIVO

#### 1 – CONDIÇÕES GERAIS:

É de responsabilidade dos participantes assegurar-se que todas as pessoas incluídas na sua inscrição observem as obrigações referidas no Código Desportivo do Automobilismo – CDA da Confederação Brasileira de Automobilismo - CBA, e neste regulamento. Se o competidor não puder estar presente na sessão de *briefing* de uma etapa, deverá nomear um representante por escrito. A pessoa encarregada dessa responsabilidade durante qualquer parte de uma das etapas, será responsável em forma conjunta com o competidor para que estes requerimentos sejam observados. Todos os competidores devem assegurar-se que seus carros respeitem as condições de elegibilidade e segurança, durante todo o evento. Todas as pessoas relacionadas de qualquer forma com um carro inscrito, ou presente por qualquer motivo na área de paddock ou pista, devem utilizar credenciais apropriadas durante todo o tempo, e obedecendo aos limites de áreas indicadas pela organização de cada etapa. O não cumprimento das normas acarretará a apreensão da credencial, e a retirada da pessoa da área permitida a credenciados, além de outras sanções a critério dos Comissários Desportivos. É de responsabilidade do piloto inscrito para a etapa a condução do seu respectivo veículo. Somente os pilotos inscritos poderão conduzir os respectivos veículos na área de pré-alinhamento e na pista. A condução do veículo por piloto não inscrito implicará na exclusão ou desclassificação do piloto responsável.

## **2 – PARTICIPANTES:**

Poderão participar pilotos maiores de 18 anos, portadores de CNH, portadores da Cédula Desportiva Nacional da Confederação Brasileira de Automobilismo, válida par 2012, e utilizando obrigatoriamente sua indumentária completa (macacão, sapatilhas, luvas, capacete etc..). É obrigatório o uso de cinto de segurança com no mínimo três pontos. O uso de cintos abdominais será proibido. Os participantes deverão ter conhecimento de todas as normas constantes nas Regras e Regulamentos da Competição, e concordar em cumpri-las sem restrições.

## **3 – INSCRIÇÕES**

As inscrições para o Campeonato Mineiro de Drift – Temporada 2012 serão gratuitas, e estarão limitadas a 32 vagas para cada uma das duas categorias. O período estará previsto no RPP.

## **4 – BANDEIRAS DE PISTA**

### **Bandeira Verde:**

Agitada, ou sem movimento algum, é mostrada na linha de partida e nos demais postos de sinalização. A localização dos postos e a quantidade podem ser alteradas de acordo com os critérios do Diretor de Prova. A bandeira verde avisa que a sessão teve início e indica que a pista está em condições de competição.

### **Bandeira Amarela:**

Sem movimento algum, e exibida em qualquer posto, serve para avisar aos pilotos que um risco iminente está próximo. Geralmente é exibida em um ou mais postos de sinalização. Os pilotos devem **DESACELERAR SEUS VEÍCULOS** na preparação para manobras evasivas que possam ser necessárias, de modo a evitar um risco em potencial. **NENHUMA PASSAGEM/ULTRAPASSAGEM** é permitida, **DE MODO ALGUM**, até que se tenha passado completamente pelo incidente ou até passar pelo próximo posto de sinalização em que já esteja sendo apresentada a bandeira verde. Se a bandeira amarela for apresentada agitada, os pilotos deverão redobrar a atenção, pois a pista poderá estar parcialmente bloqueada.

### **Bandeira Vermelha.**

Os pilotos devem parar imediatamente na lateral da pista, em local seguro. Todos os postos de sinalização deverão apresentar Bandeira Vermelha. Todos os pilotos deverão se encaminhar à linha de partida usando extrema cautela, ficando preparados para parar, caso isso se faça necessário. Os pilotos devem permanecer em seus carros e estar preparados para reiniciar a prova. Obs.: a Bandeira Vermelha deve ser exibida “Parada” (sem movimento algum); contudo, ela pode ser apresentada agitada aos pilotos, para indicar urgência.

## **5 - FORMATO DA COMPETIÇÃO:**

As etapas acontecerão de acordo com os horários divulgados no respectivo RPP, que podem ou não incluir tempo de treino e reconhecimento de pista no dia anterior à competição.

### ***Briefing***

A presença às sessões de *briefing* é obrigatória para todos os pilotos. O não comparecimento a uma reunião de piloto resultará em perda da participação, sem reembolso do valor da inscrição. Caso um piloto seja impossibilitado de comparecer e não consiga enviar um representante, ele / ela deve notificar o fato ao Diretor de Prova antes da reunião. O horário para as reuniões será disponibilizado no RPP.

### **Sessão de Treinos**

O tempo de treinos poderá variar em cada etapa e, portanto, dependerá do local, do desenho do percurso e condições climáticas.

