

Art. 251 — CLASSIFICAÇÕES E DEFINIÇÕES

ARTIGO 1 – CLASSIFICAÇÃO

1.1 – CATEGORIAS E GRUPOS

Os automóveis usados em competições são divididos nas seguintes categorias e grupos:

CATEGORIA I:

- Grupo N: Automóveis de Produção
- Grupo R: Automóveis de Turismo ou de Grande Produção em série
- Grupo A: Automóveis de Turismo
- Grupo B: Automóveis de Grande Turismo
- Grupo SP: Automóveis de Super Produção
- Grupo T2: Automóveis Todo-o-Terreno de Série

CATEGORIA II:

- Grupo T1: Automóveis Todo-o-Terreno Modificados
- Grupo GT3: Automóveis de Grande Turismo de Troféu
- Grupo GT2: Automóveis de Grande Turismo de Série
- Grupo GT1: Automóveis de Grande Turismo
- Grupo CN: Automóveis de Sport-Produção
- Grupo C: Automóveis de Sport
- Grupo D: Automóveis de Corrida de Fórmula Internacional
- Grupo E: Automóveis de Corrida de Fórmula Livre

CATEGORIA III:

- Grupo F: Camiões de Corrida
- Grupo E: Camiões Todo-o-Terreno

1.2 – CLASSES DE CILINDRADA

Os automóveis serão divididos consoante a sua cilindrada nas 18 classes seguintes:

CLASSE	CILINDRADA	
1	Inferior ou igual a 500 cc	
2	Superior a 500 cc	inferior ou igual a 600 cc
3	Superior a 600 cc	inferior ou igual a 700 cc
4	Superior a 700 cc	inferior ou igual a 850 cc
5	Superior a 850 cc	inferior ou igual a 1000 cc

6	Superior a 1000 cc	inferior ou igual a 1150 cc
7	Superior a 1150 cc	inferior ou igual a 1400 cc
8	Superior a 1400 cc	inferior ou igual a 1600 cc
9	Superior a 1600 cc	inferior ou igual a 2000 cc
10	Superior a 2000 cc	inferior ou igual a 2500 cc
11	Superior a 2500 cc	inferior ou igual a 3000 cc
12	Superior a 3000 cc	inferior ou igual a 3500 cc
13	Superior a 3500 cc	inferior ou igual a 4000 cc
14	Superior a 4000 cc	inferior ou igual a 4500 cc
15	Superior a 4500 cc	inferior ou igual a 5000 cc
16	Superior a 5000 cc	inferior ou igual a 5500 cc
17	Superior a 5500 cc	inferior ou igual a 6000 cc
18	Superior a 6000 cc	

Salvo disposições em contrário, eventualmente impostas pela FIA para uma determinada categoria de provas, os organizadores não são obrigados a fazer figurar todas as classes nos seus regulamentos particulares, tendo a liberdade de reunir duas ou mais classes consecutivas segundo as circunstâncias próprias das suas provas. Porém, nenhuma destas classes poderá ser subdividida.

ARTIGO 2 – DEFINIÇÕES

2.1 – GENERALIDADES

2.1.1 – Automóveis de produção de série (Categoria I):

Automóveis de que foi constatada, a pedido do construtor, a fabricação em série de um certo número de exemplares idênticos num determinado período de tempo e destinados à venda normal à clientela.

Os automóveis devem ser vendidos em conformidade com a ficha de homologação.

2.1.2 – Automóveis de competição (Categoria II):

Automóveis construídos unitariamente e unicamente destinados à competição.

2.1.3 – Camiões (Categoria III)

2.1.4 – Exemplares idênticos:

Viaturas pertencentes a uma mesma série de fabricação e que têm a mesma carroçaria (exterior e interior), as mesmas peças mecânicas e o mesmo quadro (chassis) — entende-se que este quadro pode ser parte integrante da carroçaria no caso do conjunto monobloco.

2.1.5 – Modelo de viatura:

Veículo pertencente a uma série de fabricação, que se distingue por uma concepção e uma determinada linha exterior da carroçaria, e uma mesma execução mecânica do motor e de transmissão às rodas.

2.1.6 – Venda normal:

Trata-se de uma distribuição à clientela particular pelos serviços comerciais do construtor.

