

REGULAMENTO TÉCNICO DO CAMPEONATO DE RALIS DE CLÁSSICOS 2014

ACTUALIZADO EM 10-03-2014

REGULAMENTO

Complementarmente ao Anexo "J" ao CDI, o seguinte Regulamento Técnico, é aplicável a todas as viaturas participantes no Campeonato Nacional de Clássicos Ralis 2014 (CNCR) Categorias H71, H75, H81, H85 e H90 e PÓS HISTÓRICOSH99.

Art. 1 - GENERALIDADES

Toda a modificação ou alteração acrescentada à especificação do período de uma viatura é proibida, excepto se expressamente autorizada pelas disposições do presente regulamento, relativos ao Grupo da viatura, ou de peças específicas mencionadas ou ainda por imposição do capítulo "Prescrições de Segurança" abaixo descrito.

As peças da viatura devem manter a função que lhes era atribuída originalmente. Como princípio geral, não será permitido efectuar 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 - 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.

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

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

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

1.7 - Nas provas de Ralis, poderão ser montadas placas protectoras do cárter, da caixa de velocidades e do depósito de combustível, desde que o Regulamento Particular da Prova expressamente o autorize.

1.8 - Nas provas de Ralis, poderão ser montadas palas contra projecção para a traseira, atrás das rodas dianteiras e traseiras, na condição de que não ultrapassem 5 cm (para cada lado) a largura das rodas respectivas e que mantenham, quando a viatura estiver parada e sem ninguém a bordo, uma distância do bordo inferior da pala ao solo, de no mínimo 7,6 cm.

1.9 - Nas provas de Ralis 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.

1.10 - Vias

a) Para a largura das vias para todas as Categorias considerar-se-á o descrito na ficha de homologação incluindo a tolerância descrita no Anexo J.

1.11 - Todos os Concorrentes são obrigados e indicar no Boletim de inscrição de cada Prova a cilindrada real da viatura.

Art. 2 - DECLARAÇÃO

Todos os Concorrentes quando da sua participação na primeira prova do CNCR, são obrigados a efectuar uma declaração sobre o Anexo "J" ao CDI sob o qual inscrevem a sua viatura. A dita declaração ficará apenas ao Passaporte Técnico da viatura ou na posse do Delegado Técnico da FPAK.

Art. 3 - LASTRO

3.1 - É permitido perfazer o peso da viatura por inclusão de um ou mais lastros, desde que sejam blocos sólidos e unitários, fixados por meio de utensílios mecânicos para que possam ser facilmente selados, localizados no chão do habitáculo ou na bagageira, devem estar visíveis e selados pelos comissários.

O lastro deve ser fixado sobre a carroçaria / ou chassis através de parafusos classe 8.8, de 8 mm de diâmetro mínimo e de contra-placas seguindo o principio do desenho 253-65 do actual anexo J. A superfície mínima de contacto entre a contra-placa e a carroçaria ou o chassis deverá ser de 40 cm² para cada ponto de fixação.

Uma roda sobressalente no caso dos Ralis solidamente fixada pode ser usada como lastro.

Um sistema simples de selagem terá que estar disponível.

3.2 - Se a viatura transporta um lastro para estar ao peso regulamentar, este lastro terá que OBRIGATORIAMENTE ser objecto 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 respectivo Passaporte Técnico.

Art. 4 - EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA OBRIGATORIO

4.1 - Bateria

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

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

4.1.3 - 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 protecção dos bornes da bateria contra riscos de curto-circuito é obrigatória

4.1.4 - O número de baterias previsto pelo construtor tem de ser mantido.

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

4.2 - Corta - Circuitos

4.2.1 - Montagem obrigatória em todas as viaturas que participem nas provas de Ralis que incluam provas especiais de classificação.

4.2.2 - O corta – circuitos geral deve desligar todos os circuitos eléctricos (bateria, alternador ou dínamo, luzes, avisadores, ignição, acessórios eléctricos, etc.) e deve igualmente parar o motor às 2500 rpm.

