

# REGULAMENTO TÉCNICO DE TODO O TERRENO 2014

ALTERADO EM 16-04-2014

## VEÍCULOS

Os RALIS TT são abertos a veículos com um peso total máximo em carga inferior ou igual a 3.500 kg, para os Grupos T0, T1, T2, T3 e T8, devidamente matriculados. Estes veículos deverão respeitar as normas de segurança impostas pela convenção internacional para a circulação na estrada, bem como as normas de segurança impostas pelo Anexo "J" ao CDI (Art. 281 a 286) e pelo presente Regulamento.

Não são admitidos os veículos com motores a gasolina sobrealimentados

Os veículos serão repartidos do seguinte modo:

### Normas FIA:

#### **Grupo T1: VEÍCULOS DE TODO O TERRENO MODIFICADOS**

Veículos derivados de veículos homologados em Grupo T2 ou construída unidade a unidade  
O organizador deverá prever uma categoria de 2 rodas motrizes dentro do Grupo T1

– As viaturas T1 construídas conforme o Anexo J 2009, para o ano em curso, serão admitidas nas seguintes condições:

- Deverão ter um Passaporte Técnico válido, até à presente data. Não será emitido mais nenhum Passaporte Técnico, para viaturas construídas conforme as normas do Anexo J 2009. Estas viaturas serão admitidas até ordem em contrário.
- Uma viatura com um chassis tipo 2009, e que tenha um Passaporte Técnico válido, pode utilizar um motor conforme os Regulamentos Técnicos FIA, para o ano em curso, montando um restritor para “motores standard” (Tabela em Anexo) se o piloto não for prioritário FIA. Sendo o piloto prioritário FIA então o motor deverá utilizar um restritor para “motor protótipo” (Tabela em Anexo).

<b>Air Restrictors</b>			
<b>Year of Application:</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
<b>Petrol</b>			
Prototype	32	32	32
Standard (vehicle in conformity with Appendix J 2014) Standard (véhicule conforme à l'Annexe J 2014)	36	36	35
Standard V8 rocker arm engines over 5.4L 4x2 V8 culbuté standard sup. 5.4L 4x2	37.2	37.2	37.2
Standard V8 rocker arm engines over 5.4L 4x4 V8 culbuté standard sup. 5.4L 4x4	36	36	35
<b>Diesel</b>			
Prototype turbo(s) Turbo(s) prototype(s)	35	35	35
Standard single turbo (vehicle in conformity with Appendix J 2014) Simple Turbo standard (véhicule conforme avec l'Annexe J 2014)	39	39	39
Standard double turbo (vehicle in conformity with Appendix J 2014) Double Turbo standard (véhicule en conforme à l'Annexe J 2014)	38	38	38

## **Grupo T2: VEÍCULOS DE TODO O TERRENO DE SÉRIE**

Veículos homologados em Grupo Todo o Terreno

Nos veículos desta categoria não poderão ser substituídos trocados e/ou desmontados para reparação, durante todo o desenrolar da prova, os seguintes componentes:

- Caixa de velocidades
- Caixa de transferência
- Ponte dianteira
- Ponte traseira
- Conjunto bloco do motor/cárter inferior (não deve ser separado)

O Concorrente deve prever orifícios com um diâmetro mínimo de 1,5 mm para permitir a selagem que interdite:

a) A mudança de elementos completos

b) A desmontagem e a reparação desses elementos (perfuração das orelhas do cárter, cabeças de parafuso dos cárteres principais e anexos, etc.)

Os orifícios devem ser facilmente acessíveis pelos Comissários Técnicos, para que possam selar as peças sem dificuldades.

Os Concorrentes que apresentarem no controlo técnico um veículo no qual os orifícios de selagem previstos pelo presente regulamento não estejam feitos por avanço e sem o arame passado para a selagem, poderão ver impedida a sua participação nesta categoria. Todas as protecções inferiores, da viatura, devem ser retiradas antes da apresentação às verificações técnicas, para facilitar o acesso.

