

# REGULAMENTO TÉCNICO DO CAMPEONATO NACIONAL DE MONTANHA CLÁSSICOS 2014 (categoria 6)

ALTERADO EM 30-04-2014

## REGULAMENTO

### Art. 1 - GENERALIDADES

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

1.1 - Todas as viaturas deverão obedecer ao seguinte:

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

1.3 - Não são autorizadas quaisquer passagens de tubagens de líquidos através da estrutura do chassis ou do arco de segurança.

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

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

1.6 - Nas provas de Montanha não são autorizados tejadilhos de abrir em vidro.

1.7 - Nas provas de Montanha nenhuma viatura pode estar equipada com espaçadores de rodas de espessura superior a 2,5 cm ou de diâmetro inferior ao do cubo da roda. Espaçadores múltiplos ou laminados são proibidos.

1.8 - Todos os Concorrentes são obrigados e indicar no Boletim de inscrição de cada Prova a cilindrada real da viatura em que vão participar.

1.9 - Cada concorrente deverá acompanhar-se de uma declaração, onde indica em que grupo ou classe a sua viatura se insere, bem como uma versão impressa do respectivo anexo J.

### Art. 2 - LASTRO

2.1 - O peso da viatura pode ser completado com lastro, de forma a cumprir o peso mínimo exigido. Este lastro terá que ser composto por blocos sólidos e unitários, fixados ao chão da viatura ou porta-bagagens e através de ferramenta própria, com parafusos classe 8.8 de diâmetro mínimo 8 mm e contraplaca como no desenho 253-65 do Anexo "J". A superfície mínima de contacto entre a contraplaca e o chassis ou a carroçaria terá que ser de 40 cm<sup>2</sup> para cada ponto de fixação. Terá de ser capaz de suportar acelerações / desacelerações mínimas de 25 "g".

Um sistema simples de selagem terá que estar disponível.

2.2 - Se a viatura transporta um lastro para estar ao peso regulamentar, este lastro terá que obrigatoriamente ser objeto de uma declaração por parte do Condutor e ser selado pelo Delegado Técnico da FPAK durante as Verificações Técnicas Iniciais, sendo esse facto registado no respetivo Passaporte Técnico.

### Art. 3 - EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA OBRIGATORIO

#### 3.1 - Bateria

3.1.1 - A marca e a capacidade e os cabos da bateria são livres. A tensão deve ser mantida.

3.1.2 - Uma tomada de alimentação com ligação direta à bateria pode ser instalada dentro do habitáculo.

**3.1.3** - Em qualquer momento, deverá ser possível arrancar o motor com a bateria instalada a bordo. A bateria deve ser fixada solidamente e coberta de maneira a evitar um curto-circuito ou uma eventual fuga de líquido. Uma proteção dos bornes da bateria contra riscos de curto-circuitos é obrigatória

**3.1.4** - O número de baterias previsto pelo construtor deve ser mantido.

**3.1.5** - Nas provas de Montanha no caso de a bateria ter sido deslocada da sua posição de origem, a fixação à carroçaria deverá ser feita por um assento metálico e dois grampos metálicos com revestimento isolante fixado à base por porcas e parafusos.

Para a sua fixação, deverão ser utilizados parafusos de fixação de 10 mm de diâmetro mínimo e, sob cada parafuso, uma contraplaca com pelo menos 3 mm de espessura e 20 cm<sup>2</sup> de superfície por baixo da chapa da carroçaria.

A bateria deverá estar coberta por uma caixa plástica estanque, a qual permita a sua própria fixação. A sua colocação é livre, mas a sua colocação dentro do habitáculo só é possível atrás dos bancos da frente. Neste caso, a caixa de proteção deverá comportar uma tomada de ar com saída para o exterior do habitáculo (ver desenhos 255 - 10 e 255 - 11 do anexo J atual).

Nos casos em que a bateria situada no habitáculo é uma bateria seca, esta deverá estar protegida eletricamente por uma tampa que a cubra completamente.