Deve ser de modelo anti-deflagrante e poder ser manobrado quer do interior quer do exterior da viatura.

No que respeita ao exterior, o comando do corta – circuitos estará obrigatoriamente no sopé do montante do pára-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.

4.3 - Cabos, Condutas e Equipamentos Eléctricos

4.3.1 - 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).

4.3.2 - Estas protecções não podem aumentar a resistência estrutural da viatura. Caso a instalação de produção em série seja mantida, não é necessária qualquer protecção suplementar.

4.4 - Extintores

4.4.1 - Todas as viaturas que participem nas provas de Ralis, devem estar equipadas pelo menos com um extintor manual conforme descrito no Art. 253.7.3 do Anexo J actual solidamente fixado dentro do habitáculo.

4.4.2 - Um sistema de extinção automático homologado pela FIA conforme descrito no Art. 253.7.2 do Anexo J actual (ver Lista Técnica 16) é fortemente recomendado nas provas de Circuito, Montanha e Ralis.

4.5 - Protecção Contra Incêndio

4.5.1 - Qualquer viatura que participe numa competição de Ralis tem de ter um painel de protecção eficaz que deve ser instalado entre o motor e o banco dos ocupantes para evitar a projecção directa 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.

4.5.2 - Qualquer viatura que participe numa competição de Ralis 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.

4.6 - Recuperadores de Óleo

4.6.1 - Qualquer viatura que participe numa competição de Ralis 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 nas viaturas de cilindrada inferior ou igual a 2000 cm³ e 3 litros nas viaturas de cilindrada superior a 2000 cm³.

4.6.2 - Este recipiente deve ser fabricado em matéria plástica translúcida ou no caso de ser efectuado em chapa tem de comportar um visor transparente.

4.7 - Molas de Recuo

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

4.8 - Retrovisores

4.8.1 - Em todas as viaturas que participem em provas de Ralis os retrovisores têm de estar de acordo com o Código de Estrada.

4.9 - Faróis

4.9.1 - No caso das provas de Ralis todos os aparelhos de iluminação e sinalização devem estar em conformidade com o Código da Estrada.

A montagem de faróis suplementares é autorizada até a um máximo de seis no total, exceptuando as luzes de estacionamento.

Os faróis de máximos de origem, se em separado, contam como suplementares, podem no entanto ser cobertos por uma fita opaca ou torná-los inoperantes. Os faróis de nevoeiro se se mantiverem colocados no local de origem são também considerados como suplementares.

Quando para acomodar faróis suplementares na grelha do radiador ou na carroçaria, for necessário fazer aberturas, elas deverão ser apenas do tamanho necessário para acomodar o farol, e serem totalmente preenchidas pelos mesmos.

O vidro, o reflector e as lâmpadas são livres.

A montagem de farolins de marcha-atrás é autorizada, mas sob condição dos mesmos só ligarem com o engrenar da marcha-atrás e respeitarem a legislação do código da estrada do país de matrícula.

4.10 - Farolins Traseiros Vermelhos

Qualquer viatura que participe numa competição de Ralis deve ter dois farolins traseiros de presença e "stop" em perfeito funcionamento no início de cada prova.

4.11 - Pára-Brisas

Os vidros devem ser certificados para utilização rodoviária, fazendo fé a respectiva marcação. É obrigatório o pára-brisas constituído por vidro de segurança laminado.

Numa competição de Ralis uma banda pára-sol é autorizada para o pára-brisas, desde que permita aos ocupantes ver a sinalização rodoviária (sinais de trânsito, semáforos, etc.).

4.11.1 - Fixações de Segurança para o Pára-Brisas

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

4.12 - Rede protectora (RECOMENDADO)

4.12.1 - Rede

A utilização de rede protectora 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.

4.12.2 - 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

4.13 - 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).

