

ANEXO “J” AO CÓDIGO DESPORTIVO INTERNACIONAL

ACTUALIZAÇÃO EM 18-09-2014

Art. 256 - REGULAMENTAÇÃO ESPECÍFICA PARA VIATURAS GT DE PRODUÇÃO (Gr. RGT)

Artigo modificado	Data de aplicação	Data de publicação
Art. 6.7.3	Imediato (Clarificação FIA)	11.04.2014
Art. 6.11	Imediato (Clarificação FIA)	11.04.2014
Art. 2.1	2015	26.06.2014
Art. 4	2015	12.09.2014

Art. 1 - DEFINIÇÕES

Viaturas de GT de produção em série.

Art. 2 - HOMOLOGAÇÃO

2.1 - Tipo de viaturas admitidas

Para serem consideradas admissíveis as viaturas devem ter estar munidas de um Passaporte Técnico R-GT FIA estabelecido segundo as condições abaixo especificadas.

Um modelo de uma determinada viatura deverá ter sido construído de série em quantidade suficiente para ser classificado no Grupo R-GT do presente regulamento.

CRITÉRIOS DE ACEITAÇÃO

O modelo de viatura que servirá de base para a viatura de corrida, deverá derivar totalmente de um modelo de série respeitando os critérios abaixo mencionados.

As viaturas derivadas de um modelo de série, que são contruídas especificamente para uma Taça de Construtor, podem ser aceites na condição de que pelo menos, 30 exemplares tenham sido construídos.

A produção mínima exigida é relacionada com a disponibilização de viaturas idênticas e destinadas para venda normal ao público.

- As carroçarias de uma mesma série mínima, devem ser totalmente idênticas, com exceção do teto de abrir, e do escape (versão com catalisador ou não, se somente uma modificação do escape distingue as duas versões). A viatura deve estar totalmente terminada, com todas as peças montadas e operacionais, quando for entregue pelo construtor. No ato da entrega ao cliente, a viatura deverá estar legalmente em conformidade com as normas legais de homologação para circulação rodoviária, qualquer que seja a sua configuração.

- Viaturas com vocação desportiva de duas portas, de 2 ou 2+2 lugares, fechada, circulando em perfeitas condições de legalidade, pelas normas rodoviárias, e podendo ser disponibilizada para venda em qualquer concessionário autorizado pelo construtor.

Deve possuir um ou mais porta bagagens (2 locais no máximo) e desde que o seu volume total não seja inferior a 75 dm³.

O espaço atrás dos bancos da frente, na sua posição mais recuada e abaixo da base do vidro lateral traseiro, é considerado como sendo porta-bagagem, na condição de as cotas de habitabilidade dos 2 lugares frente e a sua visibilidade, não seja modificada.

O porta-bagagem deve ser estanque, delimitado por superfícies rígidas, e permitir que se coloque, pelo lado exterior, um volume (paralelepípedo) com as medidas de 450 x 350 x 200 mm.

- Viaturas de 2 ou 4 rodas motrizes

Uma viatura de 4 rodas motrizes pode servir de base mas deve obrigatoriamente ser transformado para versão 2 rodas motrizes, por um “kit” de conversão de 4 rodas para 2 rodas motrizes.

Se duas versões de um mesmo modelo, são produzidas com a mesma caixa de velocidades, uma com comando mecânico e outra com comando automatizado, os dois modelos são contabilizados.

As viaturas produzidas com equipamentos adicionais em relação ao modelo podem ser incluídas.

Por “equipamentos adicionais”, entende-se os equipamentos que não são fornecidos no modelo de série, tais como: sistema ar condicionado, sistema eletrónico de assistência à pilotagem, airbag, comando de caixa de velocidades automatizado, caixa de velocidades automática, equipamentos Hi-fi, sistemas elétricos de substituição dos mecânicos (regulador de espelhos retrovisores, vidros de portas, etc.). Os equipamentos de conforto de um modelo de série, não são considerados como “equipamentos adicionais”, por exemplo: esteiras de isolamento acústico, tapetes, guarnições de porta-bagagem ou de iluminação, prateleira traseira, etc.

- A produção mínima de carros de série exigida é de 200 unidades em 12 meses consecutivos, no que respeita a viaturas idênticas destinadas e disponibilizadas para a venda normal ao público (viaturas idênticas pertencentes a uma série de fabricação que é caracterizada por um desenho idêntico e por linhas gerais externas de carroçaria idênticas, e por uma idêntica conceção mecânica do motor e das rodas motrizes).

Cada unidade produzida deve ter um único número de chassis gravado numa parte estrutural.

• PEDIDO DE PASSAPORTE TECNICO FIA:

Deve possuir um passaporte técnico FIA. Esse passaporte técnico FIA é válido por um período de 2 anos civis (quer dizer que é válido até ao segundo 31 de Dezembro, após a data da emissão).

Os custos do passaporte técnico serão suportados pelo requerente. O pedido do passaporte técnico FIA será efetuado por intermédio da ADN do país do requerente.

O pedido do passaporte deve ser recebido na FIA, pelo menos 30 dias antes da primeira prova em que a viatura se inscreva.

As ADN devem assegurar o envio dos ficheiros em formato digital (Word ou PDF) de cada pedido de passaporte técnico, para o email seguinte:

homologation@fia.com

ou para a morada:

FIA Sport

Département Technique

2, chemin de Blandonnet

Case postal 296

1215 Genève 15 Aéroport

SUISSE

• PASSAPORTE TÉCNICO FIA / R-GT:

Um só passaporte técnico será emitido por cada número de chassis (número VIN).

O passaporte técnico FIA, impresso em Francês / Inglês, deverá ser solicitado pelas ADN, aquando da sua receção este estará sujeito a um custo.

Todo o passaporte técnico não conforme com o modelo internacional FIA não é válido.

Todas as medidas devem ser apresentadas no sistema métrico, exceto as medidas das rodas.

• MARCAS ASSOCIADAS AO PASSAPORTE TECNICO FIA / R-GT:

Os autocolantes de identificação serão colados no chassis / armadura segurança. Serão também mencionados no passaporte técnico.

Em caso algum esses autocolantes ou marcas poderão ser removidos ou ficarem ilegíveis.

- Especificações sobre o passaporte técnico

É obrigatório preencher totalmente a base técnica do passaporte.

O passaporte técnico não deve conter qualquer outra informação que não seja a exigida pelas questões próprias nele mencionado.

Os detalhes podem ser mencionados na parte das “Informações Complementares”. Por cada pergunta só pode ser dada uma informação técnica sobre a peça ou equipamento standard e não por duas hipóteses (por exemplo: peça standard e opcional).

- Tolerâncias de fabricação

As tolerâncias estabelecidas pela FIA estão especificadas no passaporte técnico, ou no “Manual de Elegibilidade”. No caso de essas tolerâncias excederem os limites elas devem ter um suporte técnico informativo, por meio de desenhos ou documentos comprovativos.

Art. 3 - MODIFICAÇÕES E ADIÇÕES AUTORIZADAS OU OBRIGATÓRIAS

Qualquer modificação não explicitamente autorizada é interdita.

Os únicos trabalhos que podem ser efetuados na viatura são os necessários à sua normal manutenção ou a substituição de peças deterioradas por desgaste ou acidente.

Os limites das modificações e montagens autorizadas são indicados a seguir.

Para além destas autorizações, qualquer peça deteriorada por desgaste ou por acidente só poderá ser substituída por outra de origem, idêntica à peça deteriorada.

As viaturas devem ser rigorosamente de série e identificáveis pelos dados especificados pelos artigos do seu passaporte técnico FIA / R-GT.

Art. 4 - PESO MINIMO

O peso mínimo é fixado em (dependendo da cilindrada corrigida):

CILINDRADA	EM RALIS	CILINDRADA	OUTRAS PROVAS
Até 2000 cm ³	960 Kg	Até 2000 cm ³	900 v
Mais de 2000 cm ³ a 3100 cm ³	1050 Kg	Mais de 2000 cm ³ a 3100 cm ³	1010 Kg
Mais de 3100 cm ³ a 4000 cm ³	1200 Kg	Mais de 3100 cm ³ a 4000 cm ³	1170 Kg
Mais de 4000 cm ³ a 5000 cm ³	1280 Kg	Mais de 4000 cm ³ a 5000 cm ³	1250 Kg
Mais de 5000 cm ³	1370 Kg	Mais de 5000 cm ³	1340 Kg

Isto é o peso real da viatura, sem piloto nem co-piloto, nem o seu equipamento, e com no máximo uma roda de reserva.

