

REGULAMENTO TÉCNICO DA TAÇA NACIONAL DE CLÁSSICOS (CIRCUITOS) GRUPO 5 - LIVRE ATÉ 2000 CM³ 2014

ELABORADO EM 09/04/2014

REGULAMENTO

DEFINIÇÃO:

Viaturas de produção especiais para os quais não é exigida produção mínima, mas que têm origem em viaturas que são homologados nos Grupos 1, 2, 3 e 4 (viaturas fechadas).

Art. 1 - GENERALIDADES

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

1.4 - 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.

1.5 - 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 Circuito 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.

1.7 - Todos os Concorrentes são obrigados e indicar no Boletim de inscrição de cada Prova a cilindrada real da viatura em que vão participar.

Art. 2 - LASTRO

2.1 - O peso da viatura pode ser completado com lastro, de forma a cumprir o peso mínimo exigido. Este lastro terá que ser composto por blocos sólidos e unitários, fixados ao chão da viatura ou porta-bagagens e através de ferramenta própria, com parafusos classe 8.8 de diâmetro mínimo 8 mm e contra-placas como no desenho 253-65 do Anexo «J». A superfície mínima de contacto entre a contra-placa e o chassis ou a carroçaria terá que ser de 40 cm² para cada ponto de fixação. Terá de ser capaz de suportar acelerações / desacelerações mínimas de 25 "g".

Um sistema simples de selagem terá que estar disponível.

2.2 - 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. 3 - EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA OBRIGATORIO

3.1 - Bateria

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

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

3.1.3 - 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-circuitos é obrigatória

3.1.4 - O número de baterias previsto pelo construtor deve ser mantido.

3.1.5 - Nas provas de Circuito no caso da bateria ter sido deslocada da sua posição de origem, a fixação à carroçaria deverá ser feita por um assento metálico e dois grampos metálicos com revestimento isolante fixado à base por porcas e parafusos.

Para a sua fixação, deverão ser utilizados parafusos de fixação de 10 mm de diâmetro mínimo e, sob cada parafuso, uma contra-placa com pelo menos 3 mm de espessura e 20 cm² de superfície por baixo da chapa da carroçaria.

A bateria deverá estar coberta por uma caixa plástica estanque, a qual permita a sua própria fixação. A sua colocação é livre, mas a sua colocação dentro do habitáculo só é possível atrás dos bancos da frente. Neste caso, a caixa de protecção deverá comportar uma tomada de ar com saída para o exterior do habitáculo (ver desenhos 255 - 10 e 255 - 11 do anexo J actual).

Nos casos em que a bateria situada no habitáculo é uma bateria seca, esta deverá estar protegida electricamente por uma tampa que a cubra completamente.

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

3.2 - Corta-circuitos

3.2.1 - Montagem obrigatória em todas as viaturas que participem nas provas de Velocidade em Circuito e Montanha.

3.2.2 - 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 dos 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.

3.3 - Cabos, Conduitas e Equipamentos Eléctricos

3.3.1 - 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).

3.3.2 - 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.

3.4 - Extintores

3.4.1 - Todas as viaturas que participem nas provas de Circuito, devem estar equipadas com um sistema de extinção automático homologado pela FIA, conforme descrito no Art. 253.7.2 do Anexo J (Ver Lista Técnica 16 do actual Anexo J)

3.5 - Protecção Contra Incêndio

3.5.1 - Qualquer viatura que participe numa competição de Circuito e Montanha tem de ter 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.

3.5.2 - Qualquer viatura que participe numa competição de Circuito e Montanha 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.

3.6 - Recuperadores de Óleo

3.6.1 - Qualquer viatura que participe numa competição de Circuito e Montanha 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.

3.6.2 - Este recipiente deve ser fabricado em matéria plástica translúcida ou comportar um visor transparente.

3.7 - Molas de Recuo

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

3.8 - Retrovisores

3.8.1 - Todas as viaturas que participem nas provas de Circuito e Montanha têm de possuir retrovisores, tanto do lado esquerdo como do lado direito.

A sua forma é livre, tendo apenas cada espelho que possuir uma superfície reflectora mínima de 90 cm² e formar um quadrado com cerca de 6 cm no seu interior. O retrovisor interior é obrigatório.

