

COPA 106

REGULAMENTO TÉCNICO



COPA106

REGULAMENTO TÉCNICO

VISA FPAK nº 514T/C106/2019

Emitido em: 28/03/2019



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

ARTIGO 1. DEFINIÇÕES

1.1. Tipo de viatura:

- 1.1.1. Peugeot 106 XSI / Rallye MK1 em conformidade com o aspecto visual apresentado na página 1 das FH A-5505 (106 Rallye) e/ou FH A-5453 (106 XSI), podendo apresentar o para choques dianteiros com os faróis de nevoeiro (XSI) ou as grelhas (Rallye MK1)

ARTIGO 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.

ARTIGO 3. CARROÇARIA

- 3.1. Em todas as circunstâncias, as operações de substituição ou reparação de elementos da carroçaria deverão ser efetuadas em conformidade com as especificações originais, contudo, é possível reforçar lateralmente as cavas de roda traseiras de forma a criar resistência à barra transversal mencionada no ponto 3.4 deste artigo. 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 obrigatório a montagem de uma barra transversal soldada entre a parte lateral das caves roda traseiras ou aparafusada juntamente com o rollbar nos pontos de fixação do mesmo, sendo o seu material aço carbonado estriado a frio sem costura contendo até 0.3% de carbono e com uma resistência mínima de tração 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 dianteiros – os vidros laterais originais das portas dianteiras terão de utilizar uma película antideflagrante transparente e incolor.

3.7. Os vidros laterais, bem como o óculo traseiro, podem ser substituídos por outros de material de Policarbonato com uma espessura mínima de 4 mm.

É proibido a utilização de material acrílico. Nos vidros das portas dianteiras, desde que estes sejam substituídos por material policarbonato, é obrigatório a utilização de janelas de correr com 130 mm (altura) x 220 mm (comprimento).

A utilização de películas prateadas, espelhadas ou fumadas é autorizada sobre os vidros laterais traseiros, desde que, sejam feitas aberturas em forma de círculo de 70mm de diâmetro ou com uma superfície equivalente à medida desse círculo e que permitam ver do exterior, os ocupantes e o interior da viatura.

3.8. É permitido suprimir ou retirar o sistema de chauffage sendo, contudo obrigatório prever um sistema de desembaciamento do vidro de para brisas.

3.9. É permitido retirar a consola central.

3.10. A instalação elétrica pode ser modificada, exceto cablagem do motor conforme **art.254-6 do anexo J**. 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.

ARTIGO 4. PESO

4.1. Pesagem do veículo

O controle do peso poderá ser efetuado a qualquer momento durante uma prova COM OU SEM A EQUIPA A BORDO. Todos os reservatórios de líquidos de lubrificação, de refrigeração e travagem têm de se encontrar ao nível normal de funcionamento, exceto depósito de combustível.

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.

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.

ARTIGO 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 eletrónica de gestão do motor:

5.3.1. Só a caixa eletrónica 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 eletrónica de gestão do motor é rigorosamente proibida, para tal, este componente será selado.

5.3.3. Em qualquer momento da prova poderá ser trocada ou sorteada a cada concorrente a caixa eletrónica de gestão do motor a utilizar.

A metodologia de sorteio e entrega da caixa eletrónica de gestão do motor é da responsabilidade da comissão organizadora.

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 coletor, sendo o coletor o original. É recomendado o uso de catalisador.

5.6. O motor será obrigatoriamente selado sendo a localização do(s) ponto(s) de selagem da responsabilidade da comissão organizadora.

ARTIGO 6. SISTEMA DE REFRIGERAÇÃO

6.1. É permitido a utilização de radiador com configuração original, podendo o mesmo ser plástico, alumínio, ferro ou cobre. Respeitando a capacidade mencionada na ficha de homologação **FH N/A – 5505**.

6.2. A Ventoinha e seu acionamento é livre.

ARTIGO 7. SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO DE COMBUSTÍVEL

7.1. É obrigatório a utilização do sistema de alimentação de gasolina de origem: o coletor de admissão, o sistema de injeção (injetores, régua de injeção e regulador de pressão) e ainda a bomba de gasolina e o depósito de

combustível.

- 7.2. Não é permitido acrescentar qualquer elemento ao sistema de alimentação de combustível original.
- 7.3. É permitida alteração da tubagem de gasolina original por tubagens do tipo aviação sendo o percurso destas tubagens livre.
- 7.4. É obrigatório a montagem do sistema de admissão de ar e filtro de ar fornecidos pela **Heads Motorsports**, podendo ainda aplicar uma “pá de admissão copa 106” fornecida pela organização.
- 7.5. É obrigatória a utilização de gasolina comercial com um índice máximo de 98 octanas.