No caso de uma viatura transportar duas rodas de reserva, uma delas deverá ser retirada antes de ser efectuada a pesagem.

Em momento algum da prova poderá uma viatura pesar menos do que o peso mínimo.

Em caso de litígio sobre a pesagem o equipamento completo do piloto e do co-piloto será retirado, isto é o capacete, mas os auscultadores exteriores ao capacete podem permanecer na viatura.

Em caso de dúvida, e excepto em ralis, os Comissários Técnicos podem exigir que sejam despejados os reservatórios dos líquidos consumíveis, para verificar o peso.

A utilização de lastro é autorizada nas condições previstas no Art.252-2.2 das “Prescrições Gerais”.

Unicamente para os ralis, o peso mínimo da viatura (nas condições do Art.7.1 a) com a equipa completa (piloto+co-piloto+ o equipamento completo do piloto e do co-piloto) será: o peso mínimo definido no Art. 7.1 a) + 160 Kg.

Art. 5 - MOTOR

5.1 - Motor

É permitido retirar as peças plásticas de protecção que escondem as partes mecânicas do compartimento - motor, desde que não tenham outra finalidade que não seja a estética.

Os materiais de isolamento acústico e de guarnição, situados sob o capot e não visíveis do exterior, podem ser retirados.

- Parafusos e porcas

Os parafusos e porcas podem ser trocados na condição de continuarem a ser de material ferroso.

- Suportes de motor

Os suportes de motor de série podem ser substituídos por outros nas seguintes condições:

- As ligações ao chassis / carroçaria devem manter a posição original e devem ser intermutáveis com os suportes originais e o seu número igual ao original.

- As especificações dos novos suportes do motor devem estar mencionadas no passaporte técnico FIA / R-GT.

- Se os suportes são os originais o material do elemento elástico é livre.

- Volante do motor

O volante do motor de série pode ser substituído por outro mas sujeitos às seguintes condições:

- As especificações do novo volante devem ser mencionadas no passaporte técnico FIA / R-GT.

- O peso mínimo é de: 4 Kg com os parafusos de fixação.

- O anel de arranque deve estar solidário com o volante do motor e o seu diâmetro mínimo é de 250 mm.

- Só o aço é permitido. O anel de arranque pode ser soldado.

É permitido substituir ou duplicar o cabo de comando do acelerador por outro proveniente ou não do construtor. Tal cabo deve ser um cabo de recurso, ou seja, deverá ser montado em paralelo com o cabo de acelerador de série.

- Ignição

A marca e o tipo das velas são livres, assim como o limitador de regime e os cabos alta tensão (H.T.)

A cablagem e a unidade de controlo eletrónico podem ser substituídos.

Os sensores e atuadores do lado da «entrada» não podem ser modificados, bem como o seu funcionamento.

Nenhum captor poderá ser acrescentado. É proibido acrescentar um interruptor à cablagem de origem entre a unidade de controlo eletrónico e um captor e/ou atuador.

Cada um destes captosres poderá apenas ser ligado a um ou vários quadrantes de afixação por meio de um sistema de cablagem totalmente independente de qualquer outro sistema de cablagem.

Caso a viatura de série esteja equipada com uma borboleta motorizada, pode ser utilizado um kit de comando mecânico, que esteja homologado em Grupo RGT.

É permitido trocar os parafusos desde que o material a utilizar seja «ferroso».

· Aquisição de dados

É permitida a utilização de um sistema de aquisição de dados, mesmo que a viatura de série não esteja equipada.

Ele só deve ser ligado:

- Aos sensores de série.

- Aos seguintes sensores os quais são possíveis adicionar: temperatura de água e de óleo, pressão de óleo e regime do motor, pressão de combustível.

É proibida toda a troca de dados com a viatura por qualquer outro método que não seja por ligação por cabos ou por cartão com chip (cartão de memória).

· Sistema de arrefecimento

O termóstato é livre, assim como a temperatura e o sistema de comando do disparo da ventoinha. Pode-se prever qualquer sistema de fecho do tampão do radiador.

· Injeção

O sistema original deve ser mantido.

Os elementos do sistema de injeção, situados após o dispositivo de medida do ar, que regulam a dosagem de quantidade de gasolina admitida na câmara de combustão, podem ser modificados mas não suprimidos, desde que não tenham qualquer influência na admissão de ar.

A caixa reguladora da injeção pode ser substituída.

As entradas na caixa eletrónica (sensores, atuadores, etc.), incluindo as suas funções, devem manter-se de origem.

É proibido acrescentar um interruptor à cablagem de origem entre a unidade de controlo eletrónico e um captor e/ou atuador.

As saídas da caixa eletrónica, devem manter as suas funções originais.

Os injetores podem ser modificados ou substituídos para alterar o seu débito, mas sem modificar o princípio de funcionamento, nem a sua fixação.

É permitido substituir a rampa de injeção por outra de conceção livre, mas provida de orifícios com rosca destinados à ligação das canalizações e do regulador de pressão de gasolina, e desde que a fixação dos injetores seja idêntica à de origem.

Os elementos do filtro de ar de substituição, são aceites da mesma forma que os de origem.

· Lubrificação

A montagem de separadores no cárter de óleo é autorizada.

Os filtros de óleo de substituição são autorizados da mesma forma que os de origem.

No caso de motores turbos comprimidos, é possível substituir as tubagens utilizadas para a lubrificação do turbo por outras de acordo com o indicado no Art. 253.3.2.

Tais tubagens podem também ser equipadas com conectores de desengate rápido.

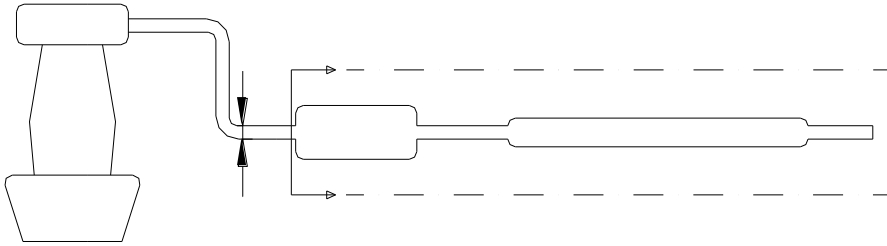
· Arrefecimento do óleo do motor

Um dispositivo de arrefecimento de óleo do motor pode ser adicionado ou pode substituir o sistema de série.

O elemento de refrigeração (radiador/permutador) pode ser deslocado.

- Escape

É possível retirar o interior dos silenciosos de origem, ou modificar o escape a partir do primeiro silencioso em direção à saída, o diâmetro exterior máximo da conduta devendo ser igual ao do tubo situado antes do primeiro silencioso (ver Des. 254-3 e Art. 328 o) do Passaporte Técnico FIA / R-GT).



254-3

Se o tubo de escape de origem é duplo a montante do primeiro silencioso, o diâmetro máximo da nova conduta deverá corresponder a uma secção idêntica à dos dois tubos.

Para as viaturas equipadas com um turbocompressor, será permitido modificar o escape a partir da placa de fixação do escape ao turbo, sendo a sua secção máxima igual ao diâmetro do tubo que liga o turbo ao primeiro silencioso de série. A junção entre a placa de fixação do escape ao turbo e o tubo de escape pode ser cónico.

No caso de existirem duas entradas no primeiro silencioso, a secção do tubo modificado deve ser inferior ou igual ao total das duas secções.

A (s) saída (s) do escape deverá (ão) situar-se no mesmo local previsto para o sistema de escape original ou de acordo com a modificação especificada no passaporte técnico FIA / R-GT.

Estas alterações não devem obrigar a modificações de carroçaria e devem respeitar a legislação em vigor do país em que se realiza a prova, no que respeita a níveis sonoros.

As peças suplementares para a montagem do sistema de escape estão autorizadas.