3.9 - Faróis

3.9.1 - Os faróis da frente, de origem, devem ser mantidos. No caso das provas de velocidade em circuito fechado, os vidros de todos os faróis dianteiros, devem ser protegidos ou recobertos parcialmente com material autocolante transparente, não sendo permitido a colocação de qualquer tipo de publicidade.

3.10 - Farolins Traseiros Vermelhos

3.10.1 - Todas as viaturas devem ter dois farolins traseiros de presença e "stop" em perfeito funcionamento no início de cada prova.

3.11 - Pára - Brisas

Os vidros das viaturas 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 Circuito, uma banda pára-sol é autorizada para o pára-brisas, desde que permita ao Condutor ver os semáforos de partida, a sinalização feita pelo Comissários de pista, etc. Nas provas de Circuito no caso de não estar disponível um pára-brisas de vidro laminado, para determinado modelo específico de viatura (s) uma derrogação poderá ser concedida pela FPAK para que essa viatura (s) possa (m) utilizar um plástico rígido transparente, em policarbonato, com pelo menos 7 mm de espessura

3.11.1 - Fixações de Segurança para o Pára-Brisas

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

3.12 - Rede protectora é fortemente recomendada

3.12.1 - 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 25x25 mm e a sua largura não deve exceder 60x60 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.

3.12.2 - 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

3.13 - 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). É autorizada a não utilização das dobradiças dos capots dianteiro e traseiro desde que sejam colocadas fixações suplementares em sua substituição.

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.

3.14 - Direcção

Por razões de segurança nas provas de Circuito e Montanha 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.

3.15 - Banco do Condutor

3.15.1 - O banco de origem do Condutor nas provas de Circuito e Montanha deve ser substituído por um banco de competição homologado pela FIA (norma FIA 8855/1999) 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.

3.15.2 - Nas provas de Circuito e Montanha, devem ser retirados: o banco do passageiro e os bancos traseiros (e em seu lugar deve estar colocada uma placa anti-fogo)

3.15.4 - 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 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.

Todos os bancos dos ocupantes, devem ser, ou de origem, apenas modificados pela adição de peças de marca registada, ou ainda, homologados pela FIA (norma 8855/99) e não modificados.

Em qualquer caso, um apoio de cabeça deve estar montado, para cada ocupante.

3.16 - Cintos de Segurança

3.16.1 - Para todas as viaturas que participem nas provas Circuito e Montanha, é obrigatório o uso de cintos de segurança equipados com um sistema de fecho por "fecho rotativo" de seis (6) pontos de fixação

Estes cintos devem obedecer às normas de homologação FIA 8853/98 ou 8854/98.

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.

3.16.2 - 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 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 (desenho 253-66 do Anexo J actual).

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 desenho 253-67 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 Anexo J actual

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

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

3.16.3 - 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.

3.17 - 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 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, do veículo.

3.18 - Estruturas de segurança

3.18.1 - Para todas as viaturas é obrigatória uma armação de segurança com protecção lateral em conformidade com o Art. 253 do Anexo J actual. (desenhos 253-8 a 253-11)

Todas as barras de segurança da armação próximas do 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 o Dep. Técnico da FPAK).

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

3.19 - 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.

3.20 - Reservatório de Combustível

Para todas as viaturas que participem nas provas Circuito e Montanha, é obrigatório o uso de um depósito de segurança conforme as especificações FIA / Especificações / FT3, com validade. Tem de ter mais as características definidas no Art.º 253 14 do Anexo J actual.

3.21 - Equipamento dos Condutores

Durante todo o decorrer das provas de Circuito e Montanha, é obrigatório nos termos do Capítulo III do Anexo L do CDI, para todos os Condutores e sob pena de exclusão o uso de:

a) Capacetes

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

a.2) O uso de sistemas de comunicação pelos Condutores tem de obedecer ao descrito no Art. 1.4 do Capítulo III do Anexo L ao CDI.

b) Vestuário resistente às chamas (ignífugo ou resistente ao fogo)

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

c) Dispositivos de Retenção da Cabeça aprovados pela FIA

Nos termos do Art. 3, é fortemente recomendado que todos os Condutores utilizem um dispositivo de retenção da cabeça aprovado pela FIA em todas as provas dos Campeonatos.

3.22 - 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.

3.23 - Habitáculo

Não é permitido a colocação de qualquer tipo de depósitos de líquidos no interior do habitáculo da viatura.

Art. 4 - TRAVÕES

4.1 - Nas provas de Circuito e Montanha os travões são livres.