**3.1.6** - Todo o sistema de recuperação de energia alternativa que não a do motor é proibida.

### **3.2 - Corta-circuitos**

**3.2.1** - Montagem obrigatória em todas as viaturas que participem nas provas de Velocidade em Montanha.

**3.2.2** - O corta-circuito geral deve desligar todos os circuitos elétricos (bateria, alternador ou dínamo, luzes, avisadores, ignição, acessórios elétricos, etc.) e deve igualmente parar o motor às 2500 rpm. Deve ser de modelo antideflagrante e poder ser manobrado quer do interior quer do exterior da viatura.

No que respeita ao exterior, o comando dos corta-circuitos estará obrigatoriamente no sopé do montante do para-brisas do lado do condutor. Deve estar visivelmente assinalado por meio de um raio vermelho colocado num triângulo azul debruado a branco com 12 cm de base.

### **3.3 - Cabos, Conduas e Equipamentos Elétricos**

**3.3.1** - As condutas de carburante e óleo e as canalizações do sistema de travagem, devem ser protegidas, quando no exterior da carroçaria, contra qualquer risco de deterioração (pedras, corrosão, quebra de peças mecânicas, etc.), e no interior, contra qualquer risco de incêndio (tubos de carburante unicamente).

**3.3.2** - Estas proteções não podem aumentar a resistência estrutural da viatura. Caso a instalação de produção em série seja mantida, não é necessária qualquer proteção suplementar.

### **3.4 - Extintores**

**3.4.1** - Todas as viaturas que participem nas provas de Montanha, devem estar equipadas com um sistema de extinção automático homologado pela FIA, conforme descrito no Art. 253.7.1 do Anexo J (Ver Lista Técnica 16 do atual Anexo J)

### **3.5 - Proteção Contra Incêndio**

**3.5.1** - Qualquer viatura que participe numa competição de Montanha tem de ter painel de proteção eficaz que deve ser instalado entre o motor e o banco dos ocupantes para evitar a projeção direta de chamas em caso de incêndio.

No caso onde este painel seja constituído pelas costas dos bancos traseiros, aconselha-se o revestimento com material ignífugo.

**3.5.2** - Qualquer viatura que participe numa competição de Montanha tem de estar equipada com um sistema de corta-fogos no sistema de alimentação constituído por um filtro ou uma rede que corte as chamas no caso de haver "rater" pela admissão de ar.

### **3.6 - Recuperadores de Óleo**

**3.6.1** - Qualquer viatura que participe numa competição de Montanha e cujo sistema de lubrificação preveja descarga para ar livre, deverá ser equipada de forma que os refluxos do óleo não possam correr livremente.

O recipiente recuperador deverá ter uma capacidade mínima de 2 litros.

**3.6.2** - Este recipiente deve ser fabricado em matéria plástica translúcida ou comportar um visor transparente.

### **3.7 - Molas de Recuo**

Para qualquer viatura que participe numa competição de Montanha é obrigatório a utilização de molas de recuo no comando do acelerador e no comando do pedal de travão.

### **3.8 - Retrovisores**

**3.8.1** - Todas as viaturas que participem nas provas de Montanha têm de possuir retrovisores, tanto do lado esquerdo como do lado direito.

A sua forma é livre, tendo apenas cada espelho que possuir uma superfície refletora mínima de 90 cm<sup>2</sup> e formar um quadrado com cerca de 6 cm no seu interior. O retrovisor interior é obrigatório.

### **3.9 - Faróis**

**3.9.1** - Os faróis da frente, de origem, devem ser mantidos. No caso das provas de rampas, os vidros de todos os faróis dianteiros, devem ser protegidos ou recobertos parcialmente com material autocolante transparente, não sendo permitido a colocação de qualquer tipo de publicidade.

### **3.10 - Farolins Traseiros Vermelhos**

**3.10.1** - Todas as viaturas devem ter dois farolins traseiros de presença e "stop" em perfeito funcionamento no início de cada prova.