Um silencioso é uma parte do sistema de escape destinado a reduzir o nível de ruído do escape da viatura.

A secção do silencioso deverá ser igual a pelo menos 170% da secção do tubo de entrada e deverá conter material que absorva o ruído. O material absorvente de ruído deverá ter a forma de um tubo perfurado a 45% ou de um cobertor sintético.

O comprimento do silencioso deverá ser de 3 a 8 vezes maior que o seu diâmetro de entrada.

O silencioso deverá ser uma peça soldada a um tubo, considerando que esse tubo não faz parte do silencioso.

O conversor catalítico é considerado como um silencioso e a sua localização pode ser alterada.

Se o catalisador estiver diretamente fixado ao coletor, o catalisador pode ser substituído por uma peça cónica do mesmo comprimento e com os mesmos diâmetros de entrada e de saída. Após esta peça, o escape será livre, com um diâmetro do tubo, no máximo igual ao da saída do catalisador.

Se o catalisador fizer parte integrante do coletor de escape, será permitido retirar unicamente a parte interna do catalisador.

As sondas Lambda apenas poderão ser retiradas caso façam parte da secção livre da tubagem de escape.

- Junta da cabeça

O seu material é livre, mas não a sua espessura.

- Controle de velocidade de cruzeiro

Este controle pode ser desligado.

- Restritor

Todas as viaturas sobrealimentadas devem ter um restritor

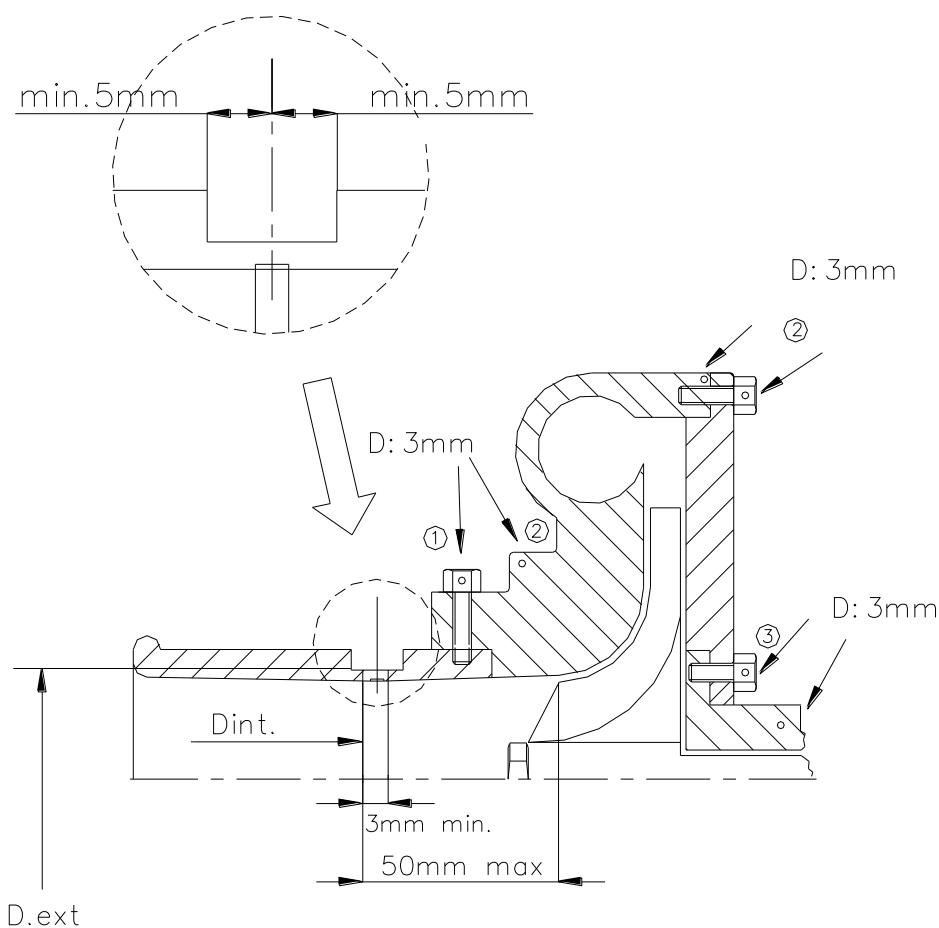
Este estrangulador, obrigatório em Ralis, não é interdito nas outras provas se o concorrente o decidir utilizar.

Todo o ar necessário à alimentação do motor deverá passar por este restritor, que deverá respeitar o seguinte:

- A potência de todas as viaturas em ralis internacionais é limitada a uma relação peso/potência mínima de 3,4 Kg/ cv (4,6 Kg/kw). A FIA tomará a qualquer momento, todas as providências necessárias para que essa limitação de potência seja respeitada.

- O diâmetro da brida é estabelecido pela FIA e deve ser mencionado no passaporte técnico FIA / R-GT.

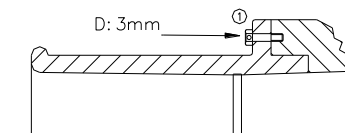
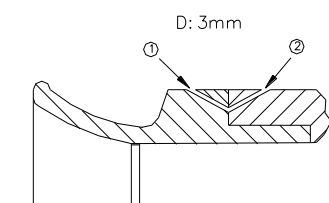
- Para um motor turbo comprimido, esse restritor deverá ser mantido numa distância mínima de 3 mm medido a jusante (no sentido do fluxo) a partir de um plano perpendicular ao eixo de rotação situado no máximo a 50 mm a montante de um plano passando pelas extremidades mais a montante das pás da roda (ventoinha) (ver Des. 254-4).



- ① trou pour bride ou bride/carter de compression
hole for restrictor/compressor housing
- ② trou pour carter de compression ou carter/flasque
hole for compressor housing or housing/flange
- ③ trou pour carter central ou carter/flasque
hole for central housing or housing/flange

AUTRES POSSIBILITES :

OTHER POSSIBILITES :



254-4

Este diâmetro deverá ser respeitado quaisquer que sejam as condições de temperatura.

O diâmetro exterior do restritor ao nível do anel de restrição, deve ser inferior ao diâmetro interior (Dint) + 6 mm e ser mantido durante 5 mm de cada lado desse ponto.

A montagem do restritor sobre o corpo do compressor deverá ser feita de tal maneira que seja necessário retirar completamente dois parafusos do corpo do compressor ou do restritor para os separar. A montagem por parafusos de ponta em bico não é autorizada.

Para permitir a montagem do restritor, é autorizada a adição ou a remoção de material do corpo do compressor, mas apenas com o objetivo de fixar o restritor.

As cabeças dos parafusos de fixação devem ser furadas, para permitir uma posterior selagem.

O restritor deve ser constituído de um único material, e apenas poderá ser furado para permitir a fixação e selagem, que deve poder ser feita entre os parafusos de fixação, entre o restritor (ou a fixação restritor/cárter do compressor), o cárter do compressor (ou a fixação do cárter/falange) e o corpo da turbina (ou a fixação do cárter/falange) (ver Des. (254-4)).

No caso de um motor com dois compressores em paralelo, cada compressor será limitado por um restritor com um diâmetro máximo interior de 25,5 mm.

- Para um motor atmosférico: ver abaixo

- Admissão

O sistema de admissão deve ter um volume interior máximo de 50 dm³ (medido entre o diâmetro do (s) anel (eis) restritor (es) e os orifícios de admissão na (s) cabeça (s) do motor.

Ele deve estar equipado com um restritor em material metálico (as ligas são autorizadas) cujo diâmetro máximo é indicado na tabela do Art. 256.5.1, que deve ser respeitado ao menos em 3 mm de comprimento.

Os restritores devem estar equipados com um sistema que permita uma fácil selagem pelos Comissários Técnicos e estar montados de modo a permitir uma verificação rápida.

Todo o ar da admissão deverá passar pelo (s) restritor (es) e a estanquicidade do sistema de admissão deve ser perfeita em qualquer circunstância.

A obstrução do (s) restritor (es) deve implicar a paragem imediata do motor.

Alem dos permutadores (apenas para motores sobrealimentados) qualquer dispositivo, sistema, procedimento, construção ou conceção cujo objetivo ou efeito seja uma redução qualquer da temperatura do ar de admissão ou da carga (ar e/ou combustível) do motor, é proibido.

