

REGULAMENTO TECNICO

ACTUALIZAÇÃO EM 09-01-2011

1. TODAS AS VIATURAS DEVERÃO ESTAR OBRIGATORIAMENTE EQUIPADAS COM:

1.1. - Armação de Segurança constituída por:

- a) **Arco Principal:** Constituído por um quadro vertical situado no plano transversal em relação ao eixo do veículo, junto ao encosto dos bancos da frente.
- b) **Arco Dianteiro:** Constituído por um quadro situado no plano transversal em relação ao eixo da viatura, e cuja forma segue os montantes do pára-brisas e a parte da frente do tejadilho.
- c) **Arco Lateral:** Constituído por um quadro situado no plano longitudinal em relação ao eixo da viatura, de cada um dos lados.
- d) **Barra Longitudinal:** Tubo longitudinal que não pertence ao arco principal nem ao dianteiro ou laterais, mas que os lida entre si ou a quaisquer fixações.
- e) **Reforço Longitudinal das portas (protecção lateral):** uma ou mais barras longitudinais devem ser utilizadas de cada lado da viatura, conforme Art.253.8.3.2.2.5. do Anexo J.
- f) **Diagonal:** O arco principal deve ser reforçado com duas diagonais que fixem em cima aos cantos superiores (junto à cabeça dos ocupantes) e em baixo junto aos pés do arco principal ou às fixações das longitudinais junto às cavas das rodas traseiras.

A armação deverá ser apoiada no mínimo em seis pontos e construída com tubo de aço sem costura, diâmetro mínimo de 40mm e espessura 2mm.

A fixação à carroçaria / Chassis deverá ser feita por placas de aço com pelo menos 3mm de espessura e 120cm² soldadas à extremidade do tubo que serão ligadas, por pelo menos três parafusos de diâmetro mínimo 8mm e qualidade 8,8 a outras que deverão ser soldadas à carroçaria / chassis.

As porcas deverão ser autoblocantes, com contra-porca ou munidas de anilhas. Estas fixações são mínimas.

É possível aumentar o número de parafusos bem como soldar o arco de aço à carroçaria.

É recomendado o uso de esquadros de reforço (em chapa com pelo menos 2mm de espessura) nas junções de dois ou mais tubos.

1.2. Extintores: deverão estar de acordo com Art. 253.7 do Anexo "J", como mínimo.

1.3. Cintos de Segurança: deverão compreender duas cintas nos ombros e uma abdominal, com fixação à carroçaria / chassis em dois pontos para o abdominal e dois pontos para os ombros (ou um simétrico). É recomendado o uso de cintos com homologação FIA válida para o ano em curso.

1.4. Estes cintos deverão ter (ou já ter tido) homologação FIA.

1.5. Os seus pontos de fixação terão que ser – obrigatoriamente – em locais perfeitamente rígidos devendo ser colocadas placas de reforço na carroçaria / chassis no local da sua fixação.

1.6. No caso do reforço transversal (com diâmetro mínimo de 40mm e espessura mínima de 2mm) do arco de segurança, este poderá ser utilizado para fixação dos cintos dorsais, de forma a que estes sejam guiados para trás com um ângulo compreendido entre 10º a 45º em relação à horizontal (desde o bordo superior do banco).

1.7. A ligação à carroçaria / chassis será feita por parafusos com diâmetro de 10mm e qualidade de 10.9.

1.8. **Corta-circuitos:** deve desligar todos os circuitos eléctricos e deve igualmente parar o motor.

1.9. Este deve poder ser manobrado quer do interior, quer do exterior do automóvel.

1.10. No exterior deverá estar – obrigatoriamente – assinalado por um raio vermelho sobre um triângulo azul debruado a branco com 12 cm de base.

1.11. **Trancador de Direcção:** é proibido o seu uso. Deverá ser desactivado.

1.12. **Anéis de Reboque:** são obrigatórios à frente e atrás, devidamente assinalados por uma seta vermelha.

1.13. **Pára-brisas:** recomenda-se a utilização de vidros laminados.

1.14. Os pára-brisas devem ser certificados para a utilização rodoviária, fazendo fé a respectiva marcação.

1.15. No caso de utilização de vidros temperados ou de quebra dos pára-brisas, os pilotos deverão utilizar capacetes integrais com viseira.

1.16. **Bancos:** devem ser fixados correctamente sobre a coque/chassis no mínimo em quatro pontos, por parafusos com diâmetro de 8 mm.

1.17. Serão do tipo envolvente (Bacquet) com o encosto do banco a ultrapassar a altura dos ocupantes, devendo ter ou já ter tido homologação FIA.

1.18. **Reservatórios de combustível:** apenas serão aceitáveis os depósitos de origem, os de fabrico industrial sem qualquer alteração ou os de segurança (tipo FT3). A utilização de reservatórios tipo FT3 respeitará o Artigo 253.14 do Anexo “J” ao CDI.

1.19. **Apresentação:** as viaturas devem apresentar uma construção sólida e bom estado mecânico, bem como um bom estado de conservação geral.

2. EQUIPAMENTOS DOS PILOTOS:

2.1- **Capacetes:** os capacetes deverão ter (ou já ter tido) homologação FIA.

2.2- **Fatos de competição:** os fatos deverão ter (ou já ter tido) homologação FIA.

