

**REGULAMENTO TÉCNICO – CARS & VIBES CUP | 2023****VISA FPAK Nº606T/CVC/2023**  
**Emitido em 27/04/2023****Artigo 1 - INTRODUÇÃO**

**1.1** – O presente Regulamento Técnico tem de ser respeitado em qualquer momento da competição e se as regras que se seguem não especificarem claramente que um ato pode ser praticado, então o mesmo não pode ser praticado.

**1.2** – Para o benefício de todos os concorrentes, esta abordagem será rigorosamente aplicada pelo Organizador do troféu Cars & Vibes Cup.

**1.3** – Para os fins deste Regulamento, modificação significa qualquer alteração no desenho, material, formato, dimensão, adição ou remoção de material e/ou acabamento de superfície de qualquer componente exceto, desgaste normal ou procedimentos de reparação.

**1.4** – Nos termos considerados apropriados pelo Organizador do troféu Cars & Vibes Cup, poderão ser aplicadas penalizações financeiras a qualquer transgressão das regras constantes do presente Regulamento.

**1.5** – A transgressão grave ou persistente das regras constantes do presente Regulamento pode resultar na não autorização do concorrente em participar em futuras provas / eventos do troféu Cars & Vibes Cup.

**Artigo 2 - DESCRIÇÃO GERAL**

**2.1** – O presente Regulamento é para viaturas de produção padrão, Honda Civic Type-R EP3 1998cc, 3 portas com produção entre 2001 e 2006.

**2.2** – O objectivo do troféu é que seja uma fórmula de corridas para o uso continuado, onde a habilidade de condução e controlo da viatura são de importância primordial e onde o desenvolvimento técnico do mesmo é estritamente proibido.

**2.3** – Sempre que necessário, a organização recorrerá à Ficha de Homologação FIA N5646 como padrão para a verificação de algum parâmetro. Nessa ficha a organização reger-se-á pelas páginas em que constam informações referentes ao Grupo N.

**2.4** – Na eventualidade de contradição entre o presente regulamento e a referida Ficha de Homologação, prevalecerá sobre a Ficha de Homologação o disposto no regulamento.

**Artigo 3 - REQUISITOS DE SEGURANÇA**

**3.1** – É obrigatória a instalação de um extintor de incêndios, sistema Instalado “vulgo extinção automática”), no mínimo, 4 (quatro) litros e que cumpra com os requisitos da regulamentação técnica FPAK/FIA.

**3.2** – A estrutura protectora de segurança (Roll bar) normalizado e aparafusado, fabricado pela OMP com a referência AB/105P/314 é de utilização obrigatória e fornecido pela organização.

**3.3** – É obrigatória a instalação de barras de reforço estrutural, vulgarmente conhecidas como “sapatas” (fornecidas com o Roll bar) nas bases/pés do arco principal e semi-arcos laterais do arco de segurança.

**3.4** – São obrigatórias as proteções do arco de segurança conforme artigo Artigo 253-8.4 e desenho 253-68 do Anexo J, para evitar ferimentos. Estas proteções devem ter homologação FIA 8857-2001 tipo A e constarem na Lista Técnica FIA nr 23. Para provas sem copiloto, as proteções são obrigatórias unicamente no lado do piloto.

**3.5** – São obrigatórios os cintos de segurança com homologação FIA em vigor de, pelo menos, 5 pontos de apoio em conformidade com as LT 24 ou LT 57 FIA. Terá de haver uma particular atenção ao ângulo dos cintos de segurança e seus pontos de ancoramento (Anexo J Art.253-6.2).

**3.6** – É proibido fixar os cintos de segurança aos bancos ou aos seus suportes. Um cinto de segurança pode ser instalado nos pontos que o construtor destina a esse fim. As localizações geométricas recomendadas para os pontos de fixação têm de seguir o indicado pelo desenho 253-61, do Anexo J.

**3.7** – O assento do condutor (Banco de competição com homologação FIA em vigor conforme Listas Técnicas FIA 12, 40 ou 91) será colocado de acordo com a posição indicada pelo fabricante, usando os pontos de fixação e calhas originais.

**3.8** – Podem ser colocados suportes de assento ajustáveis, desde que consignadas pela regulamentação FIA.

#### **Artigo 4 - REQUISITOS TÉCNICOS GERAIS E EXCEPÇÕES**

**4.1** – O presente Regulamento Técnico define de forma taxativa as modificações que são admitidas, entendendo-se que todas as restantes são proibidas.

**4.2** – Em caso de dúvida sobre a legalidade ou aceitação de alguma modificação, esta terá de ser exposta ao Organizador do Troféu previamente ao início de qualquer trabalho. Cabe ao Organizador troféu Cars & Vibes Cup decidir sobre a admissão ou não da mesma.