2.1.7 – Homologação

É a constatação oficial feita pela FIA de que um determinado modelo de veículo é construído em número suficiente para ser classificado nos Automóveis de Produção (Grupo N), Automóveis de Turismo (Grupo A) Automóveis de Grande Turismo (Grupo B), Automóveis Todo-o-Terreno de Série (Grupo T2) do presente regulamento. O pedido de homologação deve ser apresentado à FIA pela Autoridade Desportiva Nacional do país onde é produzido o veículo e dar lugar ao estabelecimento de uma ficha de homologação (ver anexo seguinte).

Ela deve ser feita em conformidade com um regulamento especial chamado “regulamento de homologação” estabelecido pela FIA.

Toda a homologação de um veículo produzido em série caducará sete (7) anos após o abandono definitivo da produção em série do dito modelo (produção anual inferior a 10 por cento do mínimo de produção do grupo considerado)

A homologação de um modelo não é válida senão para um só grupo, Automóveis de Produção (Grupo N) / Automóveis de Turismo (Grupo A) ou Automóveis de Grande Turismo (Grupo B).

A passagem para Automóveis de Produção (Grupo N), Automóveis de Turismo (Grupo A), Automóveis Todo-o-Terreno de Série (Grupo T2) de um modelo já homologado em Automóveis de Grande Turismo (Grupo B) anula o efeito da primeira homologação.

2.1.8 – Fichas de homologação:

Todo o modelo de automóvel homologado pela FIA será objecto de uma ficha descritiva denominada “ficha de homologação”, na qual serão mencionadas as características que permitirão identificar o dito modelo.

Esta ficha de homologação definirá a série tal e qual como é indicado pelo construtor.

Segundo o grupo no qual se inscreve o concorrente, os limites das modificações autorizadas em provas internacionais, em relação à série atrás referida, são indicados pelo Anexo “J”.

A apresentação das fichas de homologação nas verificações e/ou antes da partida poderá ser exigida pelos organizadores, que terão o direito de recusar a participação do concorrente no caso de este não a apresentar.

A ficha apresentada deverá ser impressa:

- Seja em papel carimbado ou filigrana da FIA
- Seja em papel carimbado ou filigrana da ASN do país de origem da viatura

Do mesmo modo, no caso de uma viatura de Produção (Grupo A) equipada com uma Variante Kit (ver abaixo) relativa ao chassis-coque, o certificado original fornecido quando da montagem efectuada por uma entidade reconhecida pelo fabricante, deverá ser apresentado.

Se a data de validade de uma ficha de homologação se situar durante o decurso de uma prova, essa ficha será válida durante o decorrer de toda a prova.

No que respeita aos Automóveis de Produção (Grupo N), além da ficha específica para este grupo, deverá igualmente apresentar a ficha do Grupo Automóveis de Turismo (Grupo A).

No caso de a comparação entre o modelo de um automóvel e a sua ficha de homologação suscitar alguma dúvida, deverão os Comissários Técnicos recorrer ao manual de manutenção editado para uso dos concessionários da marca ou ao catálogo geral que comporta a lista de peças de substituição.

No caso em que esta documentação se revele insuficientemente precisa, será possível efectuar verificações directas por comparação com uma peça idêntica disponível num concessionário.

Compete ao concorrente obter, junto da sua A.D.N., a ficha de homologação referente ao seu automóvel.

Descrição: Uma ficha é formada por:

1) Uma ficha principal que descreve o modelo base.

2) Eventualmente, um certo número de folhas suplementares descrevendo extensões de homologação podendo ser “variantes”, “errata” ou “evoluções”.

a) Variantes (VF, VP, VO, VK)

Tanto podem ser variantes de fornecimento (VF) — dois fornecedores entregam ao construtor uma mesma peça e o cliente não pode escolher — como podem ser variantes de produção (VP) (fornecidas a pedido e disponíveis junto dos concessionários), como podem ser variantes de opção (VO) (fornecidas por encomenda específica) — ou ainda "kits" (VK) que podem ser fornecidos por encomenda específica.

b) Erratum (ER)

Substitui e anula uma informação errada dada anteriormente por um construtor numa ficha.

c) Evolução (ET-ES)

Caracteriza modificações introduzidas a título definitivo num modelo base — abandono completo da fabricação do modelo sob uma forma antiga para a evolução do tipo (ET) — ou uma evolução desportiva (ES) destinada a tornar um modelo mais competitivo.