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. Os objectos essenciais transportados no interior do veículo no caso dos Ralis (tais como a roda de reserva, estojo de ferramentas, etc.) devem estar solidamente fixos.

4.14 - Direcção

Por razões de segurança nas provas de Ralis as colunas de direcção 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. É permitido modificar o ângulo da coluna de direcção.

4.15 - Banco do Condutor e Navegador (Ralis)

4.15.1 - Os bancos de origem do Condutor e Navegador (em Ralis) devem ser substituídos 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 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.

4.15.2 - Nas de provas de Ralis, podem ser retirados os bancos traseiros (desde que em seu lugar esteja colocada uma placa Anti-fogo)

4.15.3 - 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 E 253-65B do Art. 253 do Anexo J actual)

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 cm² 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 direcção.

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.

4.16 - Cintos de Segurança

4.16.1 - Duas cintas nos ombros e uma abdominal. Pontos de fixação à carroçaria: dois para o abdominal e dois (ou um simétrico) para os dois ombros.

Estes cintos devem obedecer às normas de homologação FIA 8853/98 ou 8854/98. Além disto, os sistemas de cintos a utilizar em Ralis, devem estar equipados de um sistema de fecho do tipo "botão de desbloqueamento".

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

4.16.2 - 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 Art. 253 do Anexo J actual.

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, excepto 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 objectivo 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.

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 tracção de 350 N/mm².

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 desenhos 253-66 e 253-67 do Art. 253 do actual 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 Art. 253 do Anexo J actual.

2 - Sistema de fixação para cintos dorsais: ver desenho 253-63 do Art. 253 do Anexo J actual.

3- Sistema de fixação para cintos entre-pernas: ver desenho 253-64 do Art. 253 do Anexo J actual.

4.16.3 - 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 directamente 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 acção 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.

4.17 - 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, da viatura.

4.18 - Estruturas de segurança

É obrigatória uma armação de segurança com protecção lateral em conformidade com o Art. 253.8 do Anexo J de 1993 (ver transcrição no anexo I).

Todas as barras de segurança da armação próximas do Condutor e do 2º Condutor devem possuir forros exteriores para protecção.

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 Dep. Técnico da FPAK).

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

4.19 - Carroçaria

A modificação de elementos estruturais pertencentes à carroçaria de uma viatura não é autorizada, mesmo que estes elementos estejam situados abaixo do plano que passa pelos eixos das rodas da frente e de trás, mesmo quando do alargamento com vista à colocação das abas.

4.20 - Volante de Direcção

O volante de direcção é livre, no entanto os volantes com aro de madeira são proibidos. O sistema de fecho com dispositivo anti-roubo tem de ser desactivado.

4.21 - Equipamento dos Condutores e Navegadores

Durante todo o decorrer das provas de Ralis, é obrigatório nos termos do Capítulo III do Anexo L do CDI, para o Condutor e Navegador sob pena de exclusão o uso de:

4.21.1 - Capacetes

a) Nos termos do seu Art. 1, é estritamente obrigatório que todos os Condutores e Navegadores utilizem capacete em conformidade com uma das normas da lista técnica nº 25 do Anexo J ao CDI.

4.21.2 - Vestuário resistente às chamas (Ignífugo ou resistente ao fogo)

Nos termos do seu Art. 2, é estritamente obrigatório que os Condutores e Navegadores usem um fato de competição, assim como luvas, roupa interior longa, balaclava, meias e sapatos, homologados em conformidade com a norma FIA 8856-2000.

4.21.3 - Dispositivos de Retenção da Cabeça aprovados pela FIA

a) Nos termos do seu Art. 3, é fortemente recomendado que todos os Condutores e Navegadores utilizem um dispositivo de retenção da cabeça aprovado pela FIA em todas as provas de Ralis.

4.22 - 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.