#### **Artigo 5 - DEFINIÇÃO DE TERMOS**

##### **5.1 – STANDARD:**

É uma peça, cuja especificação, características, colocação e método de operação de uma peça é conforme o fornecido quando nova pelo fabricante, para o modelo e data da viatura, conforme conste no formulário de inscrição.

##### **5.2 – PADRÃO STANDARD:**

Uma peça de substituição que tem um formato similar, forma, função, operação e características como uma peça standard e é fabricada usando materiais e processos de fabrico semelhantes, por exemplo, uma peça padrão standard fabricada por um fabricante de equipamento não original que é completamente intercambiável com a peça standard.

**Artigo 6 - REQUISITOS DE PARTICIPAÇÃO**

**6.1** – A viatura deverá apresentar boas condições mecânicas, de segurança e com uma boa manutenção.

**6.2** – Todas as viaturas terão de possuir um passaporte técnico FPAK e este terá de ser apresentado aos comissários técnicos, em cada corrida. Estes serão preenchidos e atualizados ao longo do ano.

**6.3** – Os defeitos apresentados pelas viaturas terão de ser rectificadas, desde que não de segurança, num período de tempo a ser determinado pelos comissários e/ou Organizador do troféu Cars & Vibes Cup.

**6.4** – O Organizador do troféu Cars & Vibes Cup reserva-se no direito de requerer a qualquer participante que remova ou substitua da sua viatura qualquer peça ou conjunto de peças, para efeitos de verificação da(s) mesma(s).

**6.5** – O Organizador do troféu Cars & Vibes Cup, sempre que entender apropriado, pode fornecer uma peça de substituição ou conjunto de peças, que terão de ser utilizadas até que o Organizador assim determine.

**6.6** – Qualquer não conformidade será tratada como violação do presente Regulamento.

**6.7** – Qualquer infracção ao presente Regulamento poderá implicar, em acréscimo às penalidades aplicadas pelo CCD/FPAK, a aplicação de penalidades por parte do Organizador.

**6.8** – Em caso de não conformidade, o participante será responsável por todos os custos relacionados com a troca de peças.

**6.9** – O Organizador do troféu Cars & Vibes Cup reserva-se o direito de pedir para trocar qualquer peça ou conjunto de peças da viatura por peças standard ou de padrão standard nos casos em que isso é permitido, a qualquer momento durante uma prova/evento e em qualquer viatura que esteja a competir.

**6.10** – A recusa de um concorrente em remover ou substituir da sua viatura qualquer peça ou conjunto de peças, para efeitos de verificação da(s) mesma(s) impossibilita o mesmo a partir desse momento em participar na(s) prova(s), ou no restante da mesma.

**Artigo 7 - CHASSIS**

**7.1** – Tem de ser utilizado uma viatura de marca e modelo Honda Civic Type-R EP3 de 3 portas. É permitido a utilização de viatura LHD (volante à esquerda) e RHD (volante à direita)

**7.2** – Em todas as provas existirá um lastro para viaturas LHD ou RHD, variável consoante a pista em que decorre a prova.

**7.3** – Nenhuma parte do chassis pode ser alvo de operações de remoção, modificação ou adição, incluindo qualquer soldadura que possa alterar a rigidez ou modificar a viatura.

**Artigo 8 - CARROÇARIA**

**8.1** – Os participantes têm de conservar a aparência externa standard da sua viatura. Não é permitido acrescentar ou remover qualquer componente ao exterior do carro. (Exemplo:

“lips” ou “asas” que não sejam de origem, só são permitidas se devidamente autorizadas pela comissão organizadora)

**8.2** – É permitido aplicar decalques, autocolantes ou coberturas à viatura, à exceção das áreas reservadas ao Organizador do troféu Cars & Vibes Cup.

**8.2.1** – Não é permitido aplicar decalques, autocolantes ou coberturas à viatura, que tapem espaços entre painéis de carroçaria, entradas de ar, etc. Os comissários técnicos podem a qualquer momento obrigar a retirar quaisquer decalques, autocolantes ou coberturas a uma viatura.

**8.3** – Todas as portas terão de ser equipadas com fechaduras e mecanismos de operação originais, e terão de estar destravadas durante qualquer treino ou corrida. Se a viatura tiver um sistema de fecho central instalado, o respetivo fusível tem de ser removido.

## **Artigo 9 – INTERIOR**

**9.1** – Nenhuma parte do interior que faz parte integral do chassis pode ser removido, modificado ou adicionado.

**9.2** – Na separação entre o habitáculo e o motor, dois furos podem ser feitos para permitir a passagem do cabo de accionamento para o corta corrente assim como para o sistema de extinção, cujos comandos exteriores terão de ser colocados na parte inferior do para-brisas, nas extremidades (Esqa ou Drta) da sua moldura.

a) “Extinção automática”, assinalado no exterior a sinalização indicada por um símbolo E vermelho dentro de um círculo branco de 10 cm de diâmetro, com bordo vermelho.

b) Corta circuitos, assinalado por meio de um raio vermelho colocado num triângulo azul debruado a branco com pelo menos, 12 cm de base.