3. DISPOSIÇÕES GERAIS:

3.1- Em qualquer momento das provas, as Organizações poderão efectuar verificações complementares, tendo por objecto, quer as viaturas, quer os membros das equipas.

3.1-1. Os concorrentes serão responsáveis em qualquer momento da prova pela conformidade técnica das suas viaturas e equipamento, sob pena de desclassificação.

3.2- Compete às equipas, no caso em que marcas de identificação sejam colocadas, verificar sob a sua inteira responsabilidade que as mesmas se manterão intactas até ao final da prova.

3.2-1. A falta de qualquer marca implicará a imediata desclassificação.

3.2-2. Compete igualmente às equipas verificarem a correcta reposição de todos os elementos da viatura que tenham sido objecto de controlo.

3.3- Toda a fraude constatada, e nomeadamente, o facto de apresentar como intactas, marcas de identificação que tenham sido mexidas, implicará igualmente a desclassificação da equipa, assim como de todo concorrente ou equipa que tenha ajudado ou facilitado a infracção.

3.3-1. Sem prejuízo de sanções mais graves que poderão vir a ser aplicadas pela Autoridade Desportiva Nacional ao concorrente ou do seu cúmplice.

3.4- Não será autorizada a partida às viaturas que não se encontrem de acordo com as especificações de segurança estabelecidas nos artigos anteriores.

4. MODIFICAÇÕES PERMITIDAS:

4.1- Não é autorizada a montagem numa viatura do Grupo VSH de qualquer motor que provenha de uma viatura cuja homologação FIA se encontre ainda válida ou de qualquer motor que disponha de homologação FIA em vigor.

4.2- Não é autorizada a montagem de motores, que a partir de uma configuração de base diferente da indicada para motores ainda com homologação válida, sejam preparados com modificações que os coloquem em termos de igualdade com aqueles.

4.3- Apenas serão aceites viaturas equipadas com um único motor. Não será permitida a deslocação do motor para outra localização diferente da originalmente prevista pelo construtor.

4.4- As modificações abaixo indicadas são as únicas autorizadas para além das que constam do texto do Art. 255 do Anexo “J” ao CDI. (ver anuário FPAK)

4.4-1. As viaturas que tenham tido homologação FIA deverão observar como limite de preparação as modificações descritas na respectiva ficha e autorizadas pelo Art. 255 (viaturas de Grupo A – Turismo) do Anexo “J “ ao CDI. (ver anuário FPAK). Recomenda-se a presença dessa ficha para esclarecer eventuais dúvidas nas verificações técnicas.

4.4-2. As viaturas que não tenham tido homologação FIA deverão observar como limite de preparação as modificações autorizadas pelo Art. 255 (viaturas de Grupo A – Turismo) do Anexo “J “ ao CDI (ver anuário FPAK).

4.4-3. Em caso de dúvida, tomar-se-á como referência o catálogo do construtor ou o manual de oficina.

4.4-4. É autorizada a substituição do sistema de injeção de combustível por carburadores.

4.4-5. É autorizada a transformação para quatro rodas motrizes.

4.4-6. As peças componentes da carroçaria deverão ser do mesmo material das da viatura de origem, com excepção dos capots dianteiro e traseiro. Todas as dobradiças e articulações originais devem ser mantidas para as portas e capots.

4.4-7. As grelhas frontais podem ser modificadas mas não a área em que se inserem. Não é permitido cortar qualquer elemento para aumentar as aberturas de arrefecimento.

4.4-8. É permitido retirar os faróis suplementares, sendo utilizadas as aberturas assim disponíveis para a instalação de condutas de arrefecimento de travões, mas só uma para cada lado da viatura e com um diâmetro interior máximo de 10 cm.

4.4-9. Para melhorar o arrefecimento poderá ser feita uma abertura no capot motor com uma área máxima de 20x20cm. Esta abertura deve ser coberta com uma rede metálica ou uma grelha.

4.4-10. Os vidros atrás dos bancos da frente podem ser substituídos por material plástico transparente com pelo menos 5mm de espessura.

4.4-11. Os forros e tapetes podem ser suprimidos, mas as portas dos ocupantes deverão ter um revestimento em material não combustível.

5. PESO MÍNIMO:

5.1- O peso mínimo aplicável às Viaturas do Grupo VSH sem condutor a bordo e sem gasolina, é o definido no quadro a seguir:

CILINDRADA	Peso Mínimo
Até 1300 cm ³	675 Kg
Entre 1300 e 1600 cm ³	750 Kg
Entre 1600 e 2000 cm ³	820 Kg
Entre 2000 e 3000 cm ³	960 Kg
Acima de 3000 cm ³	1030 Kg

6. VERIFICAÇÕES TÉCNICAS

6.1- Serão efectuadas por 2 (dois) Comissários Técnicos devidamente licenciados, no dia e hora publicado no Regulamento Particular.

6.2- Em caso da viatura apresentar anomalias, a respectiva verificação será efectuada 30 minutos antes da hora prevista para a entrada em parque de Pré-Partida.

7. MODIFICAÇÕES

7.1- Qualquer modificação ao presente regulamento técnico será introduzida no texto regulamentar em caracteres destacados a “**bold**” e no topo do texto surgirá a menção

ACTUALIZAÇÃO EM (data)

A validade de tais alterações terá efeitos imediatos a partir da data constante nessa referência e da sua publicação no site oficial da FPAK – www.fpak.pt.