Utilização:

1) Variantes (VF, VO, VK)

O concorrente só poderá utilizar qualquer variante ou qualquer artigo de uma variante, conforme lhe convenha, na condição de todos os dados técnicos do veículo estarem em conformidade com os dados descritos na ficha de homologação aplicável ao automóvel ou, ainda, no caso de se encontrarem expressamente autorizados pelo Anexo “J”.

A combinação de várias VO é proibida para os seguintes componentes: turbo-compressor, travões e caixa de velocidades

Por exemplo a montagem de maxilas definidas numa ficha variante só será possível se a superfície de travagem, dimensões dos calços, etc., assim obtidas se encontrarem indicadas numa ficha aplicável ao respectivo automóvel (ver também Art. 254-2 para Viaturas do Grupo de Produção - Grupo N).

Quanto às Variante-Kit (VK), elas não são utilizáveis a não ser nas condições indicadas pelo Construtor na Ficha de Homologação.

Isto diz principalmente respeito às peças que devem obrigatoriamente ser consideradas no seu conjunto, pelos concorrentes, e eventualmente, às especificações que devam ser respeitadas.

2) Evolução do tipo (ET)

(ver também Art. 254-2 para Viaturas do Grupo de Produção - Grupo N).

O automóvel deve corresponder a um estágio de evolução (independentemente da data real da sua saída de fábrica) e por conseguinte uma evolução deve ser aplicada na íntegra ou não o ser de todo.

Além disso, a partir do momento em que o concorrente tiver escolhido uma determinada evolução, todas as evoluções anteriores devem igualmente ser aplicadas, excepto se existir incompatibilidade entre elas: por exemplo, se duas evoluções sobre os travões tiverem lugar sucessivamente, utilizar-se-á unicamente a correspondente pela data ao estágio de evolução do automóvel

3) Evolução Desportiva (ES)

Se a ficha ES se referir a uma extensão anterior, ou à ficha base, o automóvel deverá corresponder ao estágio de evolução correspondente a esta referência; mais, a evolução desportiva deve ser aplicada integralmente.

2.1.9 – Componentes mecânicos

Elas compreendem todas as necessárias à propulsão, à suspensão, à direcção e à travagem, assim como todos os acessórios móveis ou não, que são necessários ao seu normal funcionamento.

2.1.10 – Peças de origem ou de série:

Peças que tendo sofrido todas as fases de fabrico previstas e efectuadas pelo construtor do veículo considerado, são montadas originalmente no veículo.

2.2 – DIMENSÕES

Perímetro do automóvel visto de cima:

Especifica-se que se trata do automóvel tal e qual ele se apresenta na grelha de partida para a prova em questão.

2.3 – MOTOR

2.3.1 – Cilindrada:

O volume V compreendido no (nos) cilindro (s) pela deslocação ascendente ou descendente do (dos) pistão (ões).

$$V = 0,7854 \times d^2 \times l \times n$$

Sendo: d = diâmetro

l = curso

n = número de cilindros

2.3.2 – Sobrealimentação:

Aumento da massa de mistura ar-combustível na câmara de combustão (em relação à introduzida pela pressão atmosférica normal, pelo efeito da inércia e pelos efeitos dinâmicos criados nos sistemas de admissão e/ou escape) por qualquer meio seja ele qual for.

A injeção de combustível sob pressão não é considerada como Sobrealimentação (ver Art. 252-3.1 das Prescrições Gerais).

2.3.3 – Bloco do motor: Cáster da cambota e dos cilindros.

2.3.4 – Colector de admissão:

No caso de alimentação por carburadores:

— Volume percorrido pela mistura ar-combustível desde a saída do (s) carburador (es) até ao plano de junta da cabeça.

No caso de alimentação por injeção com apenas uma borboleta:

— Volume que se estende desde o corpo da borboleta incluído no plano de junta da cabeça, conduzindo e regulando o débito de ar ou mistura ar-carburante.