Motores atmosféricos

O (s) restritor (es) devem ser:

- Montados a uma distância máxima de 600 mm para a frente do eixo do cilindro mais adiantado.
- Distantes entre si (centro dos restritores) no máximo 1000 mm (apenas para viaturas com motor dianteiro)

Caso a caixa-de-ar seja constituída de vários elementos, estes devem ser montados de uma maneira eficiente.

Nenhuma canalização que contenha ar, pode entrar ou sair da caixa-de-ar.

- Corpo de borboletas

É permitido substituir ou duplicar o cabo de comando do acelerador por outro proveniente ou não do construtor. Tal cabo deve ser um cabo de recurso, ou seja, deverá ser montado em paralelo com o cabo de acelerador de série.

Se a viatura estiver equipada de série com uma válvula de borboleta motorizada, esta pode ser substituída por um kit de acelerador com uma ligação mecânica à válvula da borboleta.

As especificações do kit de acelerador com uma ligação mecânica deve ser mencionado no passaporte técnico FIA / R-GT.

Esse kit deve ser instalado no lugar do acelerador de origem e seu sistema de controlo, deve incluir um comando por cabos, um cabo de acelerador com bainha e serra cabos e um pedal de acelerador. O diâmetro da válvula da borboleta deverá ser o mesmo que a de origem.

- Sistema anti poluição

É permitido apenas remover as partes da entrada de ar do sistema, que sejam utilizadas exclusivamente para a limpeza das emissões poluentes dos gases de escape.

As aberturas utilizadas apenas para a limpeza dos gases de escape devem ser obstruídas por dispositivos adicionais e sem soldaduras.

Art. 6 - TRANSMISSÃO

6.1 - Sistema de transmissão

Os sistemas de transmissão de 4 rodas motrizes são proibidos.

Qualquer recurso à eletrónica é interdito para o funcionamento da transmissão (exceto para as paletas no volante mencionadas no passaporte técnico FIA / R-GT).

As caixas de velocidades semiautomáticas ou automáticas, as embraiagens com controlo eletrónico ou pneumático, os diferenciais com controlo eletrónico, pneumático ou hidráulico são proibidos.

- Suportes de transmissão

Os suportes de transmissão de origem podem ser substituídos por outros novos suportes nas seguintes condições:

- As suas ligações com o chassis/carroçaria devem permanecer originais.
- Devem ser intercambiáveis com as fixações originais.
- O seu número deve ser idêntico ao de origem.
- As características dos novos suportes devem ser mencionados no passaporte técnico FIA / R-GT.
- Se os suportes são os de origem, então o material do elemento elástico é livre.

6.1.1 - Caixa de velocidades

a) A caixa de velocidades de série pode ser substituída por uma nova caixa de velocidades nas seguintes condições;

- As características da nova caixa devem ser mencionadas no passaporte técnico FIA / R-GT.
- Ela deverá ter no máximo 6 mudanças para a frente e uma marcha atrás. O cárter deve ser fabricado em liga de alumínio.
- Um conjunto de relações de caixa deve ser sempre utilizado na sua totalidade (integralmente).

b) Um interruptor elétrico simples em circuito aberto, acionado diretamente pela alavanca das mudanças, que atue sobre o sistema de ignição do motor é autorizado.

O comando original da caixa de velocidades pode ser substituído por um novo comando mas sujeito às seguintes condições:

- As especificações desse novo comando devem ser mencionadas no passaporte técnico FIA / R-GT.
- O comando da caixa de velocidades deve ser mecânico.

Se a instalação do controlo mecânico não for possível é então autorizada a instalação de um sistema de controlo por patilhas (no volante ou na coluna) nas condições seguintes:

- * O sistema deve funcionar em circuito aberto.
- * A fonte de energia (assistência) deve ser pneumática.
- * A embraiagem não pode ser controlada por esse sistema.

6.1.2 - Embraiagem

a) A embraiagem é de conceção livre desde que se trate de um sistema mecânico convencional e o diâmetro dos discos não seja inferior a 183 mm.

Deve ter no máximo 2 discos de fricção.

Deve ser do tipo cerâmico metálico.

b) A embraiagem deve ser comandada unicamente pelo piloto.

6.1.3 - Relação final e diferencial

A relação final bem como o diferencial são de conceção livre mas apenas os diferenciais autoblocantes mecânicos são autorizados. O diferencial de deslizamento limitado tipo mecânico deve ser montado no cárter indicado no passaporte técnico FIA / R-GT (na frente para as viaturas de tração e atrás para as viaturas de propulsão).

Por diferencial mecânico de deslizamento limitado, entende-se qualquer sistema que funcione apenas mecanicamente, isto é sem ajuda de um sistema elétrico ou hidráulico. Um acoplador viscoso não é considerado como um sistema mecânico.

As relações finais de caixa de origem, podem ser substituídas por um dos dois jogos de relações finais mencionados no passaporte técnico FIA / R-GT.

Se a caixa de velocidades de série contemplar duas relações de transmissão, um conjunto de duas relações é permitido, desde que associação da relação final/relação da caixa de velocidades seja idêntica à de origem e esteja mencionada no passaporte técnico FIA / R-GT.

6.2 - Veios de transmissão

De conceção livre.

Para as viaturas de série com um sistema “transaxle”, a bainha do veio de transmissão pode ser suprimida e substituída.

6.2.1 - Semieixos

Os semieixos de série (dianteiros ou traseiros) podem ser substituídos pelos mencionados no passaporte técnico FIA / R-GT.

No caso em que a montagem dos semieixos inclua um rolamento de nível intermédio, é possível substituí-lo por um outro rolamento intermédio desde que ele seja intermutável com o de série.

6.3 - Suspensão

A modificação da afinação das molas e dos amortecedores a partir do habitáculo é proibida.

O reforço dos elementos estruturais da suspensão (exceto barras anti rolamento) e dos seus pontos de ancoramento é permitido por adição de material.

Os reforços de suspensão não podem dar origem a corpos ociosos nem podem solidarizar duas peças distintas entre si.

- Placa superior da suspensão

A placa superior da suspensão de origem pode ser substituída nas condições seguintes:

- As especificações das novas placas superiores das suspensões devem ser mencionadas no passaporte técnico FIA / R-GT.
- Uma para a frente esquerda, uma para a frente direita, uma para a traseira esquerda e uma para a traseira direita.

- Só para as suspensões do tipo McPherson é possível substituir um casquilho “silent-block”, por uma articulação “Uniball”.

- Para todos os casos, a posição (X, Y, Z) do ponto de articulação de origem, deve ser mantida quando a nova placa é montada na viatura (nas condições previstas pelo Art. 201 do passaporte técnico FIA / R-GT).

• Triângulos / Braços de suspensão

Eles podem ser modificados como abaixo se indica.

O princípio de funcionamento de origem das suspensões deve ser mantido (McPherson, duplo triângulo, etc.).

As peças de origem podem ser:

- Reforçadas unicamente pela adição de material na condição de serem facilmente identificáveis e que esses reforços não possibilitem a junção de duas peças distintas entre si.

- Substituídas por novas produzidas em chapa de aço soldada mecanicamente, ou em tubos de aço ou em metal maquinado a partir de um bloco (peça) único (sólido) e desde o peso mínimo de cada peça não seja menor que o peso da peça original +15% (do peso da peça de origem).

Em qualquer caso os triângulos e os braços de suspensão devem estar mencionados no passaporte técnico FIA / R-GT.

• Molas

Os pratos das molas, podem tornar-se ajustáveis, se a peça ajustável, fizer parte do prato e for distinta das outras peças originais do chassis e da suspensão (ela pode ser retirada).

• Molas helicoidais

O comprimento, o número de espiras, o diâmetro do fio, o diâmetro exterior, o tipo da mola (progressivo ou não), e a forma do prato da mola são livres.

O número de molas e de pratos é livre, desde que as molas sejam montadas em série.

• Molas de lâminas

O comprimento é livre, assim como a largura, espessura e curvatura vertical.

• Barras de torção

O diâmetro é livre.

