

COPA 106

REGULAMENTO TÉCNICO

VISA FPAK N° 003A/C106/2018 emitido em 03/01/2018



2018

COPA 106

REGULAMENTO TÉCNICO

Tudo o que não estiver expressamente autorizado:

- neste REGULAMENTO TÉCNICO
- nas Fichas de Homologação **FIA N/A - 5505** e **FIA N/A - 5453**

é rigorosamente interdita qualquer modificação técnica

Art. 1 – DEFINIÇÕES

1.1 – Tipo de viatura

Peugeot 106 XSI / Rallye MK1 em conformidade com o aspecto visual apresentado na página 1 das FH A-5505 (106 Rallye) e FH A-5453 (106 XSI)

Art. 2 – REGULAMENTAÇÃO

2.1 – Conformidade permanente

Os veículos admitidos, devem estar integralmente conforme o presente regulamento durante o desenrolar da prova.

2.2 – Regulamentação Técnica

O princípio da regulamentação técnica é a seguinte:

Nenhuma modificação técnica é autorizada, para além da constante no presente regulamento e o Artigo 254 do Anexo J.

As peças devem manter-se na sua posição e configuração original (não podendo ser trabalhadas/ maquinadas/ lixadas), assegurando as funções para as quais foram previstas de origem.

Só as modificações indicadas neste Regulamento Técnico **COPA 106** são autorizadas.

2.3 - Reparações

O piloto / concorrente será responsável pela conformidade das peças de substituição montadas na sua viatura e terá por isso, de se assegurar da sua conformidade técnica antes da sua utilização.

Art. 3 - CARROÇARIA

3.1 - Em todas as circunstâncias, as operações de substituição ou reparação de elementos da carroçaria deverão ser efectuadas em conformidade com as especificações originais. Qualquer viatura que apresente traços evidentes de reforços nas zonas de união dos elementos soldados será automaticamente considerada como não conforme com este Regulamento Técnico. Contudo, é permitido o reforço com soldas nos pontos de soldadura originais.

3.2 - É obrigatório a aplicação do rollbar marca **OMP Referência AB/105P/182**, fornecido pela **Heads Motorsport Lda**.

3.3 - É permitido a supressão dos bancos traseiros

- 3.4** – É autorizado a montagem de uma barra transversal soldada entre a parte superior das caves roda traseiras (topos de amortecedor) sendo o seu material aço carbonado estriado a frio sem costura contendo até 0.3% de carbono e com uma resistência mínima de tracção de 350 N/mm² sendo a sua medida em milímetros de 40 diâmetro por 2.0 de espessura ou 38 diâmetro por 2,5 espessura.
Esta barra tem por intuito a utilização para suporte das cintas dorsais do cinto de segurança ou de barra anti aproximação.
- 3.5** - O material dos painéis interiores das portas é livre desde que não apresente zonas cortantes ou qualquer outro perigo.
- 3.6** - Os vidros laterais, bem como o óculo traseiro, podem ser substituídos por outros de material de Policarbonato com uma espessura mínima de 4 mm.
Os vidros das portas dianteiras terão de ser em material transparente utilizando película antideflagrante incolor sendo de vidro e caso sejam em policarbonato têm de apresentar uma janela de abertura de correr com 130 mm (altura) x 220 mm (comprimento).
O material acrílico é expressamente proibido.
- 3.7** - É permitido suprimir ou retirar o sistema de chauffage sendo, contudo obrigatório prever um sistema de desembaciamento do vidro de para brisas.
É permitido ainda retirar a consola central.
- 3.8** - A instalação eléctrica pode ser modificada.
A bateria da viatura caso não se mantenha no seu local de origem pode ser deslocada para o interior do habitáculo, desde que seja do tipo seco e que a sua colocação esteja para trás das costas dos bancos do piloto ou copiloto.

Art. 4 - PESO

4.1 – Pesagem do veículo

Controle do peso poderá ser efetuado a qualquer momento durante uma prova COM OU SEM A EQUIPA A BORDO é interdito adicionar óleo ou qualquer outro líquido ou produto.

