

ANEXO “J” AO CDI – TODO O TERRENO

ACTUALIZAÇÃO EM 19-04-2014

Art. 281º — CLASSIFICAÇÃO E DEFINIÇÃO DOS VEÍCULOS TODO-O-TERRENO

1. CLASSIFICAÇÃO

1.1 CATEGORIAS E GRUPOS

Os veículos utilizados em Ralis Todo-o-Terreno dividem-se nas categorias e grupos seguintes:

Categoria I (Grupo T2) Viaturas Todo-o-Terreno de Série

Categoria II (Grupo T1) Viaturas Todo-o-Terreno Modificadas
(Grupo T3) Viaturas Todo-o-Terreno Melhoradas

Categoria III (Grupo T4) Camiões Todo-o-Terreno

1.2 CLASSES DE CILINDRADA

As viaturas serão divididas de acordo com a sua cilindrada de motor nas seguintes 18 classes:

CLASSE	CILINDRADA			
1	Inferior ou igual a	500 cc		
2	Superior a	500 cc	Inferior ou igual a	600 cc
3	Superior a	600 cc	Inferior ou igual a	700 cc
4	Superior a	700 cc	Inferior ou igual a	850 cc
5	Superior a	850 cc	Inferior ou igual a	1000 cc
6	Superior a	1000 cc	Inferior ou igual a	1150 cc
7	Superior a	1150 cc	Inferior ou igual a	1400 cc
8	Superior a	1400 cc	Inferior ou igual a	1600 cc
9	Superior a	1600 cc	Inferior ou igual a	2000 cc
10	Superior a	2000 cc	Inferior ou igual a	2500 cc
11	Superior a	2500 cc	Inferior ou igual a	3000 cc
12	Superior a	3000 cc	Inferior ou igual a	3500 cc
13	Superior a	3500 cc	Inferior ou igual a	4000 cc
14	Superior a	4000 cc	Inferior ou igual a	4500 cc
15	Superior a	4500 cc	Inferior ou igual a	5000 cc
16	Superior a	5000 cc	Inferior ou igual a	5500 cc
17	Superior a	5500 cc	Inferior ou igual a	6000 cc
18	Superior a	6000 cc		

Salvo disposições em contrário, eventualmente impostas pela FIA para uma categoria de provas determinada, os organizadores não são obrigados a fazer figurar todas as classes nos regulamentos particulares e podem, livremente agrupar duas ou mais classes consecutivas de acordo com as circunstâncias específicas das suas provas.

Nenhuma classe poderá ser subdividida.

2. DEFINIÇÕES

2.1. Generalidades

2.1.1 Viaturas de produção de série (categoria I)

Viaturas em que se constatou a pedido do construtor, a fabricação em série de um certo número de viaturas idênticas (ver esta palavra), por um determinado período de tempo definido, e destinadas à venda normal aos clientes (ver esta expressão).

As viaturas devem ser vendidas de acordo com a ficha de homologação. Estas viaturas devem ter pelo menos 4 rodas, e não mais do que 6 rodas

2.1.2 Viaturas de competição (categoria II)

Viaturas construídas uma a uma e destinadas, unicamente, à competição.

2.1.3 Camiões (categoria III)

Serão considerados camiões, os veículos de peso bruto superior a 3500 kg, com um máximo de 8 rodas devendo pelo menos 4 ser motrizes.

2.1.4 Partes mecânicas

Todas as que são necessárias à propulsão, suspensão, direcção e travões, bem como todas as peças móveis ou não, que sejam necessárias ao seu funcionamento normal.

2.1.5 Viaturas idênticas

Viaturas pertencentes à mesma série de fabrico, dispondo das mesmas partes mecânicas e do mesmo chassis (é entendido que o chassis pode fazer parte integrante da carroçaria no caso de se tratar de um monobloco).

2.1.6 Modelo de Viatura

Viaturas pertencentes à mesma série de fabrico, que se distinguem por uma concepção e uma linha geral exterior específicas e por uma mesma concepção mecânica do motor e da transmissão às rodas, com a mesma distância entre eixos e a mesma cilindrada.

2.1.7 Venda normal

Trata-se da distribuição aos clientes particulares por parte do serviço comercial do construtor.