Esta liberalização das barras da suspensão não permite o desrespeito pelo Art. 205 do passaporte técnico FIA / R-GT (altura mínima centro cubo da roda, abertura da passagem da roda.).

Mesmo que a viatura de série não esteja equipada com o sistema mola-amortecedor, os conjuntos mola-amortecedor são autorizados, desde que a mola original seja retirada.

• Barra anti rolamento

Os sistemas de origem podem ser substituídos por outros sistemas nas condições abaixo:

- As suas características devem estar mencionadas no passaporte técnico FIA / R-GT.

- São autorizados o uso suplementar de dois diferentes diâmetros de barra anti rolamento dianteira.

- São autorizados o uso suplementar de dois diferentes diâmetros de barra anti rolamento traseira.

• 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.

A utilização de rolamentos com guia linear é proibida.

Apenas a guia por apoios simples é permitida.

A verificação do princípio de funcionamento dos amortecedores será feita como segue:

Uma vez desmontadas as molas e / ou as barras de torção, a viatura deverá afundar-se até aos batentes de fim de curso em menos de 5 minutos.

Os reservatórios dos amortecedores poderão ser fixados sobre a carroçaria sem qualquer modificação desta.

Se os amortecedores tem reservatórios de líquido 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.

Um «Silentblok» pode ser substituído por uma junta «Uniball» mas apenas na condição de que o amortecedor não tenha funções de guia.

Para os ralis que se desenrolem apenas no continente Africano, é autorizada a substituição de um Silentblok por uma articulação Uniball, mesmo que o amortecedor tenha uma função de guia.

Os amortecedores a gás serão considerados em relação ao seu princípio de funcionamento como amortecedores hidráulicos.

- Amortecedores de suspensão tipo McPherson

No caso em que, para substituir um elemento de suspensão tipo McPherson, ou de uma suspensão com um funcionamento idêntico, seja necessário substituir o elemento telescópico e/ou o montante de força (amortecedor e sistema de ligação ao suporte do eixo), as novas peças devem ser mecanicamente idênticas às peças de origem e ter os mesmos pontos de fixação.

A forma e o material dos pratos de assentamento (que podem ser ajustáveis) das molas, nas suspensões McPherson, são livres. O seu material é livre.

No caso de suspensões óleo-pneumáticas, as esferas podem ser modificadas em dimensão, forma, material, mas não em número.

Uma torneira regulável do exterior da viatura pode ser adaptada às esferas.

- Silent-blocks

Um "silent-block" poderá ser substituído por um novo "silent-block" que, mesmo apresentando uma forma diferente, deve ser intermutável com o original.

6.4 - RODAS E PNEUMÁTICOS

6.4.1 - Rodas

As rodas são livres dentro do respeito do diâmetro máximo (Art. 801 a) e da largura máxima (Art. 801 b) da viatura de base (ver Art. 2).

O diâmetro máximo da jante é de 18".

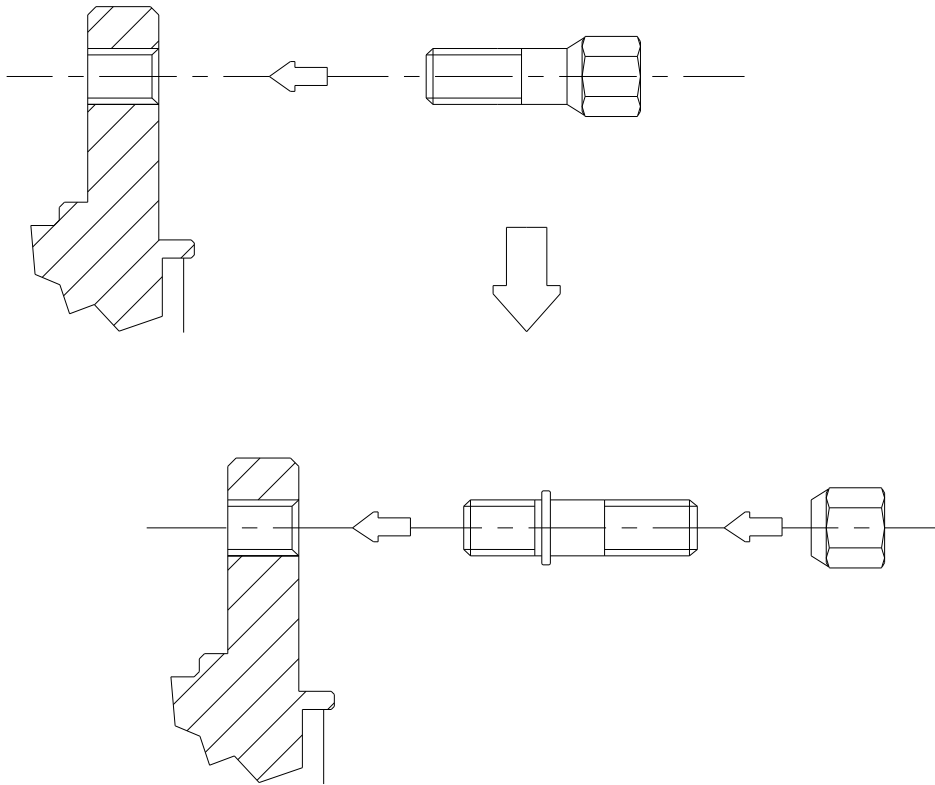
Com a finalidade única de utilizar as mesmas dimensões de rodas à frente e atrás, o diâmetro e/ou a largura das rodas dianteiras podem ser aumentados (ver condições abaixo).

É autorizada a utilização de rodas de dimensões inferiores.

As rodas em magnésio forjado são proibidas (incluindo as de origem).

Devem ser cobertas pelos guarda-lamas (mesmo sistema de verificação que em Grupo A, Art. 255.5.4) e a via máxima indicada na ficha de homologação deverá ser respeitada.

As alterações das fixações das rodas por parafusos, em fixações por porcas e pernos, podem fazer-se, na condição de se respeitar o número de pontos de fixação e o diâmetro das partes roscadas, como se indica no Des. 254-1.



254-1

É permitido substituir as porcas de roda, mas o seu material deve ser ferroso.
São proibidos os extractores de ar aplicados sobre as rodas.

6.4.2 - Pneus

Os pneus serão livres, sob condição de poderem ser montados nessas jantes.

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.

6.4.3 - Roda de reserva

A (s) roda (s) de reserva é (são) obrigatória (s) caso seja (m) mencionada (s) no passaporte técnico FIA / R-GT.

A roda de reserva poderá ser deslocada para o interior do habitáculo, na condição de ser solidamente fixada e de não ser instalada no espaço reservado ao condutor ou ao seu passageiro dianteiro.

Instalação da roda de reserva

Para permitir instalar uma roda de reserva são autorizadas as seguintes modificações:

- * Deslocamento das saídas da linha de escape e modificações, em pontos localizados, do para choques traseiro.
- * Modificações no piso da bagageira.

Todas as modificações devem estar mencionadas no passaporte técnico FIA / R-GT.

6.5 - SISTEMA DE TRAVAGEM

À exceção das modificações autorizadas por este artigo, o sistema de travagem deve ser o de origem ou em conformidade com modificações mencionadas no passaporte técnico FIA / R-GT.

O calculador eletrónico (Centralina) que controla o sistema de travagem é livre, mas deve ser completamente intermutável com o calculador de origem (isto é, o sistema de travagem deve funcionar normalmente, quando se trocar o calculador por um de origem).

Os sensores e atuadores do lado da entrada, não podem ser modificados, nem as suas funções alteradas.

Nenhum captor pode ser acrescentado, mesmo para registo de dados.

O material e o modo de fixação dos revestimentos são livres (rebitados, colados, etc.), na condição de que a superfície de atrito dos travões não seja aumentada.

As chapas de proteção podem ser desmontadas ou dobradas.

No caso de veículo equipado com servofreio, este dispositivo poderá ser desligado ou substituído pelo kit montado entre o pedal e a bomba principal de travões.

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 mencionado no passaporte técnico FIA / R-GT. Este repartidor pode estar colocado no habitáculo.

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.

Um dispositivo destinado a raspar a lama que se possa acumular sobre os discos e / ou rodas, poderá ser instalado.