4.2 – Peso mínimo

O peso mínimo da viatura não pode ser inferior a **850 kg** (oitocentos e cinquenta kilos)

Entende-se por peso mínimo o peso real da viatura, sem piloto nem copiloto, nem o seu equipamento e com no máximo uma roda de reserva.

O peso mínimo da viatura com a equipa a bordo (piloto + copiloto + equipamento completo destes) e com uma roda suplente será de 1010 kg. Para além disso o peso definido como mínimo terá de ser sempre respeitado

A adição de qualquer líquido, produto ou material bem como a substituição de qualquer parte da viatura por outra mais pesada é interdita.

4.3 - Lastro

É permitido para perfazer o peso da viatura, a colocação de um ou mais lastros, na condição que estes serem constituídos por blocos sólidos e unitários, por meio de sistema de fixação sólida e visível ao chão do veículo, fixos por meio de parafusos, perfurados para passagem do fio de selagem e de forma que possam ser facilmente selados pelos comissários técnicos.

Se a viatura transporta um lastro para estar no peso regulamentar, este lastro terá **OBRIGATORIAMENTE** de ser objecto de uma declaração da parte do concorrente e ser selado pelos comissários técnicos da **COPA 106**, durante o controle técnico. O estado dos selos e a sua presença são da responsabilidade do concorrente. Todo o lastro não selado será considerado como uma não conformidade técnica.

Art. 5 - MOTOR

- 5.1-** Na **COPA 106**, os únicos motores permitidos são os motores **TU2J2**, e em conformidade com a FH N-5505.
- 5.2** – Os apoios de motor têm que manter a sua configuração original, o material que o compõe tem que ser de borracha ou seus derivados.
- 5.3** – Caixa electrónica de gestão do motor
 - 5.3.1** - Só a caixa electrónica de gestão do motor específica para o motor TU2J2 poderá ser a utilizada e colocada no local de origem.
 - 5.3.2** - Qualquer intervenção na caixa electrónica de gestão do motor é rigorosamente proibida, para tal, este componente será selado.
 - 5.3.3** - Em cada prova será atribuída, por sorteio, a cada concorrente a caixa electrónica de gestão do motor a utilizar para essa mesma prova. A metodologia de sorteio e entrega da caixa electrónica de gestão do motor será comunicada por aditamento.
- 5.4** - É permitida montagem de sistema de refrigeração de óleo. A sua montagem não pode implicar modificações na carroçaria para além da fixação.
- 5.5** - O escape é livre, a partir da saída do colector, sendo o colector o original. É recomendado o uso de catalisador.
- 5.6** - O motor será obrigatoriamente selado sendo a localização do(s) ponto(s) de selagem comunicada atempadamente por aditamento.

Art. 6 – SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO DE COMBUSTÍVEL

- 6.1** - É obrigatório a utilização do sistema de alimentação de gasolina de origem assim como o colector de admissão e o sistema de injeção e ainda a bomba de gasolina e o depósito de combustível.
- 6.2** - É permitida alteração da tubagem de gasolina original por tubagens do tipo aviação sendo o percurso destas tubagens livre.
- 6.3** – É obrigatório a montagem do sistema de admissão de ar e filtro de ar fornecidos pela **Heads Motorsports**.
- 6.4** - É obrigatória a utilização de gasolina comercial com um índice máximo de 98 octanas.

Art. 7 - TRANSMISSÃO

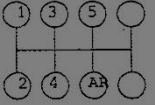
- 7.1** – Só é permitida a caixa de velocidades com a referência nº 20CB90. Não é permitida a utilização de qualquer tipo de carretos de dentes direitos.
- 7.2** - A caixa de velocidade será obrigatoriamente selada sendo a localização do(s) ponto(s) de selagem comunicada atempadamente por aditamento.
- 7.3** - Obrigatória utilização do rapport final de grupo cónico **13x59**. Não permita a utilização de qualquer tipo de diferencial autoblocante.

