

PUBLICADO EM 25-03-2015

Novos Artigos incluídos na última página do presente Regulamento

Art.1 - VIATURAS ADMITIDAS

Viaturas RGT possuidoras de ficha de homologação e suas extensões até 15/10/2014, passada pela ADN respectiva e em conformidade com a presente regulamentação técnica. As viaturas deverão ser estritamente de série tomando como base as viaturas homologadas em GT3 FIA ou similar e identificáveis pelos dados apresentados na ficha de homologação.

A elegibilidade destas viaturas carece sempre de um parecer técnico por parte da FPAK.

Art. 2 - PESO MÍNIMO

2.1 - Tabela

PESOS MÍNIMOS VIATURAS GT RALI		
VIATURA	Nº HOMOLOGAÇÃO	PESO MÍNIMO (kg) *
Nissan 350Z	GT-R-01	1250
Porsche 997 GT3 CUP Rallye	GT-R-02	1230
Ferrari 360 Rallye	GT-R-03	1200
Porsche 997 GT3 CUP Rallye 2008	GT-R-04	1250
Lotus Exige GT Rallye	GT-R-07	870
Lotus Exige 240 R	GT-R-08	870
Lotus Exige Cup260	GT-R-09	870
Porsche 997 GT3 CUP Rallye 2010	GT-R-10	1280

*** Remeter para o Art. 6.4**

É o peso mínimo real do automóvel, com o equipamento necessário para a sua participação em ralis sem piloto nem copiloto, nem o seu equipamento, depósito de combustível vazio. Todos os reservatórios de líquidos (lubrificação, refrigeração, de travagem, de aquecimento, se for o caso) no nível normal previsto pelo fabricante, exceto os depósitos de limpa vidros e de faróis, sistema de arrefecimento de travões, de combustível e de injeção de água, que devem estar vazios, sem ferramentas nem macaco e no máximo com uma roda de reserva.

Em nenhum momento da prova o automóvel deverá pesar menos do que o seu peso mínimo.

Em caso de litígio sobre a pesagem, o equipamento completo incluindo os capacetes (excluindo os auscultadores externos aos capacetes dos dois condutores) deverá ser retirado.

2.2 - O peso mínimo da viatura nas condições do Art. 2.1, quando com a equipa a bordo (piloto + copiloto + equipamento completo) é definido pelo quadro acima +160 Kg.

2.3 - A utilização de lastro é autorizada de acordo com o Art. 252-2.2 do Anexo J.

Art. 3 - MOTOR CONFORME Art. 256-5 do Anexo J

Exceptuam-se os pontos aplicáveis ao passaporte técnico FIA / R-GT.

Não aplicável o descrito para os restritores de admissão em motores atmosféricos.

Art. 4 - TRANSMISSÃO

4.1 - Embraiagem

O disco de origem poderá ser substituído por um multidisco assim como o seu mecanismo de acionamento. Isto não deve implicar a substituição de um novo acoplamento inicial da embraiagem, e a variação de peso de mais ou menos do que 5% do valor da homologação de origem do volante de motor.

4.2 - Caixa velocidades

O interior da caixa de velocidades é livre, mas deve ser incluído na ficha de homologação.

A relação de caixa velocidades da ficha de homologação básica é a de origem. Autoriza-se também a utilização de outra relação de caixa, um outro relacionamento com a aprovação tipo de extensão é autorizado.

É possível substituir a caixa de velocidades original por uma unidade sequencial e devem ser incluídos na ficha de homologação. Se necessário poderá substituir a peça de acoplamento da tampa da embraiagem original por outra em liga leve que deve estar mencionada na ficha de homologação. As suas dimensões são livres mas quaisquer alterações não podem modificar a sua posição original do motor-caixa de velocidades ou uma variação do comprimento de um modo geral, mais de 15% do total.

É possível substituir o comando das velocidades no volante, por uma alavanca de acionamento localizado na posição habitual. Neste caso, pode suprimir todas as tubagens e instalação original do sistema de mudança de velocidades.

4.3 - Diferencial

A relação final é livre, mas tem de estar mencionada na ficha de homologação, para além dessa poderá ainda constar uma outra que terá de estar mencionada nas extensões da ficha de homologação.

É autorizado o uso de um diferencial de deslizamento limitado (autoblocante) do tipo mecânico, na condição de se poder alojar, sem qualquer transformação, na caixa de velocidades original. Tem de estar homologado e fazer parte da ficha de homologação numa das extensões Variante de Opção (VO).

Por diferencial autoblocante mecânico, entende-se qualquer sistema que funcione exclusivamente mecanicamente, ou seja sem ajuda de um sistema hidráulico ou elétrico.

Se a viatura homologada está equipada com um acoplador viscoso, ele poderá ser mantido, mas não será possível acrescentar outro diferencial ou de o modificar. Um acoplador viscoso não é considerado como um sistema mecânico.

Se uma viatura, de série, está equipada com um diferencial controlado eletronicamente, a unidade de controlo eletrónico do sistema é livre, mas deve ser intermutável com a de origem (quer dizer que o diferencial terá de funcionar quando se substitua essa unidade pela de origem).

Os captores e atuadores de entrada e saída não podem ser modificados nem a sua função. Não se pode adicionar nenhum captor nem mesmo para a função de aquisição de dados. A cablagem não pode ser modificada.

Transmissões: As de origem ou as incluídas na ficha de homologação em Variante Opção (VO).