4.23 - Habitáculo

Não é permitido a colocação de qualquer tipo de depósitos de líquidos no interior do habitáculo da viatura, excepto para esguicho limpa vidros e depósitos de água de origem.

4.24 - Pedal de Travão

Só é permitida a mudança do pedal de travão original por outro desde que essa mudança conste na Ficha de Homologação da viatura.

Art. 5 - CARBURANTE

Deverá ser utilizada única e exclusivamente gasolina comercial, fornecida normalmente pelas estações de serviço de venda ao público, tal como definido pelo n. 9.1 do Art. 252 do Anexo «J» ao C.D.I.

Art. 6 - NORMAS A APLICAR NAS DIFERENTES CATEGORIAS

6.1 - Categoria 1 – Clássicos H 71

6.1.1 - Peso Mínimo

a) O peso mínimo da viatura mencionado na ficha de homologação deverá ser absolutamente respeitado.

É proibido qualquer aligeiramento na sua constituição que se efectue sem outro motivo que não seja o de reduzir o peso.

Todos os depósitos de líquidos (de lubrificação, de arrefecimento, de travagem, de aquecimento se houver), com excepção do depósito de carburante, deverão apresentar-se a nível. Para o peso mínimo a pesagem é efectuada sem a equipa (Piloto/Navegador) a bordo.

b) O peso mínimo tem de ser respeitado em qualquer momento da prova.

6.1.2 - Rodas e Pneus

a) Nas provas de Ralis o diâmetro das jantes homologadas poderá ser aumentado em até mais duas polegadas (máximo).

b) Em todas as viaturas que participem nas provas de Ralis as quatro rodas completas (jante mais pneu) que as equipam têm de ter sempre o mesmo diâmetro.

c) Nas provas de Ralis é obrigatória a utilização de pneus moldados, conforme descrito no Art. 24.5.1 das Prescrições Específicas de Ralis 2014 .

d) Nas provas de Ralis as rodas suplentes devem estar solidamente fixadas dentro da viatura.

e) Nas provas de Ralis a utilização de qualquer dispositivo que permita ao pneu manter as suas performances com uma pressão interior igual ou inferior à pressão atmosférica é proibida. O interior do pneu (espaço compreendido entre a jante e a parte interna do pneu) deverá conter apenas ar.

6.1.3 - Distância do solo

Nenhuma parte da viatura pode ficar a menos de 60 mm do solo.

A viatura em ordem de marcha e com o Condutor a bordo, deverá poder passar por uma bitola de 60 mm x 60 mm e com 800 mm de comprimento.

Este teste terá que ser efectuado numa superfície plana.

6.1.4 - Motor

a) Chumaceiras

Os reforços nas chumaceiras das cambotas são autorizados, a substituição das chumaceiras originais por novas nouro tipo de material é proibido, o número de parafusos ou pernos de aperto das chumaceiras tem de manter-se o mesmo assim como o seu diâmetro e passe de rosca.

b) Motor - Sistema de lubrificação

É permitido o uso de cárter seco

c) Motor - Veios de excêntricos e sistema de distribuição

Livres. Contudo, não podem ser modificados a posição, o número e o processo de funcionamento do ou dos veios de excêntricos.

Os martelos de válvulas tem de ser originais, senão houver outros homologados, podendo ser trabalhados desde que a identificação de origem fique visível.

d) Cambota

O curso da cambota descrito na Ficha de Homologação não pode ser alterado.

A cambota pode ser substituída por um elemento fabricado a partir de outro metal ferroso, sob condição de que a sua concepção e todas as dimensões sejam iguais às referidas na respectiva Ficha de Homologação.

Os bronzes de origem, ou réplicas feitas com a forma, dimensões e o material de origem, devem ser utilizados.

e) Volante do Motor

O volante do motor pode ser substituído por um elemento fabricado em aço, sob condição de que a sua concepção e todas as dimensões sejam iguais às referidas na respectiva Ficha de Homologação.