2.1.8 Homologação

É a constatação oficial, feita pela FIA, de que um determinado modelo de viatura ou de camião, é construído em série, em quantidade suficiente, para ser classificado nas Viaturas Todo-o-Terreno de Série (Grupo T2) ou Camião de Todo-o-Terreno (Grupo T4), do presente regulamento. O pedido de homologação deverá ser apresentado à FIA pela ADN do país do construtor do veículo e dá lugar à criação de uma ficha de homologação (ver a seguir).

A ficha de homologação deve ser feita de acordo com o regulamento especial denominado «Regulamento de Homologação» definido pela FIA.

Toda a homologação de um modelo construído em série caduca 7 (sete) anos depois do abandono definitivo da produção em série do referido modelo (produção anual inferior a 10 % do mínimo de produção do grupo considerado).

2.1.9. Fichas de Homologação

Todo o modelo de viatura homologado pela FIA é objecto de uma ficha descritiva, denominada ficha de homologação, na qual são indicadas as características que permitem identificar o referido modelo.

Esta ficha de homologação define a série tal como o indica o construtor.

De acordo com o grupo no qual concorrem são permitidas as modificações limitadas, autorizadas em competições internacionais, em relação ao modelo de série, as quais são indicadas no Anexo J.

A qualquer momento da prova, é obrigatório, se solicitado pelos Comissários Técnicos, a apresentação da Ficha de Homologação com a última atualização. No caso da não apresentação, a sanção a aplicar ao concorrente, poderá ir até à exclusão da sua participação na prova.

A ficha apresentada deverá ser impressa:

- Seja em papel carimbado ou filigrana da FIA
- Seja em papel carimbado ou filigrana da ASN do país de origem da viatura

Se a data de validade de uma ficha de homologação cessar durante a realização de uma prova, essa ficha será válida para essa prova durante toda a sua duração.

No caso da comparação de um modelo de uma viatura com a respectiva ficha de homologação suscitar alguma dúvida, os comissários técnicos deverão recorrer ao manual de serviço editado pelo fabricante e usado pelos concessionários da marca ou ao catálogo geral que inclui as peças de substituição.

No caso desses documentos não se mostrarem suficientemente precisos, será possível efectuar verificações directas por comparação com uma peça idêntica disponível num concessionário.

Cabe ao concorrente obter a ficha de homologação respeitante à sua viatura, junto da sua ADN.

Descrição:

Uma ficha é composta do seguinte modo:

- 1) Uma ficha base que descreve o modelo base.
- 2) Eventualmente, um certo número de folhas suplementares descrevendo as extensões de homologação que podem ser «variantes», «errata» ou «evoluções».

a) Variantes (VF, VP, VO)

São variantes de fornecedores (VF) (dois fornecedores fornecem a mesma peça a um construtor e o cliente não está em condições de escolher) ou variantes de produção (VP) (fornecidas a pedido e disponíveis nos concessionários) e de opções (VO) (possíveis a pedido específico).

b) Erratum (ER)

Substitui e anula uma informação errada dada anteriormente por um construtor na ficha

c) Evolução (ET)

Caracteriza as modificações verificadas a título definitivo no modelo de base (abandono completo da fabricação de um modelo na sua forma anterior por evolução do tipo ET).

Utilização:

1) Variantes (VF, VO)

O concorrente não pode utilizar toda a variante ou todo o artigo de uma variante de acordo com a sua conveniência, a não ser na condição de todos os dados técnicos de um veículo concebido desse modo estejam conformes aos que são descritos na ficha de homologação aplicável à viatura ou expressamente autorizados pelo Anexo J.

Por exemplo, a montagem de um dos componentes de travões definido numa ficha variante não é possível a menos que as dimensões se encontrem indicadas numa ficha aplicável à viatura em questão.

2) Evolução do tipo (ET)

A viatura deve corresponder a um estado de evolução determinado (independentemente da data real de saída da fábrica) e uma evolução deve ser aplicada integralmente ou não o pode ser de todo.

Por outro lado, a partir do momento em que um concorrente escolhe uma evolução particular, todas as evoluções precedentes devem igualmente ser aplicadas, salvo se houver incompatibilidade entre elas.