### **Sessão de Qualificação**

A sessão de qualificação consistirá em três voltas no percurso para cada piloto. Cada volta receberá uma classificação individual por parte dos juizes em uma escala numérica de 1 a 10, sendo 1 (hum) a classificação mais baixa possível, e 10 (dez) a mais alta possível. Para calcular a classificação final de cada piloto, serão somadas as três notas. Os pilotos têm a opção de trocar os pneus ou de corrigir um problema mecânico a qualquer momento durante a sessão de qualificação, desde que retornem ao local designado na linha de largada antes da sua volta seguinte. Caso o piloto não retorne ao seu lugar antes da sua volta seguinte, perderá o direito à classificação.

### **Sessão de Eliminação**

A Sessão de Eliminação ocorrerá em duplas, da seguinte forma: Os competidores serão agrupados em chaves, respeitando-se a ordem das notas recebidas na sessão anterior. Pilotos com as menores notas competirão entre si, e pilotos com as maiores notas competirão entre si. Cada dupla de competidores terá direito a duas voltas no percurso, alternando a liderança de cada uma das duas voltas.

### **Julgamento**

Uma dupla de juizes realizará o julgamento em cada evento. Os critérios julgados consistirão nos seguintes fatores:

- Velocidade da entrada nas curvas;
- Velocidade geral realizada durante todo o percurso;
- Ângulo (quanto maior, melhor – sem sacrificar a velocidade);
- Pontos de ápice (ápice das viradas);
- Uso de toda a pista (feito de um modo controlado)

Os fatores mencionados acima serão utilizados nas duas fases da competição. Ultrapassagens não são desejadas para uma corrida vitoriosa. No entanto, podem ser feitas de modo a impedir uma colisão ou se o piloto líder tiver ficado fora da linha e o seguinte piloto puder executar a passagem de uma forma segura.

### **Critério de Desempate**

Na Sessão de Eliminação podem ocorrer empates. Caso isso ocorra, os competidores terão direito a no máximo mais quatro voltas, alternando-se na liderança destas, e se ainda assim o empate persistir, a decisão da vitória será com base nas maiores notas de cada piloto recebidas dos juízes ao longo das duas fases da competição. Os juízes usarão uma escala de 1 a 10 para atribuir notas aos pilotos participantes. Este critério poderá ser alterado se, em um determinado evento, os juízes optarem por pontos perdidos. Neste caso a opção usada deverá constar no Regulamento Particular.

## **6 – CONDUTA NO PERCURSO:**

- Ambas as janelas laterais (da parte frontal) poderão estar abertas com um limite máximo de 15,0cm.
- Ambas as janelas laterais (da parte frontal) não poderão estar revestidas com películas que causem barreiras à visão.
- O piloto deve sempre manter as mãos e os braços dentro do carro.
- O piloto deve também sempre verificar todos os equipamentos de segurança pessoal: capacete, macacão, luvas e utilização do cinto de segurança.

### **Parada no Percurso:**

A parada no percurso é expressamente proibida a menos que seja uma emergência. “Parada” inclui diminuir a velocidade até quase uma parada e/ou de forma abrupta. Parar para ajudar um carro com problemas é proibido. Uma emergência, para fins desta seção, é definida somente aquela relacionada a problemas médicos, falha mecânica, fogo a bordo ou danos devidos a um incidente que torne o veículo incapaz de continuar.

### **Parada em uma Emergência:**

No caso uma de emergência em que o competidor seja obrigado a parar, a primeira preocupação deve ser a de colocar o veículo em uma área segura, que não venha a causar perigo a outros competidores. A equipe do veículo com problemas só poderá entrar no percurso para auxílio, mediante a autorização do Diretor de Prova.

**Chuva e Clima Instável:**

As etapas não serão canceladas devido à chuva ou ao clima instável a menos que assim seja ordenado pelo Diretor de Prova. É de responsabilidade do piloto trazer equipamentos apropriados, tais como pneus para uso em dias de chuva, vestimentas, etc...

**Bebidas Alcoólicas:**

O consumo de álcool pelos participantes é expressamente proibido, assim como a sua comercialização nas áreas de vistorias e áreas de pré-alinhamento.

**7 – CATEGORIAS**

Os participantes que se utilizarem de veículos de fabricação nacional deverão se inscrever na categoria **NACIONAL**. Os participantes que se utilizarem de veículos de fabricação estrangeira deverão se inscrever na categoria **IMPORTADO**.

## **REGULAMENTO TÉCNICO**

**8 – VEÍCULOS ADMITIDOS:**

Todos os veículos da competição devem ter tração original nas rodas traseiras e possuir um chassi monobloco original. As modificações na suspensão, motor e transmissão são livres, desde que não interfiram com as normas do chassi mencionadas acima.

**9 – VISTORIA**

Com a finalidade de maximizar a segurança dos participantes, todos os carros devem passar por uma inspeção técnica, para a plena segurança de cada competidor, em todas as etapas da temporada. É obrigatório o uso de extintor de incêndio no carro montado de forma segura com um suporte de metal ao alcance do piloto.

**10 – APARÊNCIA**

Todos os veículos admitidos devem estar em boas condições (de uso) e com boa aparência. Os veículos em más condições mecânicas ou com a lataria amassada etc., não serão admitidos nas provas.

