



FEDERAÇÃO PORTUGUESA  
DE AUTOMOBILISMO E KARTING

# REGULAMENTO TÉCNICO DE RALIS 2014

## CAMPEONATOS DE RALIS NORTE CENTRO SUL

ELABORADO EM 21-02-2014

### **Art. 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 liga entre si ou a quaisquer fixações.
- e) Reforço Longitudinal das portas (proteção lateral): uma ou mais barras longitudinais devem ser utilizadas de cada lado da viatura, conforme Art.º 253.8.3.2.1.2 do Anexo J.
- f) Diagonal: o arco principal deve ser reforçado com duas diagonais que fixam 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 3 mm de espessura e 120 cm<sup>2</sup> soldadas à extremidade do tubo que serão ligadas, por pelo menos três parafusos de diâmetro mínimo 8 mm e qualidade 8,8 a outras que deverão ser soldadas à carroçaria / chassis.

As porcas deverão ser autoblocantes, com contraporca 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 (Art. 253.8.2.14 do Anexo J).

**1.2 - Extintores**: deverão estar de acordo com o Art. 253.7.3 do Anexo J, como mínimo.

**1.3 - Cintos de Segurança**: É obrigatório o uso de cintos com homologação FIA válida **pela Norma FIA 8853/98 ou 8854/98**).

**1.3.1 - Corta-cintos**: Deverão ser dois e devem permanecer sempre a bordo da viatura, conforme Art. 253.6.1 do Anexo J.

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

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

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 Direção:** é proibido o seu uso. Deverá ser desativado.

**1.6 - Anéis de Reboque:** são obrigatórios à frente e atrás, devidamente assinalados por uma seta vermelha, **laranja ou amarela, conforme Art. 253.10 do Anexo J.**

**1.7 - Pára-brisas:** Os pára-brisas devem ser certificados para a utilização rodoviária, fazendo fé a respetiva marcação.

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

**1.8 - Bancos, Fixação e Suporte dos Bancos, conforme Art. 253.16 do Anexo J**

Serão do tipo envolvente (Bacquet) com o encosto do banco a ultrapassar a altura dos ocupantes, com homologação FIA, Norma FIA 8855/1999 (limite utilização 5 anos) ou FIA 8862/2009 (limite utilização 10 anos).

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:

1) Ancoragem para os suportes de fixação dos bancos:

Os suportes dos bancos devem ser fixados, seja:

- Nos pontos de fixação dos bancos previstos na viatura original

- Nos pontos de fixação Homologados pelo construtor em Variante-opção (neste caso os pontos originais podem ser suprimidos)

- Nos pontos de fixação que estejam conforme o desenho 253-65B

Os suportes dos bancos deverão ser fixados às ancoragens para fixação dos bancos, com um mínimo de quatro pontos e quatro parafusos de 8 mm de diâmetro mínimo

**1.9 - Reservatórios de combustível:** apenas serão aceitáveis os depósitos de origem ou os de segurança (tipo FT3, **FT3,5, FT5**).

A utilização de reservatórios tipo FT3, **FT3,5, FT5** respeitará o Art. 253.14 do Anexo J.

**1.10 - Motores sobrealimentados por turbo:** deverão montar um restritor com diâmetro interior máximo de 34 mm para viaturas com motores Gasolina, de 37 mm para viaturas motores Diesel conforme o Art. 255.5.1.8.3 do Anexo J.

No entanto, e apenas para os motores com cilindrada do bloco inferior a 1500cc, é autorizado um restritor com um diâmetro interior máximo de 38 mm.

Os motores alimentados por compressor volumétrico (de origem) não necessitam de restritor.

**1.11 - Apêndices aerodinâmicos:** apenas serão aceitáveis os fornecidos pelo construtor da viatura para o modelo em questão para a utilização na via pública.

**1.12 - Transmissão:** todas as viaturas deverão possuir uma caixa de velocidades incorporando obrigatoriamente uma engrenagem de marcha atrás, em condições de funcionamento quando a viatura se apresente à partida para uma prova e podendo ser acionada pelo Condutor quando ao volante.