Por exemplo, se duas evoluções sobre os travões tiverem lugar sucessivamente, utilizar-se-á unicamente a que corresponda à data do estado de evolução da viatura.

2.1.10) Materiais – Definições:

Liga à base de X (por ex. liga à base de Ni) – X deve ser o elemento mais abundante da liga sobre uma base % w/w. A percentagem em massa mínima do elemento X deve ser sempre superior à percentagem máxima de cada um dos outros elementos presentes nessa liga.

2.2. Dimensões

Perímetro da viatura vista de cima: Trata-se da viatura tal como se apresenta à partida para uma prova (Aplicável aos Grupos T1, T2 e T3).

2.3 Motor

2.3.1. Cilindrada nominal

Volume compreendido nos cilindros do motor pela deslocação ascendente / descendente dos pistões.

$$V = 0,7854 \times d^2 \times l \times n \text{ em que: } d = \text{diâmetro} - l = \text{curso} - n = n.^{\circ} \text{ de cilindros}$$

2.3.2. Sobrealimentação

Aumento da pressão de carga da mistura ar-combustível na câmara de combustão (em relação à pressão criada pela pressão atmosférica normal, efeito de inércia e efeitos dinâmicos nos sistemas de admissão e/ou de escape), por todos os meios, quaisquer que eles sejam. A injeção de carburante sob pressão não é considerada como Sobrealimentação (ver Artigo 3.1. das Prescrições gerais).

2.3.3. Bloco-cilindro

O cárter da cambota e os cilindros.

2.3.4. Colector de admissão

— Capacidade de recolha da mistura ar-combustível à saída do (s) carburador (es) e que vai até ao orifício de entrada da cabeça no caso de uma alimentação por carburadores.

— Capacidade situada entre a borboleta do dispositivo que controla o débito de ar e que vai até ao orifício de entrada da cabeça, no caso de uma alimentação por injeção.

— Capacidade de recolha de ar à saída do filtro de ar e que vai até ao orifício de entrada da cabeça, no caso de um motor a Diesel.

— Capacidade de recolha de ar à saída do último permutador (“intercooler”) e que vai até ao orifício de entrada da cabeça, no caso de um motor a Diesel sobrealimentado.

2.3.5. Colector de escape

Capacidade de reagrupamento dos gases à saída da cabeça e indo até ao primeiro plano de junta.

2.3.6 Para as viaturas com turbo-compressor, o escape começa depois do turbo-compressor.

2.3.7. Cárter de óleo

Os elementos aparafusados ao bloco de cilindros, e sob este, que contêm e controlam o óleo de lubrificação do motor.

2.3.8. Permutador

Elemento mecânico que permite a troca de calor entre dois fluidos. Para permutadores específicos nomear-se-á o primeiro fluido como o fluido a arrefecer e o segundo como o fluido que possibilita esse arrefecimento.

Exemplo: Permutador óleo / água (o óleo é arrefecido pela água)

2.3.9. Radiador

É um Permutador específico que permite o arrefecimento de um líquido por intermédio do ar.

Permutador Líquido / Ar

2.3.10. Intercooler ou Permutador de sobrealimentação:

É um Permutador situado entre o compressor e o motor, que permite o arrefecimento do ar comprimido, por intermédio de um fluido.

Permutador Ar / Fluido

2.4 Sistema rolante

O sistema rolante é composto por todas as partes da viatura, total ou parcialmente suspensas.

2.4.1 Roda

O aro e a jante; por roda completa entende-se o aro, a jante e o pneu.

2.4.2 Superfície de travagem

Superfície compreendida entre as guarnições sobre os tambores ou pelas pastilhas nas duas faces do disco, quando a roda descreve uma volta completa.

2.4.3 Suspensão McPherson

Todo o sistema de suspensão compreendendo um elemento telescópico, que não assegura, necessariamente, o funcionamento do amortecimento e ou barra de suspensão, articulado na sua parte superior com um só pivô soldado à carroçaria ou ao chassis e girando, na sua parte inferior, numa alavanca transversal que garante o funcionamento transversal e longitudinal, ou sobre a alavanca transversal simples mantida longitudinalmente por uma barra anti rolamento ou por um tirante de triangulação.