## **11 – RODAS**

As condições gerais dos pneus e do conjunto dos aros devem ser boas. Não deve haver rachaduras ou qualquer outro dano à roda. Não deve haver rodas expostas, bolhas ou outro dano visível no pneu. Todas as porcas da roda devem estar em seus respectivos locais, e devidamente apertadas. Nenhum cubo de roda nem adornos ou calotas é permitido.

## **12 – DIREÇÃO E SUSPENSÃO**

O mecanismo de direção e da suspensão do carro deve ser verificados com relação a sua condição geral. Os rolamentos da parte frontal e posterior da direção devem estar firmes e sem folgas. Deve haver muito pouca ou nenhuma folga nas buchas da suspensão do carro e no mecanismo de direção.

## **13 – COMPARTIMENTO DO MOTOR**

Não deve haver qualquer vazamento de fluidos no motor. Deve ser utilizado um “ladrão” para o radiador com pelo menos um litro de capacidade. Respiradouros de óleo ou aberturas devolverão o óleo ao motor ou terminarão em um tanque de coleta de pelo menos um litro. Todas as mangueiras que carregarem fluidos devem estar em boas condições, sem qualquer rachadura ou outra avaria.

## **14 – FREIOS**

Os freios devem estar em condições operacionais muito boas e devem ser capazes de parar o veículo em uma distância razoável de uma forma segura e controlada. A pressão no pedal deve ser adequada. O nível do fluido deve estar acima do limite mínimo conforme especificado pelo fabricante. Os tubos de freio devem estar em boas condições.

## **15 – TANQUE DE COMBUSTÍVEL**

Todos os veículos devem utilizar tanques de combustível apropriados, para que não haja derramamento, sob quaisquer circunstâncias.

## **16 – FIOS EXPOSTOS**

Não deve haver qualquer fio exposto dentro do compartimento do piloto de forma a interferir na condução segura do veículo.

## **17 – BANCOS**

O banco deve ser esportivo, do tipo concha, para que haja a maior proteção ao piloto e deve estar preso de forma segura à estrutura do carro, resistente o suficiente para suportar um impacto maior. O assento do passageiro deve atender aos mesmos requisitos do assento do piloto, caso seja utilizado por passageiros. Nesse caso, o passageiro deverá estar também devidamente filiado à CBA.

## **18 – CÉLULA DE SOBREVIVÊNCIA**

Todos os veículos participantes devem utilizar uma gaiola de proteção (Santo Antônio). Deve-se tomar cuidado de modo a impedir que o assento deslize sob a mesma. Deve-se também ter o cuidado a impedir que o competidor bata sua cabeça nas barras da gaiola (Santo Antônio)

## **19 – OBJETOS SOLTOS**

Todos os objetos soltos no carro e no porta-malas deverão ser removidos (sobre tapetes, estepes, macaco, ferramentas etc...).

## **20 – FARÓIS E LANTERNAS**

Todos os faróis e lanternas devem ser cobertos com fitas adesivas ou plástico aderente, exceto as luzes do freio.

## **21 – MANGUEIRAS DENTRO DO HABITÁCULO DO PILOTO**

Todas as mangueiras recebendo quaisquer líquidos ou quaisquer gases, que passem pelo habitáculo do piloto, devem ser de metal ou de aço trançado. Quaisquer mangueiras que recebem água fria, tais como líquido de lavagem, líquido resfriado etc. estão isentas desta norma. Mangueiras emborrachadas ou de aço trançado com revestimento de borracha são aceitáveis.

## **22 – LUZES**

Deve haver pelo menos 2 (duas) luzes de freio vermelhas em funcionamento.

## **23 - PONTOS PARA REBOQUE**

É obrigatório que todos os veículos tenham pelo menos 2 (dois) 'pontos' para reboque acessíveis (e utilizáveis); 1 (um) na parte frontal e 1 (um) na parte posterior. Eles não devem ficar salientes de forma perigosa no carro, e devem estar acessíveis sem a manipulação da estrutura e/ou dos painéis, e devem ser resistentes o suficiente para suportar o peso do carro. Caso nenhum 'ponto' para reboque esteja disponível, a equipe de reboque enganchará em outro local que pode causar danos ao veículo do competidor. A equipe de reboque não será responsabilizada por tal dano. As alterações técnicas ao presente regulamento, quando houverem, serão em forma de adendo e entrarão em vigor 30 (trinta) dias após sua divulgação.

## **24 – DOCUMENTAÇÃO DOS VEÍCULOS**

Todos os veículos devem estar regulamentados conforme as leis Federais vigentes. Todos os pilotos devem apresentar os respectivos documentos de seus veículos, dentro de seus prazos de validade.

# **NORMAS, NOMENCLATURAS E REFERÊNCIAS**

**25 – PROIBIÇÃO** – O presente regulamento foi elaborado pelo Conselho Técnico Desportivo Mineiro, órgão de apoio da Federação Mineira de Automobilismo. Fica terminantemente proibida a utilização total ou parcial das normas técnicas e desportivas, nomenclaturas e referências nele contidas, em competições que não tenham a supervisão da entidade.

Belo Horizonte, 11 de maio de 2012.

Conselho Técnico Desportivo Mineiro / FMA  
Antônio Manoel dos Santos