4.2 - SISTEMA DE TRAVAGEM

Nas provas de Circuito e Montanha é obrigatória a montagem de um duplo circuito de travagem. O sistema de travagem deverá ser concebido de modo a que a acção do pedal de travagem se exerça normalmente nas quatro rodas.

No caso de uma fuga em qualquer ponto da tubagem ou de uma falha qualquer num ponto da transmissão de travagem, a acção do pedal deve continuar a exercer-se, pelo menos, sobre duas rodas.

As ligações flexíveis devem ser tipo aviação ou estar protegidas.

Art. 5 - DISTÂNCIA AO SOLO

5.1 - 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.

Art. 6 - PESO DAS VIATURAS

6.1 - Nas provas de Circuito, o peso das viaturas com todos os depósitos de líquidos (de lubrificação, de arrefecimento, de travagem, de aquecimento se houver), com excepção do depósito de carburante, deverão apresentar-se cheios e sem o Condutor a bordo é o seguinte:

CILINDRADA	PESO
Até 1000 cc	500 kg
Até 1300 cc	535 kg
Até 1600 cc	560 kg
Até 2000 cc	600 kg

Art. 7 - Rodas e Pneus

7.1 - Nas provas de Circuito e Montanha as rodas são livres. O diâmetro das jantes das viaturas poderá ser aumentado em até mais duas polegadas (máximo). As larguras máximas das rodas completas conforme a cilindrada da viatura são as seguintes:

CILINDRADA	MEDIDA
Até 1000 cc	8 “
Até 1300 cc	10 “
Até 1600 cc	11 “
Até 2000 cc	12 “

7.2 - Em todas as viaturas que participem nas provas de Circuito e Montanha as quatro rodas completas (jante mais pneu) que as equipam têm de ter sempre o mesmo diâmetro (exceptuam-se as viaturas que possuam de livrete diferentes medidas para cada eixo) .

7.3 - Nas provas de Circuito e Montanha é permitido o uso de pneus Slick

7.4 - Não é permitido o pré-aquecimento dos pneus nas provas de Circuito e Montanha.

7.5 - Nas provas de Circuito e Montanha 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.

Art. 8 - MOTOR

8.1 - Cilindrada: A cilindrada não pode ser superior a 2000 cc

8.2 - Bloco do Motor

O bloco tem de ser o original, homologado no modelo da viatura, terá que ser mantido. A cilindrada é livre mas não pode ultrapassar os 2000 cc podendo ser alterada por aumento de curso e diâmetro dos cilindros.

Todo o material para obter uma cilindrada superior tem de ter as mesmas características do motor e tem de estar colocado no sítio original, tendo de conservar o sentido dos veios das manivelas.

8.3 - Colaça: Livre

Art. 9 - TRANSMISSÃO

9.1 - Caixa de velocidades: Livre. Não é autorizada a alteração das rodas motrizes e o seu número.

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

Art. 10 - SUSPENSÕES

Os tipos de suspensões originais devem ser mantidos. É permitido acrescentar ou modificar os pontos de apoio, modificar ou substituir os órgãos de ligação dos sistemas de suspensões. Os tipos de molas e o seu número, assim como os amortecedores são livres.

A distância entre eixos tem de ser mantida. As larguras das vias tem uma tolerância relativamente à viatura homologada de +/- de 0,5 %.

Art. 11 - CARROÇARIA

A forma exterior da viatura terá de ser mantida. Nenhuma modificação pode ser introduzida na estrutura de origem e / ou no chassis e carroçaria original, excepto no que diz respeito ao aligeiramento das estruturas por aligeiramento de material e inclusão de reforços. Estes são livres. Os materiais destes elementos são livres, mas suas formas tem de ser originais.

a) Portas (tem de ter a fixação original)

b) Tampas de motor e mala (é obrigatório as dobradiças originais).

c) Todos os vidros, excepto o para – brisas (laminado) podem ser de poliuretano transparente com espessura mínima de 5mm.

d) Podem ser abertas entradas de ar na carroçaria, para a entrada de ar no habitáculo, estas entradas tem de estar depois do para – brisas e formar saliência ao perfil original da carroçaria.

e) Guarda-lamas: o material livre, mas tem de tapar na totalidade da largura e o perímetro da roda mais pneu.

f) Habitáculo livre. O banco do condutor deverá ter a localização original. No local do banco do passageiro só é autorizado a montagem do sistema de extinção e bateria em caixa própria.