6.1.5 - Transmissão

a) Caixa de velocidades

Apenas poderão ser utilizadas as caixas em “H” (normais ou automáticas).

É permitido substituir os carretos de dentes helicoidais por carretos de dentes direitos.

Nas viaturas de Grupo 2 e 4, é permitido retirar as anilhas sincronizadoras.

O número de Rappports da caixa de velocidades homologada não pode ser aumentado

Nas viaturas de Grupo 2 e 4 a liberdade de escalonamento dos rappports da caixa implica a faculdade de modificar os veios primários e secundários (mas estes não podem ser substituídos por outros de dimensões diferentes), assim como os carretos e rolamentos.

Se não constarem da respectiva Ficha de Homologação, as caixas de velocidades com dentes de engate móvel não são autorizadas.

b) Diferencial

É autorizada a montagem de um diferencial autoblocante sob condição de poder ser alojado no cárter de origem sem qualquer modificação.

6.1.6 - Travões

a) Nas provas de Ralis, para as viaturas dos Grupos 2 e 4 é obrigatória a montagem de um duplo circuito de travagem, mas a superfície e diâmetro dos discos / tambores não podem ser modificados.

Nas viaturas de Grupo 2 e 4 é permitido o uso de discos ventilados, mesmo que estes não constem na Ficha de Homologação.

No entanto, esses novos discos terão de manter o mesmo diâmetro constante da Ficha de Homologação respectiva.

Esta modificação não se aplica aos travões de tambor.

Nas viaturas de Grupo 2 e 4, é permitido substituir as tampas dos travões de tambor de origem em ferro por outras em alumínio, desde que se mantenha o mesmo diâmetro.

b) Nas provas de Ralis, na espessura dos discos de travão, deve ser concedida uma tolerância de (mais ou menos) 2 mm em relação à respectiva ficha de homologação.

c) As pinças de travão nas viaturas de Grupo 2 e 4 poderão ser de construção actual, desde que mantenham o mesmo número de pistões bem como o seu diâmetro máximo e que a superfície de atrito das pastilhas seja igual ou inferior à descrita na Ficha de Homologação (largura e comprimento).

d) O material de revestimento das “pastilhas” e calços de travão é livre.

e) Travão de mão:

O travão de mão mecânico poderá ser substituído por um sistema hidráulico.

6.1.7 - Suspensão

a) Barra Anti-Rolamento

Uma barra anti-rolamento pode ser montada, desde que a sua função seja apenas essa e não sirva de reforço à suspensão.

A barra anti rolamento pode ser regulável e deve ser construída de uma só peça.

As juntas do tipo “Uniball” podem ser utilizadas desde que não alterem a geometria da suspensão.

b) Pratos de mola reguláveis

São permitidos.

6.1.8 - Carroçaria Exterior

Nas viaturas dos Grupos 2 e 4 é permitida a utilização de capots do motor e tampa da mala em fibra de vidro. Contudo, essa modificação, não poderá alterar o peso base da viatura, mencionado na Ficha de Homologação.

6.2 - Categoria 2 – Clássicos H 75

6.2.1 - Peso Mínimo

a) O peso mínimo da viatura mencionado na ficha de homologação deverá ser absolutamente respeitado.

É proibido qualquer aligeiramento na sua constituição que se efectue sem outro motivo que não seja o de reduzir o peso.

Todos os depósitos de líquidos (de lubrificação, de arrefecimento, de travagem, de aquecimento se houver), com excepção do depósito de carburante, deverão apresentar-se a nível. Para o peso mínimo a pesagem é efectuada sem a equipa (Piloto/Navegador) a bordo.

b) O peso mínimo tem de ser respeitado em qualquer momento da prova.