Art. 5 - SUSPENSÃO

É proibida a regulação do conjunto de molas e / ou amortecedores a partir do habitáculo.

É autorizado reforçar os elementos estruturais da suspensão e pontos de ancoragem pela adição de material ou substituição do elemento de fixação original, por outro semelhante, para permitir a montagem de uma rótula ou eixo de maior dimensão sem que isso implique a deslocação ou modificação dos pontos originais de fixação (ancoragem) à carroçaria. Os reforços de suspensão não podem criar seções côncavas e não podem permitir que duas partes distintas entre elas, sejam unidas numa só.

5.1 - Molas

São livres

5.2 - Barras estabilizadoras

São livres embora os seus pontos de ancoragem têm de estar na mesma posição que os originais.

5.3 - Amortecedores

Livres, desde que o seu número, tipo (telescópico, de braço, etc.), princípio de funcionamento (hidráulico, de fricção, misto, etc.), e os pontos de fixação sejam conservados. Os depósitos dos amortecedores podem ser fixados à carroçaria. Se os amortecedores tem reservatórios de líquidos separados, e estes se encontram dentro do habitáculo ou na bagageira e esta não está separada do habitáculo, esses reservatórios devem ser solidamente fixados e recobertos por uma proteção. Os casquilhos de borracha podem ser substituídos por metálicos, mas apenas na condição de que o amortecedor não tenha funções de guia. Os amortecedores a gás serão considerados em relação ao seu princípio de funcionamento como amortecedores hidráulicos.

Art. 6 - RODAS E PNEUS

6.1 - Jantes autorizadas com dimensões até 18" de diâmetro.

São proibidas em magnésio forjado bem como a utilização dos extratores de ar aplicados sobre as rodas.

6.2 - É proibido o uso de um qualquer dispositivo que permita ao pneu manter as suas performances com uma pressão interna igual ou menor que a pressão atmosférica.

6.3 - A parte superior da roda (jante, aro, pneu) deve ser coberta pela carroçaria desde que a medição seja efetuada verticalmente.

Os parafusos de fixação das rodas podem ser substituídos livremente por pernos e porcas.

6.4 - Roda suplementar

A roda de origem de emergência terá de se manter no seu local de origem sempre; a roda suplementar poderá ser colocada no interior do habitáculo desde que não ocupe o espaço destinado ao piloto e co-piloto ; para tal, é autorizado a utilização de um oculo traseiro removível em material plástico com espessura mínima de 5mm, fixo com 4 fechos de segurança tipo baioneta.

Por uma questão de equilíbrio desportivo entre as viaturas RGT e as restantes a FPAK decidiu implementar o seguinte:

6.4.1 - Uma viatura FPAK transportará até duas rodas suplementares (traseira e dianteira) de cada concorrente e estará em local pré definido após cada PEC.

6.4.2 - Em caso de necessidade de utilização desta premissa, a equipa pode usufruir de duas rodas por cada secção.

6.4.3 - Os concorrentes com viaturas RGT que optarem pelo descrito no Art. 6.4.1 serão lastrados com 20 Kg.

6.4.4 - Os concorrentes com viaturas RGT que não optaram pelo descrito no Art. 6.4.1 não serão lastrados.

6.4.5 - O descrito no Art. 6.4.1 aplicar-se-á a cada secção.

6.4.6 - Esta opção terá de ser comunicada ao delegado técnico nas verificações técnicas iniciais.

NOTA - Os Art. 6.4.1, 6.4.2 e 6.4.5, não se aplicam ao Campeonato de Ralis da Madeira.

Art. 7 - SISTEMA DE TRAVAGEM

7.1 - À exceção das modificações autorizadas por este artigo, o sistema de travagem deve ser o de origem ou em conformidade com modificações mencionadas na ficha de homologação.

No caso de veículo equipado com servofreio, este dispositivo poderá ser desligado ou substituído pelo *kit* homologado; o mesmo se aplica para os sistemas de anti bloqueio de travões.

No caso de um sistema anti bloqueio de travões (ABS) ter sido desligado ou suprimido, a utilização de um repartidor de travagem mecânico traseiro é autorizado, se ele estiver homologado.

É permitido acrescentar uma mola no cilindro das pinças, e substituir as juntas de estanquicidade e as proteções contra o pó das pinças. As canalizações dos travões poderão ser alteradas para as do tipo aviação.

7.2 - Travão de mão

O travão de mão mecânico poderá ser substituído por um sistema hidráulico constante na ficha de homologação. O mecanismo de travamento da alavanca do travão de mão pode ser alterado, a fim de obter desbloqueio instantâneo (travão de mão "fly-off").

Art. 8 - DIRECÇÃO

Conforme Art. 256-6.6 e Art. 253-3.2 do Anexo J

Art. 9 - CARROÇARIA

Conforme Art. 256-6.7 a 6.14

Excluem-se os Art. 256-6.10, 256-6.11 e o aplicável para o passaporte técnico FIA / R-GT.

Art. 10 - MACACO

Os pontos de elevação para aplicar o macaco podem ser reforçados ou deslocados e o seu número pode ser aumentado. Estas modificações só são autorizadas para os pontos de fixação do macaco. É permitido a montagem de macacos hidráulicos acionados exteriormente.

Art. 11 - ARMADURA DE SEGURANÇA (roll cage)

Conforme Art. 253-8 do Anexo J

ALTERAÇÕES