Os elementos que não podem ser mudados e/ou reparados são:

- Pontes dianteira e traseira completas (cárteres, nariz da ponte, banjo e todos os elementos mecânicos interiores, etc.), salvo os semi-eixos e cardans cuja reparação/substituição é livre.
- Caixa de velocidades completa (cárteres principais e anexos, todos os elementos mecânicos interiores, etc.)
- Caixa de transferência completa (cárteres principais e anexos, todos os elementos mecânicos interiores, etc.)
- Bloco do motor armado completo e cárter inferior do motor
- Cabeça "nua" do motor
- Turbo (s) se equipado

Só poderão ser separados, (na condição que se o possa fazer sem remover os selos), para efectuar uma reparação:

- Cabeça (s) e bloco (para junta da cabeça e para junta tampa válvulas)
- Bloco e cárter de embraiagem (para a embraiagem completa)

A ausência de uma marca de identificação nos elementos selados, em qualquer momento da prova, levará à exclusão do Grupo T2. Contudo, por decisão do CCD, o Concorrente poderá continuar a prova dentro do Grupo T1.

De forma a não serem penalizados pela eventual perda das selagens, o Concorrente poderá solicitar aos Comissários Técnicos na verificação inicial o reforço da selagem, incluindo adição de mais selos nos locais que entenda como mais vulneráveis.

## **Grupo T3: VEÍCULOS DE TODO O TERRENO MELHORADOS**

Os veículos do Grupo T3 deverão estar de acordo com as normas definidas pelo Artigo 286 do Anexo J ao CDI.

**VIATURAS DE SÉRIE COM HOMOLOGAÇÃO CADUCADA** - As viaturas de série que tenham perdido a Homologação em T2, podem ser admitidas em Grupo T1, com a segurança e a preparação do nível T2. Essas viaturas devem respeitar integralmente o Art. 284 (Grupo T2)

## **Normas FPAK:**

### **Grupo T2-N**

As viaturas T2 que tenham perdido a homologação FIA. poderão ter, uma extensão de homologação "NACIONAL" por um período de 4 anos sujeita a aprovação da FPAK.

Estas viaturas devem respeitar integralmente o Art. 284 (Grupo T2), esta extensão de homologação não é válida para as provas FIA.

Os veículos construídos até 31/12/2004, com extensão de homologação NACIONAL poderão também participar nas provas nacionais na classe T8-N.

**NOTA: A FPAK reserva o direito de efectuar quaisquer modificações no garante da igualdade de performances**

**Grupo T8:** viaturas definidas nas Prescrições Especificas de Todo o Terreno e Regulamento Técnico de Todo o Terreno, como integrando esse Grupo.

### **Categoria T8-N**

Viaturas dos Grupos T2, T1 ou T3, anteriores a 31.12.2004, com a especificação completa do Anexo "J" até 2004, correspondente ao ano de construção da viatura, para competição, e ao Grupo onde ela se insere, com Passaporte Técnico válido.

Caso seja necessário substituir o motor destas viaturas, apenas serão permitidos motores comprovadamente provenientes de viaturas anteriores a 31.12.2004.

### **Categoria T8-A (viaturas TT sem qualquer modificação, em conformidade com o catálogo do fabricante e conforme regulamentos dos ex. Troféus TT)**

1- Viaturas conformes ao regulamento do Troféu UMM

2- Viaturas conformes ao regulamento do Troféu Nissan Terrano

3- Viaturas conformes ao regulamento da Copa Jimny

4- Viaturas conformes ao regulamento do Troféu Tomás Mello Breyner, que não disponham de todas as prescrições de segurança exigidas em 2010 na Categoria T1 pelo Art.285 do Anexo J ao CDI, nomeadamente no que se refere ao reservatório de segurança.

**NOTA:** As viaturas não conformes com a regulamentação específica, para cada Troféu, serão reconduzidas para a Categoria T8-N, respeitando as normas regulamentadas para essa Categoria.