6.2.2 – Rodas e Pneus

a) Nas provas de Ralis o diâmetro das jantes homologadas poderá ser aumentado em até mais duas polegadas (máximo).

b) Em todas as viaturas que participem nas provas de Ralis as quatro rodas completas (jante mais pneu) que as equipam têm de ter sempre o mesmo diâmetro.

c) Nas provas de Ralis é obrigatória a utilização de pneus moldados, conforme descrito no Art. 24.5.1 das Prescrições Específicas de Ralis 2014.

d) Nas provas de Ralis as rodas suplentes devem estar solidamente fixadas dentro da viatura.

e) Nas provas de Ralis a utilização de qualquer dispositivo que permita ao pneu manter as suas performances com uma pressão interior igual ou inferior à pressão atmosférica é proibida.

O interior do pneu (espaço compreendido entre a jante e a parte interna do pneu) deverá conter apenas ar.

6.2.3 - Distância ao solo

Nenhuma parte da viatura pode ficar a menos de 60 mm do solo.

A viatura em ordem de marcha e com o Condutor a bordo, deverá poder passar por uma bitola de 60 mm x 60 mm e com 800 mm de comprimento.

Este teste terá que ser efectuado numa superfície plana.

6.2.4 - Motor

a) Alimentação

É permitida a utilização de injeção mecânica desde que seja idêntica à usada na época (Ex. Kugelfischer, Bosch, Lucas, Spica).

b) Chumaceiras

Os reforços nas chumaceiras das cambotas são autorizados.

A substituição das chumaceiras originais por novas noutro tipo de material é proibida.

O número de parafusos ou pernos de aperto das chumaceiras tem de manter-se o mesmo assim como o seu diâmetro e passe de rosca.

c) Motor – Sistema de lubrificação

É permitido o uso de cárter seco

d) Motor - Veios de excêntricos e sistema de distribuição: Livres.

Contudo, não podem ser modificados a posição, o número e o processo de funcionamento do ou dos veios de excêntricos.

Os martelos de válvulas tem de ser originais, senão houver outros homologados, podendo ser trabalhados desde que a identificação de origem fique visível.

e) Cambota

O curso da cambota descrito na Ficha de Homologação não pode ser alterado.

A cambota pode ser substituída por um elemento fabricado a partir de outro metal ferroso, sob condição de que a sua concepção e todas as dimensões sejam iguais às referidas na respectiva Ficha de Homologação.

Os bronzes de origem, ou réplicas feitas com a forma, dimensões e o material de origem, devem ser utilizados.

f) Volante do Motor

O volante do motor pode ser substituído por um elemento fabricado em aço, sob condição de que a sua concepção e todas as dimensões sejam iguais às referidas na respectiva Ficha de Homologação.

6.2.5 - Transmissão

a) Caixa de velocidades

Apenas poderão ser utilizadas as caixas em “H” (normais ou automáticas). É permitido substituir os carretos de dentes helicoidais por carretos de dentes diretos.

Nas viaturas de Grupo 2 e 4, é permitido retirar as anilhas sincronizadoras.

O número de Rapports da caixa de velocidades homologada não pode ser aumentado.

O escalonamento é livre.

Nas viaturas de Grupo 2 e 4 a liberdade de escalonamento dos Rapports da caixa implica a faculdade de modificar os veios primários e secundários (mas estes não podem ser substituídos por outros de dimensões diferentes), assim como os carretos e rolamentos.

Se não constarem da respectiva Ficha de Homologação, as caixas de velocidades com dentes de engate móvel não são autorizadas.

b) Diferencial

Nas viaturas de Grupo 2 e 4, tem de estar de acordo com o Art. 260 m) do Anexo J.

6.2.6 - Travões

a) Nas provas de Ralis, para as viaturas dos Grupos 2 e 4 é obrigatória a montagem de um duplo circuito de travagem, mas a superfície e diâmetro dos discos / tambores não podem ser modificados.

Nas viaturas de Grupo 2 e 4 é permitido o uso de discos ventilados, mesmo que estes não constem na Ficha de Homologação.

No entanto, esses novos discos terão de manter o mesmo diâmetro constante da Ficha de Homologação respectiva. Esta modificação não se aplica aos travões de tambor.

