

TROFEU REGIONAL DE RALIS DE ALENQUER (VSH) 2009

REGULAMENTO TECNICO

ACTUALIZAÇÃO EM 07-01-2009

Por derrogação ao “Regulamento Técnico (VSH) 2009”, o Troféu Regional de Ralis de Alenquer (VSH) 2009, rege-se exclusivamente pelo seguinte Regulamento Técnico específico:

1. Todas as viaturas deverão estar equipadas obrigatoriamente com:

1.1 - Armação de Segurança constituída por:

a) Arco Principal: constituído por um quadro vertical situado no plano transversal em relação ao eixo do veículo, junto ao encosto dos bancos da frente.

b) Arco Dianteiro: constituído por um quadro situado no plano transversal em relação ao eixo da viatura, e cuja forma segue os montantes do pára-brisas e a parte da frente do tejadilho.

c) Arco Lateral: constituído por um quadro situado no plano longitudinal em relação ao eixo da viatura, de cada um dos lados.

d) Barra Longitudinal: tubo longitudinal que não pertence ao arco principal nem ao dianteiro ou laterais, mas que os liga entre si ou a quaisquer fixações.

e) Reforço Longitudinal das portas (protecção lateral): uma ou mais barras longitudinais devem ser utilizadas de cada lado da viatura, conforme Art. 253.8.3.2.2.5. do Anexo J.

f) Diagonal: o arco principal deve ser reforçado com duas diagonais que fixam em cima aos cantos superiores (junto à cabeça dos ocupantes) e em baixo junto aos pés do arco principal ou às fixações das longitudinais junto às cavas das rodas traseiras.

A armação deverá ser apoiada no mínimo em seis pontos e construída com tubo de aço, diâmetro mínimo de 40mm e espessura 2mm. A fixação à carroçaria/chassis deverá ser feita por placas de aço com pelo menos 3 mm de espessura e 120cm² soldadas à extremidade do tubo que serão ligadas, por pelo menos três parafusos de diâmetro mínimo 8mm e qualidade 8,8 a outras que deverão ser soldadas à carroçaria/chassis.

As porcas deverão ser autoblocantes, com contra-porca ou munidas de anilhas. Estas fixações são mínimas. É possível aumentar o número de parafusos bem como soldar o arco de aço à carroçaria. É recomendado o uso de esquadros de reforço (em chapa com pelo menos 2mm de espessura) nas junções de dois ou mais tubos

1.2 – Extintores: deverão estar de acordo com o Art. 253.7 do Anexo “J”, como mínimo.

1.3 - Cintos de Segurança: deverão compreender duas cintas nos ombros e uma abdominal com fixação à carroçaria/chassis em dois pontos para o abdominal e dois pontos para os ombros (ou um simétrico).

É fortemente recomendado, o uso de cintos com homologação FIA, válida para o ano em curso.

Estes cintos deverão ter ou já ter tido homologação FIA. Os seus pontos de fixação ter que ser, obrigatoriamente, em locais perfeitamente rígidos, devendo ser colocadas placas de reforço na carroçaria / chassis, no local de fixação.

No caso do reforço transversal (com diâmetro mínimo de 40 mm e espessura mínima de 2 mm) do arco de segurança, este poderá ser utilizado para fixação dos cintos dorsais, de forma a que estes sejam guiados para trás, com um ângulo compreendido entre 10° e 45° em relação à horizontal (desde o bordo superior do banco). A ligação à carroçaria / chassis será feita por parafusos com diâmetro de 10 mm e qualidade de 10.9.

1.4 - Corta-circuitos: deve desligar todos os circuitos eléctricos e deve igualmente parar o motor. Este deve poder ser manobrado quer do interior quer do exterior do automóvel. No exterior deverá estar, obrigatoriamente, assinalado por um raio vermelho sobre um triângulo azul debruado a branco, com 12 cm de base.

1.5 - Trancador de Direcção: é proibido o seu uso. Deverá ser desactivado.

1.6 - Anéis de Reboque: são obrigatórios à frente e atrás, devidamente assinalados / pintados a vermelho.