ARTIGO 8. TRANSMISSÃO

- 8.1. Só é permitida caixa de velocidades MA com a relação mencionada no ponto 8.4.
- 8.2. Não é permitida a utilização de qualquer tipo de carretos de dentes direitos.
- 8.3. A caixa de velocidade será obrigatoriamente selada sendo a localização do(s) ponto(s) de selagem da responsabilidade da comissão organizadora.
- 8.4. Obrigatória utilização de caixa de velocidades com rapport final de grupo cónico 10x57.
- 8.5. Não é permitida a utilização de qualquer tipo de diferencial autoblocante.
- 8.6. Obrigatório a utilização dos rapports de caixa conforme quadro abaixo (fig. 1) (tolerância de +-5%).

e) Rapports Ratios

	Manuelle Manual			
	nombre de dents number of teeth	rapport ratio	constant	synchro
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

```
graph TD
    subgraph Row1 [ ]
        direction LR
        C1((1)) --- C3((3)) --- C5((5)) --- C6(( ))
    end
    subgraph Row2 [ ]
        direction LR
        C2((2)) --- C4((4)) --- CAR((AR)) --- C7(( ))
    end
    Row1 --- Row2
```

Figura 1- Rapport de caixa de velocidades

- 8.7. O comando de caixa desde que mantenha a configuração em H é livre.
- 8.8. A embraiagem (*prensa, disco (monodisco) e rolamento de encosto*) é livre.

ARTIGO 9. SUSPENSÃO E DIREÇÃO

- 9.1. Amortecedores, são os obrigatoriamente adquiridos no **Jorge Amortecedores**.
- 9.2. Braços de suspensão terão que ser os montados no carro de origem.
- 9.3. Todos os casquilhos dos braços de suspensão e barra estabilizadora terão que ser do material de borracha e/ou seus derivados.
- 9.4. É proibido a utilização de casquilhos rígidos (Teflon, Nylon,...)
- 9.5. Os cabeçotes da suspensão são obrigatórios os de borracha (configuração original), específicos para os modelos em questão.

- 9.6. Os alinhamentos de direção são livres.
- 9.7. O eixo traseiro não pode ser modificada a sua configuração, mas pode ser reforçado.
- 9.8. Não é permitida a montagem/aplicação de direção assistida.
- 9.9. Molas são as fornecidas obrigatoriamente pela **Heads Motorsport**.
- 9.10. - 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)

ARTIGO 10. TRAVÕES

- 10.1. Não é permitido modificar o sistema de travagem original para os modelos em causa (pinças e bomba principal).
- 10.2. Os calços de travão frente (pastilhas) assim como as cintas de travão trás (das maxilas) têm que ser obrigatoriamente adquiridos na **Heads Motorsport, Lda**.
- 10.3. 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.
- 10.4. O uso das blindagens dos discos de travões dianteiros é facultativo.
- 10.5. Travões traseiros têm que manter a configuração original (tambor).
- 10.6. É permitido substituir a tubagem original por tubagens do tipo aviação

ARTIGO 11. JANTES E PNEUS

11.1. Jantes

- 11.1.1. É obrigatório a utilização das jantes 14, furação 4 x 108.
- 11.1.2. As mesmas depois de montadas, não podem ultrapassar os limites da carroçaria.
- 11.1.3. É permitido a utilização de alargadores de vias, com medida inferior a 20mm inclusive.
- 11.1.4. É altamente recomendável a utilização de pernes de roda com qualidade de material 12.9.

11.2. Pneus

- 11.3. Tipo único, pneu **DMACK**, piso seco e molhado, com medida **175/60R14**, composto T71 e **homologação FIA**.
- 11.4. É obrigatória a utilização de pneus adquiridos à **Heads Motorsport, Lda**.
- 11.5. Limitação à utilização de pneus

- 11.5.1. Não há limite de utilização de pneus.

ARTIGO 12. HABITÁCULO

- 12.1. É livre a escolha de todo o material interno, desde que cumpra as Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting 2019, as PER e as normas de segurança do art. 253 do anexo J.

ARTIGO 13. NORMAS DE SEGURANÇA

- 13.1. Cumprir as Prescrições Gerais de Automobilismo e Karting 2019, as PER e as normas das de homologação

ARTIGO 14. REPARAÇÕES DOS COMPONENTES SELADOS

- 14.1. Qualquer reparação a efetuar nas viaturas, que interfira com selagens, é obrigatório comunicar à organização para proceder a nova selagem.