Art. 12 - ACESSÓRIOS AERODINÂMICOS

12.1 - São autorizados apenas os homologados para esse modelo de viatura.

Os dispositivos aerodinâmicos devem inscrever-se na projecção frontal da viatura.

12.2 - À Frente: não poderão exceder em mais de 10% a largura da viatura (medida fora a fora na carroçaria) nem pode sobressair, em qualquer caso, mais de 20cm. Devem ficar instalados acima do plano horizontal que passa pelos centros dos cubos das rodas, embora possam ficar entre a parte suspensa da viatura e solo.

12.3 - Atrás: não poderão exceder em mais de 20% a largura da carroçaria (fora a fora) nem podem, em qualquer caso, sobressair em mais de 40cm.

Art. 13 - CARBURANTE

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

Art. 14 - NÚMEROS DE COMPETIÇÃO

14.1 - Os números de competição devem estar de acordo com o previsto nos Art. CDI.

Nas provas de Circuito e Montanha é obrigatória a colocação de um terceiro número de competição no tejadilho da viatura, colocado numa posição tal que seja perfeitamente visível pela cronometragem.

14.2 - No que respeita aos números colocados nas laterais da viatura e em cima ou em baixo da área correspondente à definida para o fundo contrastante, uma superfície com 50 x 14 cm será obrigatoriamente deixada à disposição dos Organizadores, que a poderão usar para fins publicitários.

Nas viaturas em que esta superfície, não seja disponível, o Concorrente é obrigado a manter livre de qualquer publicidade, uma superfície complementar com as mesmas dimensões da superfície em falta, em zona adjacente à área correspondente à definida para o fundo contrastante.

14.2.1 - Junto aos números colocados nas laterais da viatura deverá ser afixado, obrigatoriamente, a indicação do Grupo e Classe a que pertence e viatura como se indica abaixo,

14.3 - A todos os Concorrentes da Taça Nacional de Clássicos (Circuitos) e Taça Nacional de Clássicos (Montanha), serão atribuídos números permanentes para todas as provas de 2014. Os números de competição (para as provas disputadas em circuito) têm de ser adquiridos junto da ANPAC e seguirão o formato como descrito no Anexo 2.

14.4 - Nome dos Condutores

Todos os Condutores 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 no caso das viaturas da Categoria A.

14.5 - Número e Nome do Condutor Adicional no Pára-Brisas

14.5.1 - A exibição de um número de competição adicional no pára – brisas é obrigatório, e tem que respeitar as seguintes condições:

a) O número de competição terá de ser escrito em caracteres brancos sem fundo (vinil recortado) e fixado do lado contrário ao do Condutor, localizado a 12 cm da parte superior do vidro da frente ou traseiro.

b) A altura máxima do número não pode ser inferior a 6 cm e superior a 8 cm

c) A largura máxima do traço dos algarismos é de 4 cm.

14.5.2 - O nome do Condutor no pára-brisas é obrigatório, e tem de respeitar as seguintes condições:

a) O nome terá de ser escrito em caracteres brancos sem fundo (vinil recortado) e fixado do lado contrário ao do Condutor, localizado a 2 cm da parte inferior do número de competição adicional.

b) A altura máxima da letra não ser inferior a 6 cm e superior a 8 cm

c) A largura máxima do traço das letras é de 2 cm.

Art. 15 - ESTABILIDADE DO REGULAMENTO

À exceção 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 a respectiva taça.

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.

GRUPO 5 ÉPOCA - até 5000cm3

1. São admitidos na Categoria 5 - Taça Nacional de Clássicos de CIRCUITOS as seguintes viaturas:

1.1 Carros de Grupo 5 de época com documentação que comprove até à total satisfação dos comissários técnicos a data da sua construção, participação em provas oficiais, assim como a conservação da especificação do período;

1.2 Carros de Grupo 5 RÉPLICAS exatas dos originais da época, principalmente no que toca à silhueta e aos principais órgãos mecânicos (motor, transmissão, travões, suspensão);

1.3 Carros de Grupo 5 de construção ACTUAL, provenientes do Grupo 2 e 4 por introdução das modificações que excedem esses grupos.

2. Modificações autorizadas

2.1 Em relação aos carros originais e suas réplicas:

2.1.1 Deverá ser respeitado o Anexo K e o especificado para viaturas de Grupo 5 no Anexo J de 1969 para viaturas homologadas

ou que competiram antes de 31/12/1969, assim como o Anexo J de 1981 para as restantes.