Nas viaturas de Grupo 2 e 4 é permitido substituir as tampas dos travões de tambor de origem em ferro por outras em alumínio, desde que se mantenha o mesmo diâmetro.

b) Nas provas de Ralis, na espessura dos discos de travão, deve ser concedida uma tolerância de (mais ou menos) 2 mm em relação à respectiva ficha de homologação.

c) As pinças de travão nas viaturas de Grupo 2 e 4 poderão ser de construção actual, desde que mantenham o mesmo número de pistões bem como o seu diâmetro e que a superfície de atrito das pastilhas seja igual ou inferior à descrita na Ficha de Homologação (largura e comprimento).

d) O material de revestimento das “pastilhas” e calços de travão é livre.

e) Travão de mão:

O travão de mão mecânico poderá ser substituído por um sistema hidráulico.

6.2.7 - Suspensão

a) Barra Anti-Rolamento

Uma barra anti-rolamento pode ser montada, desde que a sua função seja apenas essa e não sirva de reforço à suspensão.

A barra anti rolamento pode ser regulável e deve ser construída de uma só peça.

As juntas do tipo “Uniball” podem ser utilizadas desde que não alterem a geometria da suspensão.

b) Pratos de mola reguláveis

São permitidos.

6.2.8 - Carroçaria Exterior

Nas viaturas dos Grupos 2 e 4 é permitida a utilização de capots do motor e tampa da mala em fibra de vidro. Contudo, essa modificação não poderá alterar o peso base da viatura mencionado na Ficha de Homologação.

6.3 - Categoria 3 – Clássicos H 81

6.3.1 - Peso Mínimo

a) Para as viaturas de Grupo 2 o peso mínimo é o descrito no Art. 261 do Anexo “J” ao CDI de 1981.

b) Para as viaturas de Grupo 4 o peso mínimo é o descrito no Art. 267 do Anexo “J” ao CDI de 1981.

6.3.2 - Rodas e Pneus

a) Para as viaturas dos Grupos 2 e 4 a largura das rodas está definida no Art. 261 p) do Anexo “J” ao CDI de 1981.

b) Em todas as viaturas que participem nas provas de Ralis as quatro rodas completas (jante mais pneu) que as equipam têm de ter sempre o mesmo diâmetro.

c) Nas provas de Ralis é obrigatória a utilização de pneus moldados, conforme descrito no Art. 24.5.1 das Prescrições Específicas de Ralis 2014.

d) Nas provas de Ralis as rodas suplentes devem estar solidamente fixadas dentro da viatura.

e) Nas provas de Ralis a utilização de qualquer dispositivo que permita ao pneu manter as suas performances com uma pressão interior igual ou inferior à pressão atmosférica é proibida.

O interior do pneu (espaço compreendido entre a jante e a parte interna do pneu) deverá conter apenas ar.

6.3.3 - Distância ao solo

Nenhuma parte da viatura pode ficar a menos de 60 mm do solo.

A viatura em ordem de marcha e com o Condutor a bordo, deverá poder passar por uma bitola de 60 mm x 60 mm e com 800 mm de comprimento.

Este teste terá que ser efectuado numa superfície plana.

6.3.4 - Motor

a) Alimentação

É permitida a utilização de injeção mecânica desde que seja idêntica à usada na época.

6.3.4 - Travões

a) Nas provas de Ralis, para as viaturas dos Grupos 2 e 4 é obrigatória a montagem de um duplo circuito de travagem, mas a superfície e diâmetro dos discos / tambores não podem ser modificados.

Nas viaturas de Grupo 2 e 4 é permitido o uso de discos ventilados, mesmo que estes não constem na Ficha de Homologação. No entanto, esses novos discos terão de manter o mesmo diâmetro constante da Ficha de Homologação respectiva. Esta modificação não se aplica aos travões de tambor.