- Discos de travão

Os dois tipos de discos de travão dianteiros (com prato) e o tipo de disco de travão traseiro (com prato), mencionados no passaporte técnico FIA / R-GT, podem ser utilizados da seguinte forma:

- São proibidos os discos de travão em carbono ou em cerâmica.

- O diâmetro máximo permitido para os discos de travão dianteiros em ralis de terra é de 300 mm e para ralis de asfalto ou para outras competições é de 380 mm.

- O diâmetro máximo permitido para os discos de travão traseiros é de 300 mm.

- Com o único propósito de montar os discos de travão, acima mencionados, e unicamente se tal for necessário, é autorizado a modificação exterior do suporte do cubo de roda. (unicamente por maquinação / sem adição de material).

- Pode ser montado um dispositivo destinado à proteção dos discos de travão, contra a projeção de pedras.

- Pinças de travão

As pinças de travão dianteiras (máximo de 6 pistons) e as pinças de travão traseiras (máximo de 4 pistons), que figuram no passaporte técnico FIA / R-GT, podem ser utilizadas segundo as seguintes condições:

- Só são autorizadas 2 pastilhas de travão por pinça.

- São proibidos os sistemas de arrefecimento por água.

- Os componentes internos das pinças de travão podem ser em aço ou titânio.

- Conduitas de arrefecimento

Para cada um dos travões é permitido utilizar um tubo de ar, para arrefecimento, com o diâmetro interior máximo de 100 mm, ou dois tubos de ar com o diâmetro interior máximo de 70 mm, cada.

A canalização (tubos) de ar tem de ser circular em pelo menos $\frac{2}{3}$ do seu comprimento.

Apenas são autorizados para a montagem das condutas de ar de arrefecimento para os travões, os seguintes pontos:

- As aberturas originais da carroçaria poderão ser utilizadas para canalizar o ar para arrefecimento dos travões.

- As ligações das condutas de ar com as aberturas originais, é livre, desde que essas aberturas não sejam modificadas.

Os tubos de ar não podem ultrapassar o perímetro da viatura quando esta é vista de cima.

6.5.1 - Travão de mão

O travão de mão mecânico poderá ser substituído por um sistema hidráulico constante no passaporte técnico FIA / R-GT.

Um circuito de travagem em diagonal (em X) ou o sistema de origem é neste caso obrigatório.

É permitido modificar a posição do sistema de travão de mão hidráulico desde que permaneça na sua localização de origem (sobre o túnel central da transmissão).

6.6 - Direção

As canalizações que ligam a bomba da direção assistida à caixa da cremalheira da direção podem ser substituídas por outras, de acordo com o indicado no Art. 253.3.2.

Pode ser adicionado um radiador de óleo para a direção assistida.

- Reforços para as barras direção

Podem ser adicionados reforços nas condições seguintes:

- Devem estar descritos no passaporte técnico FIA / R-GT.

- O material deve manter a forma original e estar em contato com ele.

- É autorizado o reforço por meio de adição de material.

- Os reforços não podem produzir perfis ociosos e não é permitido que duas partes separadas, possam ser unidas para forma uma só.

6.7 - CARROÇARIA

6.7.1 - Exterior

Salvo indicação contrária, existente no presente regulamento, todos os materiais dos elementos de carroçaria, devem ser idênticos aos da viatura de origem (base), (ver Art. 2).

Os tampões das rodas têm que ser retirados.

Podem montar-se proteções para os faróis, que não tenham outra finalidade que não seja a de proteger o vidro do farol, sem influenciar o aerodinamismo do automóvel.

A montagem de proteções inferiores apenas é autorizada em rali, desde que sejam efetivamente proteções, que respeitem a altura ao solo, que sejam desmontáveis, e que sejam única e exclusivamente concebidas com a finalidade de proteger os seguintes elementos: motor, radiador, suspensão, caixa de velocidades, reservatório, transmissão, direção, sistema de escape ou botija do extintor.

Apenas à frente do eixo das rodas dianteiras, poderão tais proteções inferiores estender-se a toda a largura do para-choques da frente.

As fixações dos para-choques dianteiro e traseiro não podem ser modificadas.

É permitido acrescentar fixações suplementares (além das fixações originais que devem ser mantidas) para manter no seu lugar as peças da carroçaria (para-choques, guarda-lamas etc.)

Pode-se prever qualquer sistema de fecho de tampão do depósito de combustível.

É autorizada a substituição das escovas limpa para-brisas, à frente e atrás.

Reservatório do lava-vidros

A capacidade do reservatório do lava-vidros é livre e o reservatório pode ser deslocado para o interior do habitáculo de acordo com o Art. 252.7.3, para a bagageira ou para o compartimento do motor.

As bombas, as canalizações e os pulverizadores são livres.

As peças de insonorização em plástico podem ser retiradas do interior das cavas das rodas. Esses elementos em plástico podem ser substituídos por elementos em alumínio ou em plástico com a mesma forma.

As peças em plásticas montadas na parte inferior da carroçaria (tocadas pelo fluxo de ar) podem ser removidas.

Caso o óculo traseiro seja tornado desmontável para facilitar o acesso à roda de reserva, ele pode ser feito em policarbonato transparente com uma espessura mínima de 3 mm. Deverá ser fixado em 4 pontos por meio de parafusos ou pinos metálicos.

6.7.1.1 - Para-choques dianteiro e traseiro

Os para-choques dianteiro e traseiro e as embaladeiras podem ser substituídas por peças que sejam geometricamente idênticas e sejam feitas de fibra de vidro e resina de poliéster.

6.7.1.2 - Teto de abrir com aba

Podem ser usados, no máximo, 2 tetos de abrir com aba.

- Devem estar mencionados no passaporte técnico FIA / R-GT.

- Altura máxima total: 100 mm.

- O deslocamento é feito no primeiro terço do tejadilho.

- Largura máxima total: 500 mm

- A saliência em relação à aresta superior do para-brisas é limitada em 10 mm.

6.7.2 - Interior

É permitido recuar os bancos da frente, mas não além do plano vertical definido pela aresta dianteira do banco traseiro original.

O limite relativo ao banco da frente é constituído pela parte superior das costas sem o apoio de cabeça; se o apoio de cabeça fizer parte integrante do banco, pelo ponto mais recuado dos ombros do condutor.

É permitido retirar o banco traseiro. Os cintos de segurança traseiros podem ser retirados.

6.7.2.1 - No caso de o reservatório ser instalado no compartimento de bagagens e o banco traseiro ter sido retirado, uma divisória resistente ao fogo e estanque às chamas e aos líquidos deverá separar o habitáculo do reservatório.

No caso de viaturas de dois volumes, será permitido utilizar uma divisória não estrutural de plástico transparente e não inflamável, entre o habitáculo e a localização do reservatório.

6.7.2.2 - Painel de bordo

O painel de bordo deve manter a sua configuração de origem.

A consola central pode ser retirada.

6.7.2.3 - Piso

Os tapetes são livres e podem ser retirados.

6.7.2.4 - Outros materiais de insonorização e revestimento:

É permitido retirar os materiais de insonorização e revestimento, exceto nos casos mencionados nos Art. 6.7.2.2 (Painel de bordo) e Art. 6.7.2.3 (Portas).

6.7.2.5 - Sistema de aquecimento:

O aparelho de aquecimento de origem pode ser retirado mas um sistema de desembaciamento elétrico ou similar deve ser mantido.

Os seguintes elementos do sistema de climatização podem ser retirados: condensador e ventilador auxiliar, reservatório de fluido, evaporador e ventilador de evaporador, válvula de expansão bem como todos os tubos, junções, contactores, captosres e atuadores necessários ao funcionamento do sistema.

Apenas será permitido retirar o compressor do sistema de climatização, caso o seu sistema de tomada de força seja completamente independente de qualquer outro.

Se não for esse o caso, a remoção do compressor do ar condicionado deve estar mencionada no passaporte técnico FIA / R-GT.

O compressor pode ser tornado inoperante.

Se algum elemento for comum ao aquecimento e climatização, este deverá ser mantido.

6.7.2.6 - É permitido retirar a chapeleira amovível nas viaturas de dois volumes.