No caso de alimentação por injeção e várias borboletas:

— Volume que se estende desde as borboletas incluídas no plano de junta da cabeça, conduzindo e regulando o débito de ar ou mistura ar-carburante.

No caso de motores Diesel:

— Sistema fixado à cabeça do motor, que distribui o ar desde uma entrada de ar ou uma conduta única até aos orifícios da cabeça.

2.3.5 – Colector de escape:

Capacidade que reagrupa a todo o momento os gases de pelo menos dois cilindros à saída da cabeça do motor e que continua até ao primeiro plano da junta que a separa do resto do escape.

2.3.6 – Para as viaturas com turbo-compressor, o escape começa depois do turbo-compressor.

2.3.7 – Cárter de óleo:

Os elementos aparafusados ao bloco dos cilindros e sob este, que contêm e controlam o óleo de lubrificação do motor. Estes elementos não podem ter qualquer fixação da cambota.

2.3.8 – Compartimento motor

Volume delimitado pela primeira área estrutural em torno do motor.

2.3.9 – Lubrificação por cárter seco

Todo o sistema que utilize uma bomba para transferir óleo de um compartimento para outro, excepto a utilizada unicamente para a lubrificação normal dos elementos do motor.

2.3.10 – Junta estática para partes mecânicas

A única função de uma junta é a de assegurar a estanquicidade entre pelo menos duas peças, imóveis em relação uma à outra.

A distância entre as faces das duas peças deverá ser inferior ou igual a 5 mm.

2.3.11 – Permutador

Elemento mecânico que permite a troca de calor entre dois fluidos.

Para permutadores específicos, nomear-se-á o primeiro fluido como o fluido a arrefecer e o segundo como o fluido que possibilita esse arrefecimento.

Ex.: Permutador óleo/água (o óleo é arrefecido pela água).

2.3.12 – Radiador

É um Permutador específico que permite o arrefecimento de um líquido por intermédio do ar. *Permutador líquido/ar.*

2.3.13 – Intercooler ou Permutador de Sobrealimentação

É um Permutador situado entre o compressor e o motor, que permite o arrefecimento do ar comprimido por intermédio de um fluido. Esse chama-se *Permutador ar/fluido.*

2.4 – EQUIPAMENTO ROLANTE

O equipamento rolante compõe-se de todas as peças da viatura, total ou parcialmente não suspensas.

2.4.1 – Roda

O aro e a jante; por roda completa, entende-se o aro, a jante e o pneu.

2.4.2 – Superfície de atrito dos travões:

Superfície de contacto dos calços sobre os tambores ou das pastilhas sobre as duas faces dos discos numa rotação completa da roda.

2.4.3 – Suspensão McPherson:

Por “suspensão McPherson”, deve entender-se todo o sistema incluindo um elemento telescópico que não garante necessariamente a função de amortecimento e/ou suspensão, portador da manga de eixo, articulada na sua parte superior sobre um único pivot de fixação solidário com a carroçaria (ou com o chassis) e fixo na sua parte inferior sobre um veio transversal que assegura o travamento transversal e longitudinal ou sobre um veio transversal simples mantido longitudinalmente por uma barra estabilizadora ou por um tirante de triangulação.

2.4.4 – Eixo de torção

Eixo constituído por dois braços longitudinais, cada um ancorado à carroçaria por uma junta articulada e ligados entre si por um perfil transversal cuja rigidez em torção seja fraca, quando comparada com a sua rigidez em flexão.

2.5 – QUADRO – CARROÇARIA

2.5.1 – Quadro (chassis):

Estrutura de conjunto de um veículo que reúne as partes mecânicas e a carroçaria, incluindo todas as peças solidárias com a referida estrutura.

2.5.2 – Carroçaria:

No exterior: todas as partes inteiramente suspensas do automóvel que estão em contacto com o ar ambiente.

No interior: o habitáculo e o porta bagagens.

Convém diferenciar os seguintes tipos de carroçaria:

- 1) Carroçaria completamente fechada.
- 2) Carroçaria completamente aberta.
- 3) Carroçaria transformável: de capota flexível, rígida, manejável ou de tejadilho amovível.

2.5.3 – Banco

As duas superfícies que constituem o assento e o encosto do banco.