### **3.11 - Para - Brisas**

Os vidros das viaturas devem ser certificados para utilização rodoviária, fazendo fé a respectiva marcação.

É obrigatório o para-brisas constituído por vidro de segurança laminado.

Numa competição de Montanha uma banda para-sol é autorizada para o para-brisas, desde que permita ao condutor ver os semáforos de partida, a sinalização feita pelo Comissários de pista, etc.

Nas provas de Montanha no caso de não estar disponível um para-brisas de vidro laminado, para determinado modelo específico de viatura (s) uma derrogação poderá ser concedida pela FPAK para que essa viatura (s) possa (m) utilizar um plástico rígido transparente, em policarbonato, com pelo menos 7 mm de espessura

#### **3.11.1 - Fixações de Segurança para o Para-brisas**

É obrigatório nas provas de Montanha o uso de 4 (quatro) fixações suplementares tanto para o para-brisas como para o óculo traseiro.

### **3.12 - Rede protetora (fortemente recomendado)**

#### **3.12.1 - Rede:**

A utilização de Rede Protetora é facultativa mas deve corresponder às seguintes especificações:

- A rede deve ser constituída por correias de tecido com uma largura mínima de 19 mm (3/4").
- A malha deve ter um tamanho mínimo de 25 x 25 mm e a sua largura não deve exceder 60 x 60 mm.

Estas correias de tecido devem ser feitas de material ignífugo e cozidas umas às outras em cada cruzamento (sobreposição).

A rede não deve ter um carácter provisório.

Vista lateralmente deve estar situada desde o centro do volante até ao pilar B.

#### **3.12.2 - Fixação:**

A rede deve ser fixada à armação de segurança ou a uma parte fixa da carroçaria por cima da janela do condutor e através de um sistema de abertura rápida, mesmo em caso de capotamento.

Deve ser possível desapertar a rede apenas com uma mão.

Para tal, deve existir uma pega ou alavanca assinalada por uma marca (de cor laranja "Dayglo").

Adicionalmente, são também permitidos dispositivos de desbloqueio com fechos de pressão, desde que estes sistemas estejam em conformidade com as condições descritas neste artigo.

O fecho deve estar em posição claramente visível do exterior. Deve ser marcado com uma cor e a inscrição "press" (pressionar).

Para a fixação da rede ou de seu suporte à armadura de segurança, apenas são autorizadas as fixações aparafusadas. Qualquer modificação à armadura de segurança é proibida

### **3.13 - Fixações Suplementares**

Todas as viaturas devem ter todos os sistemas de fecho e dobradiças dos capots dianteiro e traseiro e portas operacionais, bem como os sistemas de capotas amovíveis (quando for o caso).

É autorizada a não utilização das dobradiças dos capots dianteiro e traseiro desde que sejam colocadas fixações suplementares em sua substituição.

Pelo menos duas fixações suplementares para cada uma das tampas do motor e do porta-bagagens, devendo os fechos originais estar inoperantes ou podendo ser suprimidos.

### **3.14 - Direção**

Por razões de segurança nas provas de Montanha as colunas de direção de uma só peça, poderão ser substituídas por outras que incluam juntas de cardan; ou dispositivos telescópicos na condição de que todas as funções de origem sejam conservadas; estes substitutos devem ser provenientes de viaturas homologadas pela FIA, de cilindrada equivalente às viaturas em questão.

### **3.15 - Banco do Condutor**

**3.15.1** - O banco de origem do Condutor nas provas de Montanha deve ser substituído por um banco de competição homologado pela FIA (norma FIA 8855/1999 ou 8862/2009) com quatro (4) aberturas para as faixas do cinto de segurança.

O limite de utilização é de cinco anos (norma FIA 8855/1999) a partir da data de fabricação mencionada na etiqueta obrigatória.