6.7.3 - Acessórios adicionais:

São autorizados sem restrição, todos os acessórios que não tenham qualquer efeito sobre o comportamento do automóvel, tais como os que se relacionam com a estética e o conforto interior (iluminação, aquecimento, rádio, etc.)

Estes acessórios não poderão afetar, mesmo de forma secundária, o rendimento mecânico do motor, a direção, a robustez, a transmissão, a travagem ou a aderência à estrada.

Todos os comandos devem ser os previstos pelo construtor bem como a sua função.

É permitido prepará-los de forma a tornarem-se melhor utilizáveis ou mais acessíveis: por exemplo, montar um prolongamento da alavanca do travão de mão, adaptar uma palmilha no pedal do travão, etc.

Em particular é permitido o seguinte:

1 - Aparelhos de medida, contadores, etc., suplementares podem ser instalados livremente, na condição de que a sua montagem não apresente qualquer característica perigosa. No entanto o conta-quilómetros não poderá ser retirado se o regulamento particular da prova o impedir.

2 - Pode-se mudar a buzina. Pode-se montar uma suplementar, que poderá ser acionada pelo passageiro, ou pelo piloto. Em estrada fechada a buzina não é obrigatória

3 - O mecanismo de bloqueio da alavanca do travão de mão poderá ser retirado a fim de se obter uma desbloqueagem instantânea ("fly-off handbrake").

4 - O volante da direção é livre.

O sistema de tranca direção pode ser desativado.

O mecanismo de desengate rápido deverá consistir numa falange concêntrica à coluna do volante, de cor amarela, obtida por anodização ou qualquer outro revestimento durável e instalada na coluna de direção por detrás do volante

Para retirar o volante deverá puxar a falange ao longo da coluna de direção.

5 - É permitido aplicar compartimentos suplementares no porta-luvas.

As bolsas podem ser aplicadas aos forros de porta.

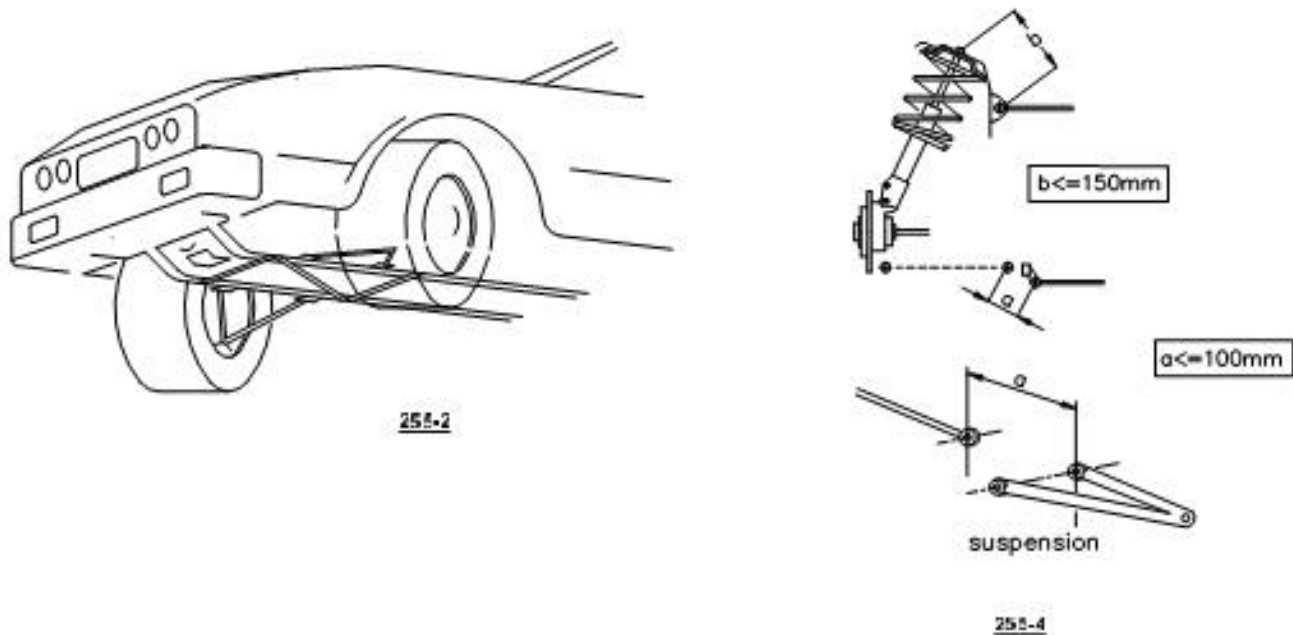
6 - Podem ser aplicados painéis de material isolante, com o objetivo de proteger os ocupantes ou as peças, do fogo ou do calor.

6.7.4 - Reforços

As barras de reforço da suspensão podem ser montadas nos pontos de ataque da suspensão à carroçaria ou ao chassis dum mesmo eixo, de ambos os lados do eixo longitudinal da viatura, na condição de serem desmontáveis e aparafusadas.

A distância entre um ponto de fixação da suspensão e um ponto de ancoragem da barra não pode ser superior a 100 mm, salvo se se tratar de uma barra transversal homologada com o arco de segurança ou no caso de uma barra superior fixada a uma suspensão McPherson ou similar.

Neste último caso, a distância máxima entre o ponto de ancoramento da barra e o ponto de articulação superior será de 150 mm (Des. 255-2 e 255-4).

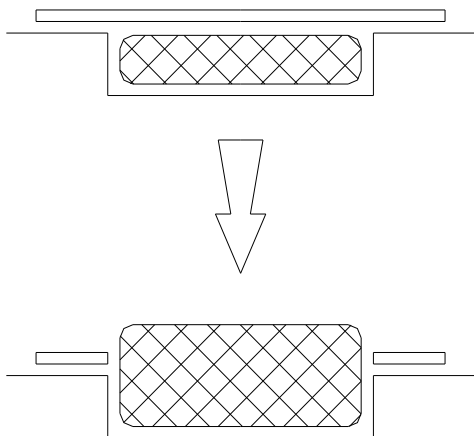


Para além destes pontos, esta barra não poderá possuir qualquer fixação sobre a carroçaria ou quaisquer elementos mecânicos.

Caso a viatura de série esteja equipada com uma barra anti aproximação, é permitido retirar ou substituir a barra de série por uma barra conforme descrito acima.

Os reforços da parte suspensa são autorizados desde que sejam de um material que tome a forma de origem e esteja em contacto com esta.

6.7.5 - Sempre que a roda de reserva está colocada de origem num local fechado, e desde que essa roda seja substituída por uma outra mais larga (ver Art. 6.4) situada nesse mesmo local, é possível suprimir na tampa ou no painel que cobre a roda, a superfície necessária à nova roda de reserva (Desenho 254-2).



254-2

6.8 - SISTEMA ELECTRICO

* Bateria

Marca e tipo da bateria:

A marca, a capacidade e os cabos das (s) baterias (s) e (são) livres.

A sua tensão nominal deve ser idêntica ou inferior a da viatura de serie.

O número de baterias previsto pelo construtor deve ser mantido.

Localização da (s) bateria (s):

A sua localização é livre.

Caso esteja instalada no habitáculo:

- A bateria deve estar situada atrás dos bancos do piloto ou do copiloto.
- A bateria deve ser do tipo “seco”.

Fixação da bateria:

Cada bateria deve ser fixada solidamente e o borne positivo deve estar protegido.

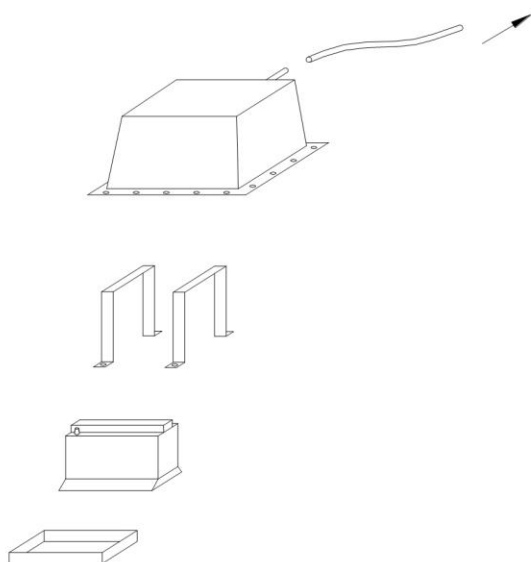
Caso a bateria tenha sido deslocada da sua posição de origem, a fixação à carroçaria deverá ser feita por um assento metálico e dois grampos metálicos com revestimento isolante fixado à base por porcas e parafusos.