### **Categoria T8-B (Viaturas não TT)**

Viaturas admitidas

1. Turismos – Antigos Grupos 1, 2, A ou N – Carroçaria monobloco: não homologados ou c/ Homologação já caducada, de 2 ou 4 rodas motrizes.

- Cilindrada limitada a 2000 cc c/turbo ou 3500 cc se aspirado.

2. Bugies – De base VW

### **Categoria T8-E**

Estas viaturas apenas podem participar em provas de circuito fechado.

Viaturas que não se enquadram nas especificações das categorias N, A e B (ex. viaturas bimotor)

## **PRESCRIÇÕES DE SEGURANÇA**

Obrigatórias:

- Armadura de segurança, conforme Art.283.8, do Anexo J.
- Extintor de 5 kg ou dois extintores c/ capacidade mínima de 2Kg cada. Para todos eles, o produto do agente extintor deverá estar em conformidade com homologação FIA (Lista Técnica nº 06).

- Reservatório de gasolina original ou proveniente de fabrico em série. Se montado no interior deve ser separado do habitáculo por divisória estanque e ignífuga.
- Duas fixações suplementares no capot dianteiro.
- Corta circuitos c/ comando interior e exterior, conforme Art.283.13, do Anexo J.
- Cintos de segurança “tipo arnês”, com homologação válida.
- Fatos de competição, com homologação válida.
- Roupa interior homologada FIA, Norma 8856-2000. (camisola interior de manga comprida, ceroulas compridas, meias e balaclava).
- Botas e luvas (luvas não obrigatórias para o co-piloto) Norma FIA 8856-2000
- Capacetes - Homologação compatível com o dispositivo de retenção da cabeça aprovado pela FIA.
- Dispositivo de retenção da cabeça aprovado pela FIA.
- Bacquet - Com homologação válida.
- Farolins suplementares traseiros conforme Art.283.16 do Anexo “J”
- 2 Corta-cintos conforme Art.283.6.1 do Anexo “J” 2014 ao CDI
- Revestimentos de proteção no Roll-bar (conforme Art.283.8.3.5 do Anexo “J” 2014 ao CDI)

### **Recomendadas:**

- Reservatório Tipo FT3 1999, FT3,5 ou FT5
- Armadura de segurança conforme a norma de 1998 ou posterior. Aço estirado a frio s/costura com diâmetro mínimo de 45x2.5mm ou 50x2,0 mm (ver Art.283.8 do Anexo J)
- Reforço de Tejadilho (conforme Art.283.8.2.1.4 do Anexo J de 2004 ao CDI)
- Extinção automática conforme Art.283.7 do Anexo “J” (conforme Lista Técnica nº 16)
- Rede de janela “tipo Nascar” na porta do condutor e navegador, para viaturas com vidros de descer

### **Categoria T0-1**

Viaturas TT de série em conformidade com o catálogo do fabricante.

### **Obrigações:**

Armadura de segurança conforme artigo 283.8 do Anexo J

Bancos tipo bacquet com ou sem homologação FIA

Cintos de segurança tipo arnês com homologação ou que já a perderam (em bom estado de uso)

A localização do depósito de combustível deverá ser a de origem

### **Modificações:**

Bateria e alternador livres na Marca mas não no seu local de fixação

Escape de conceção livre após o coletor de escape

Admissão livre antes do coletor de admissão

Sistema de travagem livre na Marca mas respeitando o posicionamento, dimensões e medidas assim como o material utilizado / catálogo do fabricante

As cruzetas dos cardãs são livres, mas os veios devem ser os de origem

Os apoios motores/caixa / diferenciais, podem ser substituídos mas o seu material não pode ser 100% rígido

O conjunto prato, disco embraiagem é livre mas respeitando as dimensões originais do construtor

Conjunto mola / amortecedor é livre mas os pontos de fixação devem ser os de origem do construtor