**1.13 - Suspensão:** as peças da suspensão constituídas parcial ou totalmente por materiais compósitos são interditas.

**1.14 - Pneus, Definições:** Pneus Moulés (Moldados) - São todos os pneus que saíram de um molde «moulé» já com o desenho no piso, produzidos em série por um fabricante certificado.

Somente os pneus que apresentam uma taxa de recorte entre 17 % e 25 % (de acordo com os pontos 2 e 3 do Anexo V das Prescrições Específicas dos Campeonatos, Troféus, Challenges e Taças de Ralis da FIA) carecem de homologação especial pela FIA.

Todos os pneus moldados, que apresentem uma taxa de recorte superior a 25 %, estão automaticamente homologados pela FIA e é autorizada a execução pelos próprios concorrentes, de quaisquer rasgos suplementares.

Em cada prova será sendo obrigatória a instalação de pelo menos um pneu suplente devidamente fixado no carro, controlável em qualquer momento da prova.

É proibido o uso de pneus "Slick".

**1.15 - Travões:**

**Os discos e pastilhas de travão em carbono são interditos.**

**1.16 - Fixações de Elementos Diversos:** os locais recomendados para a localização da bateria e do reservatório de combustível são os de origem.

A instalação de qualquer destes elementos no habitáculo, deverá respeitar todo o disposto nos Art. 255.5.9 (Reservatórios) ou Art. 255.5.8.3 (Baterias) do Anexo J.

A fixação de segurança dos "capots" e "tampa da mala" deverá ser feita de acordo com o estipulado no Art. 253.5 do Anexo J.

**1.17 - 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:** o uso de capacetes com homologação FIA válida é obrigatório (**Lista Técnica nº25**).

**2.2 - Sistema de Retenção Frontal da Cabeça:** o uso do sistema de retenção é obrigatório com homologação FIA válida pela Normas FIA 8858-2002 ou FIA 8858-2010.

**2.3 - Fatos de competição:** é obrigatório o uso de fatos de competição com homologação FIA válida **pela Norma FIA 8856-2000**.

**2.4 - Botas, Roupa Interior, Luvas, Balaclava :** o seu uso é obrigatório, devem ser de material ignífugo e terem homologação FIA válida pela Norma FIA 8856-2000.

Os segundos condutores (co-pilotos) não são obrigados a usar luvas.

## **Art. 3. Disposições gerais**

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

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. A falta de qualquer marca implicará a imediata desclassificação. Compete igualmente às equipas verificarem a correta reposição de todos os elementos da viatura que tenham sido objeto de controlo.

**3.3 -** Toda a fraude constatada, e nomeadamente, o facto de apresentar como intactas, marcas de identificação que tenham sido mexidas, implicarão igualmente a desclassificação da equipa, assim como de todo concorrente ou equipa que tenha ajudado ou facilitado a infração. Sem prejuízo de sanções mais graves que poderão vir a ser aplicadas pela Autoridade Desportiva Nacional ao concorrente ou do seu cúmplice.

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

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

As modificações abaixo indicadas são as únicas autorizadas para além das que constam do texto do Art. 255 do Anexo J ao CDI.

#### **4 - Viaturas Admitidas**

##### **4.1 - As viaturas:**

**- VEHF (Veículos c/ extensão de Homologação)**

**- VHFC (Veículos c/ Homologação FIA caducada segundo a última Ficha de Homologação)**

**- RC3; RC4 e RC5.**

É obrigatório a presença dessa ficha para esclarecer eventuais dúvidas nas verificações técnicas.

##### **4.2 - As viaturas:**

**- VHX (Veículos com ou sem qualquer homologação presente ou passada, FIA, sujeita a Passaporte Técnico "X").**

##### **Obrigatório:**

**O disposto nos Art. 1 e 2 do presente Regulamento, excetuando o ponto 1.10.**