A sua fixação deverá utilizar porcas e parafusos com 10 mm de diâmetro mínimo e, sob cada parafuso, uma contra placa pelo menos de 3 mm de espessura sob a da chapa da carroçaria e 20 cm² de superfície.

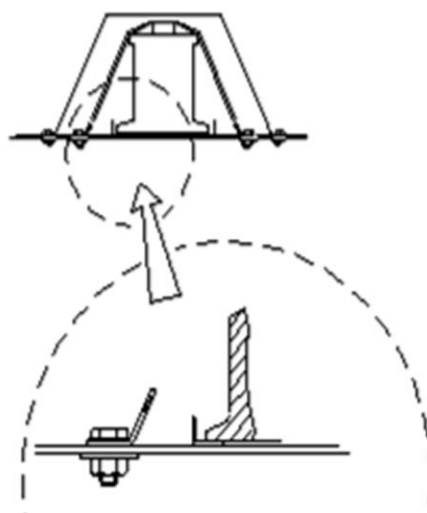
Bateria húmida:

Uma bateria húmida deverá estar coberta por uma caixa plástica estanque que permita a sua própria fixação.

A caixa de proteção deverá comportar uma tomada de ar com saída para fora do habitáculo (ver desenhos nº 255-10 e 255-11).



255-10



255-11

* Gerador

É autorizada a substituição por um gerador de maior potência. Um dínamo não pode ser substituído por um alternador ou vice-versa.

* Sistema de iluminação

6 (seis) faróis suplementares, incluindo os respetivos reles, são autorizados na medida em que as leis do país o aceitem.

Eles não poderão ser embutidos.

Caso os faróis de nevoeiro de origem sejam mantidos, eles contarão como faróis adicionais.

O número de faróis e outras luzes diversas exteriores deverá ser sempre par.

Os faróis de origem podem tornar-se inoperantes, e podem ser tapados por fita adesiva. Poderão ser substituídos por outros, no respeito deste artigo.

É autorizada a montagem de um farol de marcha atrás, na condição de que ele não possa ser utilizado senão quando a alavanca da caixa de velocidades esteja na posição “marcha atrás” e sob reserva de ser legal face ao código da estrada.

É permitido acrescentar fusíveis ao circuito elétrico.

É autorizada a substituição por um gerador de maior potência. Um dínamo não pode ser substituído por um alternador ou vice-versa.

6.9 - Circuito de carburante

Um reservatório de segurança FT3 1999, FT3.5 ou FT5 é obrigatório.

É possível colocar no exterior um filtro e uma bomba de características idênticas à homologada para a referida viatura. Estas peças deverão estar protegidas de maneira adequada. A montagem de uma bomba de combustível suplementar é autorizada, mas ela deverá ser apenas “uma bomba de combustível de recurso” ou seja não poderá funcionar em simultâneo com a original.

Apenas deverá poder ser ligada quando a viatura estiver parada, e por meio de um dispositivo mecânico situado ao lado das bombas. Os bocais de enchimento não poderão ser situados nos vidros. As canalizações de gasolina devem ser substituídas por canalizações do tipo aviação sendo o percurso destas canalizações livre.

É permitido abrir dois furos (com um diâmetro máximo de 60 mm ou superfície equivalente) no piso cuja única função seja permitir a passagem das canalizações de alimentação ou esvaziamento do reservatório.

A capacidade total dos depósitos não deve exceder os 85 litros.

6.10 - Macaco e berbequim de rodas

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.

O macaco deverá funcionar exclusivamente de forma manual (acionado pelo piloto ou copiloto), isto é, sem a ajuda de um sistema equipado com uma fonte de energia hidráulica, pneumática ou elétrica.

O berbequim para as rodas, apenas poderá desmontar um parafuso de cada vez.

6.11 - Armadura de Segurança

A armadura de segurança de qualquer viatura deve ser homologada pela FIA ou ADN e estar em conformidade com o Regulamento de Homologação para armadura de segurança (para viaturas de rali).

Para os passaportes técnicos válidos a partir de 01.02.2014, somente a regulamentação de homologação para armaduras de segurança do ano em curso é aplicável.

6.12 - Espuma de proteção para choque lateral

Espumas de proteção para choques laterais são obrigatórias.

Com a finalidade de instalar as espumas de proteção para choques laterais, é obrigatório homologar e utilizar os seguintes elementos:

- Modificação da parte interior das portas.
- Vidros laterais em policarbonato (espessura mínima de 4 mm). Estes vidros devem ser desmontáveis sem o auxílio de ferramentas.
- Forros de portas (6 camadas de carbono ou carbono-kevlar).

Volume mínimo de espuma: 60 litros (ver documento intitulado “Specification for 2011 door foam”).

6.13 - Vidro traseiro / vidros laterais traseiros

O oculo traseiro e os vidros laterais traseiros podem ser substituídos por vidros de policarbonato. A espessura mínima desses vidros será de 4 mm.

6.14 - Bancos e suporte de bancos

Os bancos devem estar em conformidade com o Art. 253.16.

*Suportes e fixações de bancos

Os suportes e as fixações dos bancos devem estar em conformidade com o Art. 253.16 e mencionados no passaporte técnico FIA / R-GT.

*Pontos de fixação dos cintos segurança

Eles devem estar em conformidade com o Art. 253.16 e mencionados no passaporte técnico FIA / GT.

MODIFICAÇÕES A PARTIR DE 01.01.2015

2.1 - Tipo de viaturas admitidas

.....

· PEDIDO DE PASSAPORTE TECNICO FIA:

Deve possuir um passaporte técnico FIA. Esse passaporte técnico FIA é válido por um período de 2 anos civis (quer dizer que é válido até ao segundo 31 de Dezembro, após a data da emissão).

A validade pode ser prorrogada por mais 2 anos, mediante pedido da ADN.

Os custos de elaboração e extensão do passaporte técnico serão suportados pelo requerente. O pedido do passaporte técnico FIA será efetuado por intermédio da ADN do país do requerente.

O pedido de elaboração e extensão do passaporte deve ser recebido na FIA, pelo menos, 30 dias antes da primeira prova em que a viatura se inscreva.

.....

Art. 4 - PESO MINIMO

O peso mínimo é fixado em (dependendo da cilindrada corrigida):

CILINDRADA	EM RALIS	CILINDRADA	OUTRAS PROVAS
Até 2000 cm ³	960 kg	Até 2000 cm ³	900 kg
Mais de 2000 cm ³ a 3100 cm ³	1050 kg	Mais de 2000 cm ³ a 3100 cm ³	1010 kg
Mais de 3100 cm ³ a 4000 cm ³	1200 kg	Mais de 3100 cm ³ a 4000 cm ³	1170 kg
Mais de 4000 cm ³ a 5000 cm ³	1280 kg	Mais de 4000 cm ³ a 5000 cm ³	1250 kg
Mais de 5000 cm ³	1370 kg	Mais de 5000 cm ³	1340 kg

As viaturas devem ter em todos os momentos, pelo menos, o peso especificado no passaporte técnico FIA / R-GT.

Isto é o peso real da viatura, sem piloto nem copiloto, nem o seu equipamento, e com no máximo uma roda de reserva.

.....

Em caso de litígio sobre a pesagem o equipamento completo do piloto e do copiloto será retirado, isto é o capacete, mas os auscultadores exteriores ao capacete podem permanecer na viatura.

Em caso de dúvida, e exceto em ralis, os Comissários Técnicos podem exigir que sejam despejados os reservatórios dos líquidos consumíveis, para verificar o peso.

A utilização de lastro é autorizada nas condições previstas no Art. 252-2.2 das “Prescrições Gerais”.

Unicamente para os ralis, o peso mínimo da viatura (nas condições do Art.7.1 a) com a equipa completa (piloto+co-piloto+ o equipamento completo do piloto e do co-piloto) será: o peso mínimo definido no Art. 7.1.a + 160 Kg.

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.