

TAÇA DE RALIS DE SANTA MARIA - AÇORES

APROVADO EM 19-03-2014

REGULAMENTO TÉCNICO

Aprovado pela FPAK em 19/03/2014

Art. 1 - TODAS AS VIATURAS DEVERÃO ESTAR OBRIGATORIAMENTE EQUIPADAS COM:

1.1 - Armação de segurança constituída por:

1.1.1 - Arco principal: Constituído por quadro vertical situado no plano transversal em relação ao eixo do veículo, junto ao encosto dos bancos da frente.

1.1.2 - Arco Dianteiro: Constituído por um quadro situado no plano transversal em relação ao eixo da viatura, cuja forma segue os montantes do pára-brisas e da parte da frente do tejadilho.

1.1.3 - Arco Lateral: Constituído por um quadro situado no plano longitudinal em relação ao eixo da viatura, de cada um dos lados.

1.1.4 - Barra longitudinal: tubo longitudinal que não pertence ao arco principal nem ao dianteiro ou laterais, mas que liga entre si ou a quaisquer fixações.

1.1.5 - Reforço Longitudinal das portas (protecção lateral): Uma ou mais barras longitudinais devem ser utilizadas de cada lado da viatura, conforme Art. 253.8.3.2.2.2 do Anexo J.

1.1.6 - 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 constituída com tubo de aço sem costura, diâmetro mínimo de 40 mm e espessura de 2mm.

A fixação à carroçaria / chassis deverá ser feita por placas de aço com pelo menos 3 mm de espessura e 120cm² soldadas à extremidade do tubo que serão ligadas, por pelo menos três parafusos de diâmetro mínimo de 8 mm 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 2 mm 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 em simétrico). É recomendado o uso de cintos com homologação FIA válida para o ano em curso.

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

1.3.2 - 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.

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

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

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

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

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

1.5 - Trancador de Direcção: é proibido o seu uso. Deverá ser desactivado.

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

1.7 - Pára-brisas: recomenda-se o uso de vidros laminados

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

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

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

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

1.9 - 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 Art. 253.14 do Anexo “J” ao CDI.

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

Art. 2 - EQUIPAMENTO 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.

Art. 3 - DISPOSIÇÕES GERAIS:

3.1 - Em qualquer momento das provas, a organização poderá 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 sejam colocadas marcas de identificação, 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 todos os concorrentes 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 ao seu cúmplice.

3.4 - Todas as viaturas deverão, obrigatoriamente, ter um Passaporte Técnico emitido pela FPAK.

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

Art. 4 - MODIFICAÇÕES PERMITIDAS

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

4.2 - 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)

4.2.1 - 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.

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

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

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

4.2.5 - É autorizada a transformação para quatro rodas motrizes.

4.2.6 - 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.

4.2.7 - 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.

4.2.8 - É permitido retirar 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 máximo interior de 10cm.

4.2.9 - 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.

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

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

Art. 5 - PESO MÍNIMO

5.1 - O peso mínimo aplicável às viaturas sem condutor a bordo e sem combustível 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

Art. 6 - VERIFICAÇÕES TÉCNICAS

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

Art. 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.