Uma extensão de 2 anos pode ser concedida pelo fabricante, e referida numa etiqueta suplementar.

**3.15.2** - Nas provas de Montanha, devem ser retirados: o banco do passageiro e os bancos traseiros (e em seu lugar deve estar colocada uma placa antifogo)

### **3.15.3 - Fixação e Suporte dos Bancos**

Se as fixações ou os suportes de origem são modificados, as novas peças devem ter sido produzidas por um fabricante aprovado pela FIA ou estar de acordo com as especificações seguintes: (ver desenho 253-65 do Anexo J atual)

1) As fixações sobre a coque/chassis devem ser no mínimo de quatro por banco, utilizando parafusos de 8 mm de diâmetro mínimo com contra placas de acordo com o desenho. A superfície mínima de contacto entre suporte, coque/chassis e placa de reforço é de 40 cm<sup>2</sup> por cada ponto de fixação.

Se forem utilizados sistemas de abertura rápida, estes devem poder resistir a forças horizontais e/ou verticais de 18000 N, não aplicadas simultaneamente. Se forem utilizadas calhas para acerto do banco, aquelas devem ser as fornecidas com a viatura de origem ou com o banco.

2) A fixação entre o banco e os suportes deve ser composta por 4 fixações, duas à frente e duas na parte traseira do banco, utilizando parafusos com o diâmetro mínimo de 8 mm e reforços integrados no próprio banco. Cada fixação deve poder resistir a uma carga de 15000 N em qualquer direção.

3) A espessura mínima dos suportes e das placas de reforço (contra placas) é de 3 mm para o aço e de 5 mm para os materiais em ligas leves. A dimensão longitudinal mínima de cada suporte é de 6 cm.

### **3.16 - Cintos de Segurança**

**3.16.1** - Para todas as viaturas que participem nas provas de Montanha, é obrigatório o uso de cintos de segurança equipados com um sistema de fecho por "fecho rotativo" de cinco/seis (5/6) pontos de fixação.

Estes cintos devem obedecer às normas de homologação FIA 8853/98 ou 8854/98.

A FPAK poderá homologar pontos de fixação situados na armadura de segurança, quando esta for objeto de homologação e sob a condição de estes pontos serem testados.

### **3.16.2 - Instalação**

É proibido fixar os cintos aos bancos ou aos seus suportes.

Um cinto de segurança pode ser instalado nos pontos que o construtor destina a esse fim.

As localizações geométricas recomendadas para os pontos de fixação devem fazer-se como mostra o desenho 253-61 do Anexo J atual.

Os cintos dorsais devem dirigir-se para trás e para baixo e não devem ser montados com ângulos superiores a 45° em relação à horizontal que passa pelo topo do assento, e é aconselhado não ultrapassar um ângulo de 10°. Os ângulos máximos, em relação ao eixo do banco, devem ser de 20° (divergente ou convergente).

Caso seja possível, deve ser mantido o ponto de fixação do cinto no montante C, previsto pelo construtor.

Pontos de fixação que envolvam ângulos maiores em relação ao plano horizontal não deverão ser utilizados, exceto se o banco for aprovado pela FIA

Nesse caso, os cintos dorsais dos sistemas de 4 pontos, podem ser instalados nos pontos de fixação dos cintos abdominais dos bancos traseiros previstos pelo construtor.

Para um sistema de 4 pontos, os cintos dorsais devem cruzar-se simetricamente em relação ao eixo do banco da frente.

Um sistema de cintos não deve ser instalado com um banco sem apoio de cabeça ou com o apoio de cabeça integrado nas costas (sem abertura entre costas e apoio).

Os cintos abdominais, não devem passar por cima dos lados do banco mas através dele, com o objetivo de contornar e apoiar a região pélvica na maior superfície possível.

Os cintos abdominais devem adaptar-se o mais possível entre a zona pélvica e o ponto mais alto da coxa. Não devem apoiar a região abdominal.

Deve ainda evitar-se que os cintos toquem arestas vivas.