1.7 - Pára-brisas: Recomenda-se a utilização o de vidros laminados. Os pára-brisas devem ser certificados para a utilização rodoviária, fazendo fé a respectiva marcação.

No caso de utilização de vidros temperados, os pilotos deverão utilizar óculos de protecção ou capacetes com viseira.

1.8 – Bancos: devem ser fixados correctamente, sobre a coque/chassis, no mínimo em quatro pontos, por parafusos com diâmetro de 8 mm. Serão do tipo envolvente (Bacquet), com encosto do banco a ultrapassar a altura dos ocupantes, devendo ter ou já ter tido homologação FIA.

Se forem utilizadas calhas para acerto do banco, aquelas devem ser as de origem, fornecidas com a viatura ou com o banco.

1.9 - Reservatórios de combustível: apenas serão aceitáveis os depósitos de origem, os de fabrico industrial sem qualquer alteração ou os de segurança (tipo FT3). A utilização de reservatórios tipo FT3 respeitará o artigo 253.14 do Anexo “J”.

1.10 - Motores sobrealimentados por turbo: deverão montar um restritor com diâmetro interior máximo de 34 mm, conforme ao Art. 255.5.1.8.3 do Anexo “J”.

No entanto, e apenas para os motores com cilindrada do bloco inferior a 1500 cc, é autorizado um restritor com um diâmetro interior máximo de 38 mm.

Os motores alimentados por compressor volumétrico (de origem) não necessitam de restritor.

1.11 - Apêndices aerodinâmicos: apenas serão aceitáveis os fornecidos pelo construtor da viatura para o modelo em questão, para utilização na via pública.

1.12 - Transmissão, todas as viaturas deverão possuir uma caixa de velocidades, incorporando obrigatoriamente uma engrenagem de marcha-atrás, em condições de funcionamento quando a viatura se apresente à partida para uma prova e podendo ser accionada pelo Condutor quando ao volante.

1.12.1 - O uso de caixas de velocidades sequenciais é proibido.

1.13 – Suspensão: as peças da suspensão constituídas parcial ou totalmente por materiais compósitos são proibidas.

1.14 – Pneus: é proibido o uso de pneus "Slick". É obrigatório a instalação de pelo menos um pneu suplente, devidamente fixado no carro, em qualquer momento da prova.

1.15 – Travões: os discos de travões em carbono são proibidos.

1.16 - Fixação de Elementos Diversos: o local recomendado para a localização da bateria e do reservatório de combustível são os de origem. A instalação de qualquer destes elementos no habitáculo, deverá respeitar todo o disposto nos Art. 255.5.9 (Reservatórios) ou 255.5.8.3 (Baterias) do Anexo "J" do CDI.

A fixação de segurança dos "capots" e "tampa da mala" deverá ser feita de acordo com o estipulado no Art. 253.5 do Anexo "J".

1.17 – Apresentação: as viaturas devem apresentar uma construção sólida e bom estado mecânico, bem como um bom estado de conservação geral.

2. Equipamento dos Pilotos e Co-pilotos:

2.1 – Capacetes: o uso de capacetes é obrigatório, sendo fortemente recomendado que respeitem as normas de homologação FIA em vigor.

2.2 - Fatos de competição: é obrigatório o uso de fatos de competição, para ralis, mesmo com homologação caducada.

É fortemente recomendada a utilização de fatos com homologação válida para o ano em curso.

3. Disposições gerais:

3.1 - Em qualquer momento das provas, as Organizações poderão efectuar verificações complementares, tendo por objecto, quer as viaturas, quer os membros das equipas. Os concorrentes serão responsáveis em qualquer momento pela conformidade técnica das suas viaturas, sob pena de desclassificação.

3.2 - Compete às equipas, no caso em que marcas de identificação sejam colocadas, verificar sob a sua inteira responsabilidade, que as mesmas se manterão intactas, até ao final da prova. A falta de qualquer marca implicará a imediata desclassificação. Compete igualmente às equipas verificarem a correcta reposição de todos os elementos da viatura que tenham sido objectos de controlo.