2.4.4 Sistema de controlo electrónico em circuito fechado: (boucle)

Sistema electrónico no qual um valor real (variável controlada) é observado de modo contínuo, sendo o sinal obtido ("feedback") comparado a um valor desejado (variável de referência) sendo o sistema de seguida ajustado automaticamente em função do resultado dessa comparação.

2.5 Chassis-carroçaria

2.5.1 Chassis (Quadro)

Estrutura de conjunto de um veículo que reúne as partes mecânicas e a carroçaria, incluindo todas as peças solidárias com a referida estrutura.

2.5.2. Carroçaria:

- Exterior: todas as partes inteiramente suspensas da viatura definidas pela passagem do ar.
- Interior: Habitáculo e porta bagagens.

Há que distinguir os seguintes tipos de carroçaria:

1. Carroçaria completamente fechada.
2. Carroçaria completamente aberta.
3. Carroçaria transformável: de capota mole, rígida ou amovível.
4. Carroçaria de camião: Constituída pela cabina e caixa de carga (caso exista).

2.5.3. Assentos:

As duas superfícies que constituem a almofada e as costas do assento.

- Costas do assento:

Superfície medida da base da coluna vertebral de uma pessoa normalmente sentada, até ao cimo.

- Almofada do assento:

Superfície medida da base da coluna vertebral dessa mesma pessoa para a frente.

2.5.4. Porta-bagagens:

Qualquer volume distinto do habitáculo e/ou do compartimento do motor situado no interior da estrutura do veículo.

Este volume é limitado em comprimento pela estrutura fixa prevista pelo construtor e/ou pela face traseira dos assentos traseiros colocados na sua posição mais recuada e/ou nos casos especiais inclinado a 15° para trás, no máximo.

Este volume é limitado em altura pela estrutura fixa e/ou separação móvel prevista pelo construtor ou caso ela não exista, pelo plano horizontal que passa pelo ponto mais baixo do pára-brisas.

2.5.5. Caixa de carga:

Parte da carroçaria de um camião destinada a receber mercadorias. Pode ser constituída por materiais rígidos ou moles e comportar várias portas ou aberturas.

2.5.6 Habitáculo

Volume estrutural interior no qual se instalam o piloto e/ou os passageiros.

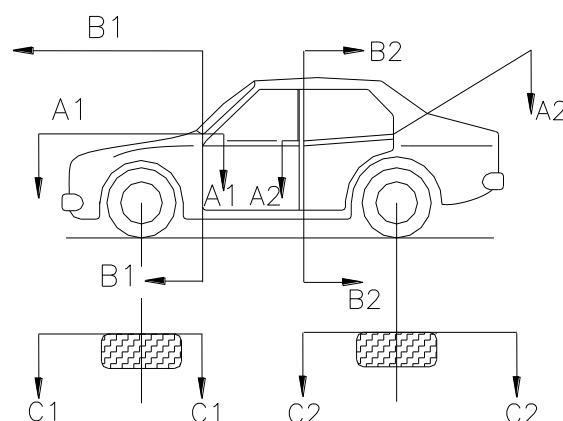
2.5.7 Capot-motor

Parte exterior da carroçaria que se abre para dar acesso ao motor.

2.5.8. Guarda-lamas:

- Automóvel:

Um guarda-lamas é definido de acordo com o desenho n.º 251-1.



251-1

Guarda-lama dianteiro: parte definida pela face interior da roda completa na viatura standard (C1/C1), o bordo dianteiro da porta dianteira (B1/B1), e situado sob o plano paralelo ao parapeito das portas e tangente aos bordos inferiores da parte visível do pára-brisas (A1/A1).

Guarda-lama traseiro: parte definida pela face interior da roda completa da viatura standard (C2/C2), o bordo traseiro da porta traseira (B2/B2), e situado sob o bordo inferior da parte visível do vidro da porta lateral traseira, e sob a tangente ao canto inferior da parte visível do vidro traseiro e canto inferior traseiro da parte visível do vidro lateral da porta traseira (A2/A2).

No caso de uma viatura de duas portas B1/B1 e B2/B2 serão definidas à frente e atrás pela mesma porta.