No caso de a montagem dos cintos dorsais ser impossível, devem instalar-se novos pontos de fixação, o mais perto possível do eixo traseiro, para os cintos dorsais.

Caso isto não seja possível, os cintos dorsais poderão ser fixados ou apoiados numa barra transversal traseira, fixada ao arco de segurança ou aos pontos de fixação superiores dos cintos da frente. (desenho 253-66 do Anexo J atual)

Podem também ser fixados à armadura anti capotamento ou à barra anti aproximação (aumento de rigidez).

No caso da utilização de reforço transversal, esse deve ter a dimensão mínima de 38 x 2,5 mm ou 40 x 2.0 mm em aço carbono estirado a frio de resistência mínima à tração de 350 N/mm<sup>2</sup>.

A altura desse reforço deve ser tal, que os cintos dorsais sejam "guiados" para trás, com um ângulo compreendido entre 10° e 45° em relação à horizontal (desde o bordo superior do banco), recomendando-se um ângulo de 10°.

A fixação dos cintos, pode ser feita por volta do próprio cinto ou ainda por parafusos, mas neste caso, deve-se soldar um reforço, para cada ponto de parafuso (ver desenho 253-67 do atual Anexo J para as dimensões). Estas peças serão aplicadas no reforço transversal e os cintos fixados com parafusos M 12 8.8 ou 7/16 UNF.

Princípios de fixação ao chassis / monocoque

**1** - Sistema de fixação geral: ver desenho 253-62 do Anexo J atual

**2** - Sistema de fixação para cintos dorsais: ver desenho 253-63 do Anexo J atual

**3** - Sistema de fixação para cintos entrepernas: ver desenho 253-64 do Anexo J atual

### **3.16.3 - Utilização**

Um sistema de cintos de segurança deve ser usado conforme a homologação, sem modificações ou supressão de peças, em conformidade com as instruções do fabricante.

A eficácia e a duração dos cintos de segurança, está diretamente ligada à maneira como são instalados, utilizados e conservados.

Os cintos de segurança devem ser substituídos após uma forte colisão.

É preciso substituir imediatamente os cintos, se eles forem cortados ou estiverem esgaçados ou ainda em caso de perda de qualidades por ação do sol ou produtos químicos. É igualmente preciso substituir as partes metálicas ou fechos, caso estejam deformados ou corroídos. Todos os sistemas de cintos que não se apresentem nas melhores condições, deverão ser substituídos.

### **3.17 - Anel de Reboque**

Cada viatura terá que estar equipada, à frente e atrás com um anel de reboque com um diâmetro exterior mínimo de 60 mm e, se metálico, a sua espessura será de 8 mm, os quais não poderão ser salientes em relação ao perímetro da carroçaria vista de cima.

Estes anéis, além de estarem numa posição de fácil acesso, terão a sua localização sempre indicada por uma seta com um traço não inferior a 5 cm e terão que ser pintados (anel de reboque e seta) de amarelo vivo, laranja ou vermelho, de modo a contrastarem com a cor da carroçaria.

Terão que preferencialmente utilizar-se ou os anéis ou os locais de origem, do veículo.

### **3.18 - Estruturas de segurança**

**3.18.1** - Para todas as viaturas é obrigatória uma armação de segurança com proteção lateral em conformidade com o Art. 253 do Anexo J atual. (desenhos 253-8 a 253-11)

Todas as barras de segurança da armação próximas do Condutor devem possuir forros exteriores para proteção. Estes forros ignífugos devem situar-se numa área de 50 cm em redor do capacete do Condutor, estando este na posição sentada e com os cintos de segurança devidamente colocados. Se a armadura não tiver certificado de fabrico não poderá ser aceite (consultar o Departamento Técnico da FPAK).

As armações de segurança podem ser soldadas ou aparafusadas à estrutura do chassis da viatura, bem como à carroçaria

### **3.19 - Volante de Direção**

O volante de direção é livre, no entanto os volantes com aro de madeira são proibidos. O sistema de fecho com dispositivo antirroubo tem de ser desativado.