Nas viaturas de Grupo 2 e 4 é permitido substituir as tampas dos travões de tambor de origem em ferro por outras em alumínio, desde que se mantenha o mesmo diâmetro.

b) As pinças de travão nas viaturas de Grupo 2 e 4 poderão ser de construção actual, desde que mantenham o mesmo número de pistões bem como o seu diâmetro e que a superfície de atrito das pastilhas seja igual ou inferior à descrita na Ficha de Homologação (largura e comprimento).

c) O material de revestimento das “pastilhas” e calços de travão é livre.

d) **Travão de mão:**

O travão de mão mecânico poderá ser substituído por um sistema hidráulico.

6.4 - Categoria 4 - Clássicos H 85

Todas as viaturas têm de estar de acordo com o descrito no Anexo J de 1985.

6.5 - Categoria 5 - Clássicos H 90

Todas as viaturas têm de estar de acordo com o descrito no Anexo J de 1990.

6.6 - Categoria 6 - Pós Históricos H99

Todas as viaturas têm de estar de acordo com o descrito no Anexo J de 1999.

Estas viaturas, só poderão aplicar as evoluções e extensões de homologação, constantes da sua Ficha de Homologação, no máximo, até 31/12/1999.

Art. 7 - HABITÁCULO - PARA TODAS AS CATEGORIAS

É permitida a substituição dos vidros laterais dianteiros e traseiros bem como o do óculo traseiro por vidros de segurança ou material transparente e rígido de pelo menos 5mm de espessura (é recomendado um material do tipo FAA, por exemplo o Lexan).

Os vidros laterais de abertura vertical podem ser substituídos por vidros deslizantes horizontalmente.

Os forros do tecto e piso, podem ser retirados e os das portas podem ser substituídos.

Os comandos e as suas funções devem manter-se fiéis à especificação do construtor, mas é permitido modificá-los para os adaptar a uma mais fácil utilização, como segue:

— baixando a coluna de direcção, aumentando o comprimento do travão de mão ou recolocando-o no habitáculo, transformando o seu funcionamento no tipo “fly off”.

As guarnições das portas e as guarnições traseiras laterais não podem ser suprimidas.

As guarnições das portas, assim como as guarnições laterais traseiras podem ser de origem ou feitos em folha de metal com uma espessura mínima de 0.5 mm, de fibra de carbono com espessura mínima de 1 mm, ou ainda de outro material não inflamável e resistente com uma espessura mínima de 2 mm.

As guarnições devem cobrir, eficaz e completamente, todas as partes móveis incluindo portas, dobradiças e os mecanismos dos vidros e de fecho.

Art. 8 - NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

8.1 - Os números de competição devem estar de acordo com o previsto nos Art. 15.2, 15.3 e 15.5 do CDI.

8.2 - Nomes dos Condutores

Todos os Condutores (e 2º Condutores no caso dos Ralis) devem ter afixado o seu nome nas janelas laterais traseiras, de ambos os lados da viatura.

Devem ser usadas letras de caixa alta (100 mm altura máxima / 70 mm altura mínima) para as iniciais dos 1º e 2º nome, sendo o restante em caixa baixa (ex. J. Gomes para o caso de João Gomes).

As letras, que devem ser obrigatoriamente de cor branca, em plástico (vinil) recortado (sem fundo) devem ser do tipo «Helvética bold». A localização obrigatória corresponde à metade superior de cada uma das janelas laterais traseiras.

Art. 9 - ESTABILIDADE DO REGULAMENTO

À excepção de modificações por motivos de segurança, nenhuma outra modificação estrutural poderá ser introduzida no presente regulamento, sem que, em cada ano, se tenham disputado um mínimo de 50 % (cinquenta por cento) das provas pontuáveis para o respectivo Campeonato.

No que se refere à época de 2015, qualquer modificação estrutural ao Regulamento, será divulgada até 31 de Novembro de 2014.

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