2.1.2 Não poderão ser introduzidas quaisquer modificações às especificações da época

2.2 Em relação aos carros de construção actual

2.2.1 Deverá ser respeitado o especificado para viaturas de Grupo 2/4 no Anexo J de 1981

2.2.2 Do previsto nos respectivos Anexos J em relação a viaturas de Grupo 5 serão exclusivamente permitidas do artigo 269 (modificações autorizadas) as alíneas seguintes:

a) Peso mínimo,

CILINDRADA	PESO
Até 1000 cc	500 kg
Até 1300 cc	535 kg
Até 1600 cc	560 kg
Até 2000 cc	600 kg
Até 3000 cc	700 kg
Até 4000 cc	765 kg
Até 5000 cc	810 kg

b3) portas, mala e capot material livre,

c1) motor,

d) suspensão

f) rodas

g) travões

CILINDRADA	MEDIDA
Até 1000 cc	8 “
Até 1300 cc	10 “
Até 1600 cc	11 “
Até 2000 cc	12 “
Até 3000 cc	13 “
Mais de 3000 cc	16 “ (Máximo)

2.2.3 As viaturas devem corresponder à homologação de grupo 2/4 em todos os aspectos com excepção das seguintes liberdades:

a) Componentes móveis podem ser construídos em fibra de vidro ou de carbono até ao peso previsto em grupo 5.

b) Não é permitido alargar nem introduzir qualquer elemento aerodinâmico para além do estabelecido para os carros de grupo 2/4 no período

c) O motor, mantendo o bloco, pode ser totalmente transformado para além do previsto em grupo 2/4, diâmetro e curso livre e inclusive pela utilização de cabeças diferentes e sobrealimentação sobre a forma de turbocompressores ou compressores volumétricos

d) Os travões são livres

e) Os elementos de suspensão são livres, mas não a alteração da fixação no chassis, por outras palavras, deve ser possível a reversão aos elementos de suspensão de grupo 2/4 por simples desmontagem

f) É permitido para viaturas com alargamentos homologados anteriormente a 1975 o uso dos mesmos no lugar dos alargamentos “universais” introduzidos em 1976, respeitando as dimensões de grupo 2/4

- g)** Largura de vias e carroçaria devem ser os previstos na homologação de grupo 2/4, devendo os pneus (livres) serem acomodados sem mais alterações
- h)** Os elementos da transmissão (caixa, veios de transmissão, cardans, diferenciais) devem ser os previstos na homologação de grupo 2/4.
- i)** O sistema de alimentação, sobrealimentação e ignição de motor tem que estar comprovadamente disponível no mercado no período (anterior a 31/12/1981), sendo por isso praticamente interdita a injeção electrónica.
- j)** Para todas as liberdades concedidas nos pontos anteriores deve respeitar-se escrupulosamente a regra que todas as peças e sua tecnologia tinham que estar disponíveis num qualquer modelo automóvel ou no mercado de peças de performance antes de 31/12/1981.
- k)** Como excepção serão admitidas cabeças de motor de construção posterior a 1981 mas que montem directamente no bloco original e sejam uma evolução natural do mesmo (exemplo: cabeças Cosworth BOA no Ford Cologne 2.9 V6, cabeças Cosworth YB no Ford Pinto, cabeças Calibra 4 válvulas por cilindro amputadas para os Opel Manta e 1904, cabeças Twin Spark nos motores Alfa Romeo, cabeças 16v nos blocos FIAT Ttwin cam, cabeças M3 no bloco M10 BMW, etc...)

NOTA:

Para efeitos de facilidade de compreensão, entende-se por um grupo 5 de construção actual um carro que é na realidade um grupo 2/4, mas que em relação a este: pode ser aligeirado, receber um motor maior, ou mais evoluído aproveitando o desenvolvimento posterior da marca sobre o mesmo bloco, acompanhando este incremento de performance com travões melhores.

ANEXO I: ESPECÍFICO PARA DETERMINADAS VIATURAS

ANEXO I: ESPECÍFICO PARA DETERMINADAS VIATURAS Lotus Seven

Para esta viatura participar como Grupo 5 – Livre, é permitido o uso do depósito de gasolina de origem.

Não é obrigatório o uso de sistema de extinção automático.

O peso da viatura sem condutor e sem gasolina é de 500 kg