### **3.20 - Reservatório de Combustível**

Para todas as viaturas que participem nas provas de Montanha, é obrigatório o uso de um depósito de segurança conforme as especificações FIA / Especificações / FT3, com validade, e ter as características definidas no Art. 253-14 do Anexo J atual. Permite-se ainda utilizar depósitos de origem, obrigando a introdução de espuma de segurança, conforme indicado no anexo K FIA Art.9.

### **3.21 - Equipamento dos Condutores**

Durante todo o decorrer das provas de Montanha, é obrigatório nos termos do Capítulo III do Anexo L do CDI, para todos os Condutores e sob pena de exclusão o uso de:

#### **a) Capacetes**

Nos termos do seu Art. 1, é estritamente obrigatório que todos os Condutores utilizem capacete homologado segundo uma das normas da lista técnica FIA nº 25.

#### **b) Vestuário resistente às chamas (ignífugo ou resistente ao fogo)**

Nos termos do Art. 2, é estritamente obrigatório que os Condutores usem um fato de competição, assim como luvas, roupa interior longa, balaclava, meias e sapatos, homologados em conformidade com a norma FIA 8856-2000, lista técnica FIA nº 27

#### **c) Dispositivos de Retenção da Cabeça aprovados pela FIA**

Nos termos do Art. 3, é **fortemente recomendado** que todos os Condutores utilizem um dispositivo de retenção da cabeça aprovado pela FIA em todas as provas dos Campeonatos.

### **3.22 - Escape**

A fim de serem cumpridas as normas nacionais de ruído, todas as viaturas terão obrigatoriamente que estar equipadas em todas as provas com um silenciador de escape.

### **3.23 - Habitáculo**

Não é permitido a colocação de qualquer tipo de depósitos de líquidos no interior do habitáculo da viatura.

## **Art. 4 - TRAVÕES**

**4.1 - Nas provas de Montanha os materiais de travões são livres, mantendo as características e dimensões das peças originais. É proibido a utilização de carbono. Alterado em 30/04/2014**

### **4.2 - Sistema de Travagem**

Nas provas de Montanha é obrigatória a montagem de um duplo circuito de travagem O sistema de travagem deverá ser concebido de modo a que a ação do pedal de travagem se exerça normalmente nas quatro rodas.

No caso de uma fuga em qualquer ponto da tubagem ou de uma falha qualquer num ponto da transmissão de travagem, a acção do pedal deve continuar a exercer-se, pelo menos, sobre duas rodas.

As ligações flexíveis devem ser tipo aviação ou estar protegidas.

## **Art. 5 - VIATURAS AUTORIZADAS**

### **Grupo 1 - Viaturas de Turismo de Série**

Em conformidade com a ficha de homologação FIA, suas extensões e evoluções, até 31 de Dezembro do ano declarado na “Declaração de participação Clássicos 2014”.

#### **1 - Modificações Autorizadas**

Todas as alterações de Grupo 1 permitidas pelo Anexo J do ano indicado na “Declaração de participação Clássicos 2014”.

### **Grupo 2 - Viaturas de Turismo Especiais**

Em conformidade com a ficha de homologação FIA, suas extensões e evoluções, até 31 de Dezembro do ano declarado na “Declaração de participação Clássicos 2014”.

#### **1 - Modificações Autorizadas**

Todas as alterações de Grupo 2 permitidas pelo Anexo J do ano indicado na “Declaração de participação Clássicos 2014”.

2 - Rodas e Pneus

**O diâmetro das jantes homologadas, poderá ser aumentado em até mais 2 (duas) polegadas (máximo). Na condição de todas as rodas terem a mesma dimensão.** Alterado em 30/04/2014

### **Grupo 3 - Viaturas de Grande Turismo de Série**

Em conformidade com a ficha de homologação FIA, suas extensões e evoluções, até 31 DE Dezembro do ano declarado na “Declaração de participação Clássicos 2014”.