Encosto do Banco: a superfície medida da parte inferior da coluna vertebral, de uma pessoa normalmente sentada, até ao alto.

Assento do banco: a superfície medida da parte inferior da coluna vertebral, dessa mesma pessoa, até à frente.

2.5.4 – Porta-bagagens

Qualquer volume distinto do habitáculo e do compartimento motor, situado no interior da estrutura do automóvel.

Este (s) volume (s) é (são) limitado (s) no compartimento pela (s) estrutura (s) fixa (s) prevista (s) pelo construtor e/ou pelo lado traseiro dos bancos de trás na sua posição mais recuada e/ou, se for o caso, inclinados para trás 15° no máximo.

Este (s) volumes (s) é (são) limitado (s) em altura pela (s) estrutura (s) fixa (s) e/ou pela (s) separação (ões) móvel (eis) prevista (s) pelo construtor ou, na sua falta, pelo plano horizontal que passa pelo ponto mais baixo do vidro traseiro ou dianteiro.

2.5.5 – Habitáculo

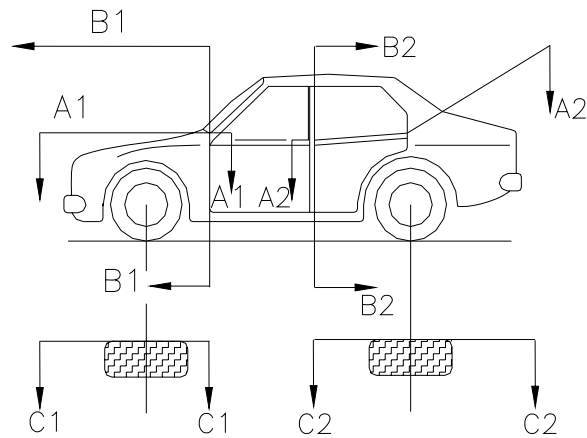
Volume interior no qual se situam o piloto e o (s) passageiro (s).

2.5.6 – Capota do motor

Parte exterior da carroçaria que se abre para dar acesso ao motor.

2.5.7 – Guarda-lamas

Um guarda-lamas é a peça definida pelo Desenho 251-1



Guarda-lamas dianteiro:

É a peça tocada pelo fluxo de ar, definida pela face interior da roda completa da viatura standard (C1/C1), o bordo da frente da porta da frente (B1/B1), situada sob o plano paralelo às embaladeiras e tangente aos cantos inferiores da parte visível do pára-brisas (A1/A1).

Guarda-lama traseiro:

É a peça tocada pelo fluxo de ar, limitada pela face interior da roda completa da viatura standard (C2/C2), o bordo dianteiro da porta traseira (B2/B2), situado sob o bordo inferior da parte visível do vidro da porta lateral traseira, e sob a tangente ao canto inferior da parte visível do vidro traseiro e ao canto inferior traseiro da parte visível do vidro lateral da porta traseira (A2/A2).

No caso de uma viatura com apenas duas portas -B1/B1 e B2/B2 – serão definidos pela parte da frente e traseira da mesma porta.

2.5.8 – PERSIANAS

Conjunto de lamelas inclinadas que escondem um objecto situado atrás delas e permitem a livre circulação de ar.

2.6 – SISTEMA ELÉCTRICO

Farol: Qualquer óptica cujo foco luminoso origine um feixe de profundidade, dirigido para a frente.

2.7 – DEPÓSITO DE COMBUSTÍVEL

Qualquer volume que contenha combustível que por qualquer meio passe para o depósito principal ou para o motor.

2.8 – CAIXA DE VELOCIDADES AUTOMÁTICA

— É composta por um conversor de binário hidrodinâmico, por uma caixa com engrenagens epicicloidais munidos de embraiagens e travões multi-discos que compreendem um número de relações de desmultiplicação determinado, e um comando de mudança de relação.

A mudança de relação de desmultiplicação pode fazer-se automaticamente sem desengrenar o motor da caixa e portanto sem interrupção da transmissão do binário motor.

As caixas de variação de desmultiplicação contínua são consideradas como caixas de velocidades automáticas com a particularidade de comportar uma infinidade de relações de desmultiplicação.