

# Apêndice III

## ao "ANEXO K" do CDI

### Testes de condição

Data de publicação da versão original pela FIA	Data de aplicação
18.12.2020	01.01.2021

Em caso de interpretações divergentes em relação à tradução, a versão original em língua francesa fará fé.

#### 1.

- 1.1 A integridade estrutural e corrosão dos elementos seguinte de todos os Automóveis descritos no Artigo 6 do "Anexo K" será verificada por teste não-destrutivo:
- triângulos de suspensão tubulares;
  - peças de suspensão em liga leve;
  - colunas completas e braços de direcção,
  - elementos da direcção em liga leve,
  - rodas em liga leve,
  - chassis tubulares em liga de alumínio.
- 1.2 Apenas para Automóveis de Fórmula 1 desde o Período G, os Testes de Condição adicionais devem ser realizados nos seguintes itens:
- balancins e articulações de suspensão,
  - tirantes e braços de suspensão,
  - cubos das rodas,
  - colunas de suspensão, sejam fundidas ou maquinadas,
  - suportes de suspensão,
  - pedal de travão,
  - barra de equilíbrio do pedal de travão,
  - soldaduras do arco de segurança (quando a estrutura do arco de segurança é parte integrante do chassis/monocoque, deve ser inspecionado sem a necessidade de removê-lo).
- 1.3 É altamente recomendável que inspeções semelhantes sejam realizadas em itens vitais à integridade do Automóvel, mas que podem não aparecer na lista acima.
- 1.4 Peças novas também estão sujeitas a este "Apêndice III" e a estes testes de condições.

#### 2.

Todos os itens acima (incluindo, para evitar dúvidas, peças sobressalentes) devem ser testados e certificados por métodos de ensaios não destrutivos adequados ao seu material e tipo de construção. Cada elemento deve ser claramente identificado e marcado ou gravado de forma indelével.

#### 3.

O certificado de ensaio e a declaração dos fabricantes devem acompanhar o HTP.

#### 4.

Os testes devem ser realizados de acordo com uma das seguintes normas:

- 4.1 **Inspeção visual**  
BSEN 970:1997 (ou edição em vigor ou norma equivalente reconhecida pela ADN do requerente)
- 4.2 **Detecção de defeitos por perfuração**  
BSEN 571-1:1997 (ou edição em vigor ou norma equivalente reconhecida pela ADN do requerente)
- 4.3 **Detecção de defeitos por fluxo magnético**  
BS 6072:1981 (ou edição em vigor ou norma equivalente reconhecida pela ADN do requerente)
- 4.4 **Detecção de defeitos por Raios X**  
BSEN 1435:1997 (ou edição em vigor ou norma equivalente reconhecida pela ADN do requerente)

## 5.

Qualquer solicitação para o HTP (ver categorias relevantes no Artigo 7 do “Anexo K”) deve ser acompanhada de um certificado válido mostrando que os componentes listados no Artigo 1 superaram aos testes de condição.

## 6.

Categorias sujeitas a esta norma:

- Automóveis de corrida bilugares com mais de 2 litros, desde o Período G.
- Automóveis de corrida monolugares com mais de 2 litros, desde o Período G.

## 7.

A menos que seja recomendado de outra forma pelo fabricante do Automóvel, que acredita que a frequência de testes deva ser maior, durante um período de:

- 2 anos para Automóveis de Fórmula 1, após o Período G,
- 3 anos para todos os outros Automóveis.