- Camião:

Guarda-lama dianteiro:

Parte definida pela face interior da roda completa e pela parte da carroçaria (integrada e/ou acrescentada) limitada à frente pelo bordo superior do pára-choques e atrás pela parte que se situe à mesma altura que o bordo superior do pára-choques da frente.

As palas não fazem parte do guarda-lamas.

Guarda-lama traseiro:

Parte definida pela face interior da roda mais interior e, pela parte que cobre os pneus sobre pelo menos 60° de cada lado do eixo vertical.

A parte superior horizontal pode ser constituída pelo fundo da caixa de carga.

As palas não fazem parte do guarda-lamas.

2.5.9 Compartmento do motor

Volume delimitado pelo primeiro invólucro estrutural que rodeia o motor.

2.5.10 Carroçaria (COQUE)

Estrutura constituída pelos elementos de carroçaria e que desempenha as funções de chassis.

2.5.11 Para choques contra animais

Elemento destinado a proteger a dianteira da viatura, os faróis, e os radiadores.

2.5.12 Estrutura principal

— Viatura *homologada pela FIA*:

Volume contido dentro da carroçaria, é:

— Em projecção frontal, situado no interior das longarinas e travessas mais exteriores da estrutura original.

— Em projecção longitudinal inferior, situado no interior e por debaixo dos elementos de carroçaria de origem, formando a carroçaria monobloco ou Chassis-carroçaria.

— Em projecção longitudinal superior, situado debaixo da projecção da carroçaria ou monobloco de origem sem capôs, porta/mala traseira e portas

— Viatura *não homologada*:

Volume contido dentro da carroçaria, é:

— Em projecção vertical situado, em comprimento, entre os planos que tocam os bordos exteriores das rodas e em largura entre os planos que passam pelo meio das rodas completas com uma tolerância de 3 %, sob reserva de que esses planos devem passar pela carroçaria monobloco ou Chassis-carroçaria, tubular ou semi-tubular.

Se este não for o caso, a largura máxima será definida pelas projecções verticais dos elementos de estrutura que recebem as forças da suspensão.

— Em projecção longitudinal o volume será definido na sua parte inferior, pelas projecções longitudinais dos elementos inferiores da estrutura que recebe as forças da suspensão, e na parte superior, dianteira, pelos planos que passam pelo ponto mais alto do arco de segurança da frente e os pontos mais altos da estrutura que recebe as forças da suspensão, ou em alternativa, os bordos superiores das rodas da frente.

Será definido na traseira, pelos planos que passam pelos pontos mais altos do arco de segurança principal e os pontos mais altos da estrutura que recebe as forças da suspensão ou em alternativa os bordos superiores das rodas traseiras.

Entre o arco principal e o arco de segurança da frente, será definido pelos planos que unem as suas partes superiores.

2.5.13 Persianas

Conjunto de lamelas inclinadas que escondem um objecto situado atrás delas e permitem a livre circulação de ar.

2.6 Sistema eléctrico

Faróis: Toda a óptica cujo foco luminoso cria um feixe de profundidade dirigido para a frente.

2.7 Depósito de combustível

Todo o local onde é possível armazenar combustível susceptível de, por um sistema qualquer, ser levado até ao depósito principal ou ao motor.

2.8-Caixa de Velocidades Automática

- É composta por um conversor de binário hidrodinâmico, por uma caixa com engrenagens epicicloidais munidos de embraiagens e travões multi-discos que compreendem um número de relações de desmultiplicação determinado, e um comando de mudança de relação.

A mudança de relação de desmultiplicação pode fazer-se automaticamente sem desengrenar o motor da caixa e portanto sem interrupção da transmissão do binário motor.

- As caixas de variação de desmultiplicação contínua são consideradas como caixas de velocidades automáticas, com a particularidade de comportar uma infinidade de relações de desmultiplicação.

NOTA: TODO ESTE TEXTO, É UMA TRADUÇÃO DO TEXTO PUBLICADO PELA FIA. EM CASO DE DIVERGÊNCIA DE INTERPRETAÇÃO ENTRE OS TERMOS DAS DIVERSAS TRADUÇÕES DOS REGULAMENTOS OFICIAIS, APENAS O TEXTO FRANCÊS FARÁ FÉ.