1 - Modificações Autorizadas

Todas as alterações de Grupo 3 permitidas pelo Anexo J do ano indicado na “Declaração de participação Clássicos 2014”.

### **Grupo 4 - Viaturas de Grande Turismo Especiais**

Em conformidade com a ficha de homologação FIA, suas extensões e evoluções, até 31 de Dezembro do ano declarado na “Declaração de participação Clássicos 2014”.

1 - Modificações Autorizadas

Todas as alterações de Grupo 4 permitidas pelo Anexo J do ano indicado na “Declaração de participação Clássicos 2014”.

2 - Rodas e Pneus

**O diâmetro das jantes homologadas, poderá ser aumentado em até mais 2 (duas) polegadas (máximo). Na condição de todas as rodas terem a mesma dimensão.** Alterado em 30/04/2014

### **Grupo 5 - Viaturas de Produção Especiais (provenientes dos Grupos 1 a 4)**

Em conformidade com a ficha de homologação FIA, suas extensões e evoluções, até 31.12.1981.

1 - Modificações Autorizadas

Todas as alterações de **Grupo 5** permitidas pelo Anexo J do ano indicado na “Declaração de participação Clássicos 2014”.

2 - Peso Mínimo

Conforme tabela de pesos, Art. 269 alínea a) do Anexo J 1981

3 - Rodas e Pneus

**Conforme o Anexo J do ano indicado na “Declaração de participação Clássicos 2014”, e suas exceções e alterações permitidas pelo Anexo K actual** Alterado em 30/04/2014

### **Grupo 6 - Viaturas de corrida de dois lugares**

Em conformidade com o Art. 271 (Especificações Gerais) do anexo J 1981

1 - Modificações Autorizadas

As constantes do Art. 272 da alínea b) e das alíneas d) a m) do Anexo J 1981

2 - Peso Mínimo

Conforme tabela de pesos, Art. 272 alínea a) do Anexo J 1981

3 - Rodas e Pneus

Conforme Art. 272 alínea c) do Anexo J 1981

Conjuntamente com as provas do CNM, será ainda disputada a Taça Nacional de Montanha Clássicos 1300 (TNMC1300) que é reservado exclusivamente a condutores que participem em viaturas da categoria 6 com uma cilindrada igual ou inferior a 1.300 cm<sup>3</sup>, excepto as viaturas incluídas no grupo 6 e grupo B.

**(Todas as viaturas dos grupos de 1 a 6, devem respeitar na integra, as configurações e princípios de funcionamento mecânico à época, e o seu espírito).** Incluído em 26/03/2014

### **Grupo N - Viaturas de Turismo de Série de Grande Produção (Grupo N)**

Em conformidade com a ficha de homologação FIA, suas extensões e evoluções, até 31 de Dezembro do ano declarado na “Declaração de participação Clássicos 2014”.

1 - Peso Mínimo

O descrito na ficha de homologação

### **Grupo A - Viaturas de Turismo de Grande Produção (Grupo A)**

Em conformidade com a ficha de homologação FIA, suas extensões e evoluções, até 31 de Dezembro do ano declarado na “Declaração de participação Clássicos 2014”.

**1 - Rodas e Pneus**

Conforme tabela de largura máxima, Art. 255.5.4

(Para estes grupos, serão válidas fichas homologação FIA, do período de 01.01.1982 a 31.12.1999, suas extensões e evoluções)

**Grupo B - Viaturas de Grande Turismo /Competição Especiais (Grupo B)**

Em conformidade com o Art. 256 do Anexo J, ficha de homologação FIA, suas extensões e evoluções, de 01.01.1982 até 31.12.1995

**1 - Peso Mínimo**

Conforme tabela de pesos, Art. 256.4

**2 - Rodas e Pneus**

Conforme tabela de largura máxima, Art. 256.5