3.3 - Toda a fraude constatada, e nomeadamente, o facto de apresentar como intactas, marcas de identificação que tenham sido mexidas, implicará igualmente a desclassificação da equipa, assim como de todo concorrente ou equipa, que tenha ajudado ou facilitado a infracção, sem prejuízo de sanções mais graves, que poderão ser aplicadas pela Autoridade Desportiva Nacional ao concorrente ou seu cúmplice.

3.4 - Todas as viaturas deverão, obrigatoriamente, ter um Passaporte Técnico emitido pela FPAK.

3.5 - Não será autorizada a partida às viaturas que não se encontrem de acordo com as especificações de segurança estabelecidas nos artigos anteriores.

4. Modificações permitidas:

Não é autorizada a montagem numa viatura do Grupo VSH, de qualquer motor que provenha de uma viatura cuja homologação FIA se encontre ainda válida, ou de qualquer motor que disponha de homologação FIA em vigor.

Não é autorizada a montagem de motores, que a partir de uma configuração de base diferente da indicada para motores ainda com homologação válida, sejam preparados com as modificações que os coloquem em termos de igualdade com aqueles.

Apenas serão aceites viaturas com um só motor.

Não será permitida a deslocação do motor para outra localização, diferente da originalmente prevista pelo construtor.

As modificações abaixo indicadas são as únicas autorizadas para além das que constam do texto do Art. 255 do Anexo "J". (ver anuário FPAK)

4.1

As viaturas que tenham tido homologação FIA deverão observar como limite de preparação as modificações descritas na respectiva ficha, e autorizadas pelo Art. 255 (viaturas de Grupo A – Turismo) do Anexo "J". (ver anuário FPAK)

Recomenda-se a presença dessa ficha, para esclarecer eventuais dúvidas, nas verificações técnicas.

As viaturas que não tenham tido homologação FIA deverão observar como limite de preparação as modificações autorizadas pelo Art. 255 (viaturas de Grupo A – Turismo) do Anexo "J". (ver anuário FPAK)

Em caso de dúvida tomar-se-á como referencia o catálogo do construtor ou o manual de oficina.

4.1.1 É autorizada a substituição do sistema de injeção de combustível por carburadores.

4.1.2. É autorizada a transformação para quatro rodas motrizes.

4.2 É permitido utilizar propulsores de marca diferente da marca da viatura, desde que ambos tenham perdido a homologação ou nunca a tenham tido, devendo observar-se como limite de preparação, as modificações autorizadas pelo Art. 255 do Anexo "J" ao CDI (viaturas» Grupo A" Turismo).

a) As peças componentes da carroçaria deverão ser do mesmo material das da viatura de origem com excepção dos capots dianteiro e traseiro. Todas as dobradiças e articulações originais devem ser mantidas para as portas e capots.

b) As grelhas frontais podem ser modificadas mas não a área em que se inserem. Não é permitido cortar qualquer elemento para aumentar as aberturas de arrefecimento

c) E permitido retirar os faróis suplementares, sendo utilizadas as aberturas assim disponíveis para a instalação de condutas de arrefecimento de travões mas só uma para cada lado da viatura e com um diâmetro interior máximo de 10 cm.

d) Para melhorar o arrefecimento, poderá ser feita uma abertura no capot motor com urna área máxima de 20x20cm. Esta abertura deve ser coberta com uma rede metálica ou uma grelha.

e) Os vidros atrás dos bancos da frente podem ser substituídos por material plástico transparente com pelo menos 5mm de espessura.

f) Os forros e tapetes podem ser suprimidos, mas as portas dos ocupantes deverão ter um revestimento em material não combustível.

5 – ALTERAÇÕES – MODIFICAÇÕES

Qualquer modificação ao presente regulamento será introduzida no texto regulamentar em caracteres destacados a “**bold**” e no topo do texto surgirá a menção

ACTUALIZAÇÃO EM (data)

A validade de tais alterações terá efeitos imediatos a partir da data constante nessa referência e da sua conseqüente publicação no site oficial da FPAK – www.fpak.pt.