7.4 – Obrigatório a utilização dos rapports de caixa conforme quadro abaixo (tolerância de +-5%)

e) Rapports Ratios

	Manuelle Manual			
	nombre de dents number of teeth	rapport ratio	constant	origine
1	12 x 41	0,292		X
2	20 x 39	0,512		X
3	28 x 38	0,736		X
4	37 x 39	0,948		X
5	41 x 35	1,171		X
6				
AR / R	12 x 43	0,279		
Constante Constant				

f) Grille de vitesses
Gear change gate



7.5 – O comando de caixa desde que mantenha a configuração em H é livre.

7.6 - A embraiagem (*prensa, disco (monodisco) e rolamento de encosto*) é livre.

Art. 8 - SUSPENSÃO E DIRECÇÃO

8.1 - Amortecedores, são os obrigatoriamente adquiridos no **Jorge Amortecedores**.

8.2 - Braços de suspensão terão que ser os montados no carro de origem.

8.3 - Todos os casquilhos dos braços de suspensão e barra estabilizadora terão que ser do material de borracha e/ ou seus derivados.

É proibido a utilização de casquilhos rígidos (Teflon, Nylon,...)

8.4 - Os cabeçotes da suspensão são obrigatórios os de borracha (configuração original), específicos para os modelos em questão.

8.5 - Os alinhamentos de direcção são livres.

8.6 - O eixo traseiro não pode ser modificada a sua configuração, mas pode ser reforçado.

8.7 - Não é permitida a montagem/aplicação de direcção assistida.

8.8 – Molas são as fornecidas obrigatoriamente pela Heads Motorsport

8.9 - É obrigatório o uso de barras estabilizadoras (frente e trás) originais dos Peugeot 106 XSI ou Rallye conforme as dimensões e configurações mencionadas nas FH N-5453 (pág. 8) ou FH N-5505 (pág.9)

Art. 9 - TRAVÕES

9.1 - Não é permitido modificar o sistema de travagem original para os modelos em causa (pinças e bomba principal).

Os calços de travão frente (pastilhas) assim como as cintas de travão trás (das maxilas) têm que ser obrigatoriamente adquiridos na Heads Motorsport, Lda.

9.2 - Os discos travão frente ventilados, podem ser ranhurados ou perfurados, desde que cumpram as medidas da ficha de homologação FH A-5453 (pág.8 e 9) e FH A-5505 (pág. 16 e 17) e medida original.

9.3 - O uso das blindagens dos discos de travões dianteiros é facultativo.

9.4 - Travões traseiros têm que manter a configuração original (tambor).

9.5 - É permitido substituir a tubagem original por tubagens do tipo aviação.

Art. 10 - JANTES E PNEUS

10.1 - Jantes

É obrigatório a utilização das jantes 14, furação 4 x 108.

As mesmas depois de montadas, não podem ultrapassar os limites da carroçaria.

É permitido a utilização de alargadores de vias, com medida inferior a 20mm inclusive.

É altamente recomendável a utilização de pernes de roda com qualidade de material 12.9.

10.2 – Pneus

Tipo único, pneu **DMACK**, piso seco e molhado, com medida **175/60R14**, composto T71 e **homologação FIA**.

É obrigatória a utilização de pneus adquiridos à Heads Motorsport, Lda.

10.3 – Limitação à utilização de pneus

Não há limite de utilização de pneus.

Art. 11 - HABITACULO

É livre a escolha de todo o material interno, desde que cumpra as Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting 2018, as PER e as normas de segurança do art. 253 do anexo J.

Art. 12 - NORMAS DE SEGURANÇA

Cumprir as Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting 2018, as PER e as normas-das provas que a Copa 106 realizar.

Art. 13 - REPARAÇÕES DOS COMPONENTES SELADOS

Qualquer reparação a efectuar nas viaturas, poderá ser feita nas instalações de cada equipe, devendo posteriormente dirigir-se às instalações da **Heads Motorsport** para efectuar nova selagem, ou antes das verificações administrativas/técnicas da prova.