**9.3** – O acabamento interior, acessórios, luz de cortesia e assentos de passageiros têm de ser removidos.

**9.4** – O tablier tem de permanecer instalado.

**9.5** – É permitido um corte no tablier para facilitar a inserção do arco de segurança, mas a consola central e o envolvente do travão de mão têm de se encontrar em conformidade com as condições preconizadas no modelo de origem.

**9.6** – É permitido remover o rádio, assim como a unidade de ar condicionado e a suas respetivas instalações. No entanto é obrigatório manter o sistema de chauffage, e que o mesmo funcione.

**9.7** – Os acabamentos interiores das portas podem ser substituídos por painéis.

**9.8** – Os pedais originais terão de estar colocados na sua posição original, usando a montagem standard. É permitido colocar placas de extensão nos pedais. A medida máxima da extensão do pedal é 120mm em altura x 80mm de largura x 4mm de espessura.

**9.9** – Uma placa de alumínio com dimensões máximas de 700mm x 550mm x 3mm pode ser instalada por baixo dos pés do piloto.

Nenhum lastro poderá ser colocado debaixo desta placa.

**9.10** – Um lap timer pode ser montado. Em caso de ser instalado, obterá alimentação da tomada do isqueiro, do corta corrente ou da ficha OBD, não sendo permitido alimentação doutra fonte.

**9.11** – É permitida a montagem de tubagem, de comprimento máximo de 300mm e 75mm ou menos em diâmetro, para auxiliar a ventilação do piloto, tanto no ventilador do lado do piloto como no do lado do passageiro.

**9.12** – Os airbags do condutor e do passageiro têm de ser retirados.

**9.13** – É obrigatório remover ou fazer um bypass do imobilizador.

## **Artigo 10 – EXTERIOR**

**10.1** – Nenhum painel pode ser cortado, furado ou modificado de qualquer outro modo, além dos expressos neste regulamento.

**10.2** – O mínimo de 3 (três) espelhos retrovisores têm de estar montados (1 interior e 2 exteriores).

**10.3** – Um espelho interior grande angular é recomendado.

**10.4** – Os espelhos exteriores terão de ser montagens standard ou padrão standard Honda Civic EP3 (2001-2006), colocados na posição original do fabricante.

**10.5** – Todos os espelhos têm de permitir a visualização da traseira da viatura e não podem ser ajustados de modo a beneficiar de um aproveitamento aerodinâmico.

**10.6** – Todos os elementos standard de montagem dos para choques dianteiros e traseiros, terão de estar presentes. No para choques dianteiro, pode ser feita uma abertura de cada lado, para facilitar unicamente a colocação de faróis auxiliares (só em corridas noturnas). Também pode ter uma abertura em um dos lados para facilitar unicamente a montagem de cintas de reboque, conforme o regulamento.

**10.9** – O capot deve ser fixado com 2 (dois) fechos de segurança (Tipo Baioneta).

**10.10** – É permitido fazer 2 (dois) furos no capot e na travessa frontal do compartimento do motor, para instalar pernos de capot (fechos de segurança).

**10.11** – O para brisas tem de ser de vidro laminado HPR standard ou padrão standard.

**10.12** – Os vidros standard, laterais e traseiro, devem ser mantidos.

**10.13** – Uma película transparente com espessura máxima de 100 microns terá de ser colocada na parte interior de todos os vidros laterais e traseiros. Para o vidro lateral dianteiro do lado do condutor é obrigatório o uso de uma rede de protecção em conformidade com a regulamentação FIA Anexo J Art. 253-11.2.

**10.14** – O mecanismo elevatório standard (eléctrico ou manual) terá de ser mantido e tem de estar operacional.

**10.15** – Um gancho de reboque terá de ser montado à frente e à retaguarda, sendo que o seu local terá de ser indicado por uma seta de cor vermelha, laranja, branca ou de cor que contraste com a cor dos pára-choques.

**10.16** – Todos os painéis da carroçaria têm de ser standard ou de padrão standard.

**10.17** – É obrigatório a instalação de um transponder.

**10.18** – Fixações extras (Tipo Dzus) e placas de reforço (Max. 1mm de espessura x 30mm x 80mm), são permitidas, uma de cada para cada lado, para o lado de fora da junção entre os guarda-lamas e o para choques frontal e traseiro.

**10.19** – As peças, tanto superior (plástico) como inferior (metálico) por baixo do para brisas, podem ser modificados das seguintes formas:

**10.19.1** – Um furo (diâmetro Max. 32mm) pode ser feito na peça inferior, imediatamente acima de cada escora frontal, para permitir que seja inserida uma chave sextavada no topo do veio do amortecedor. Os furos devem ter proteção fechada para manter a proteção contra incêndios.

**10.19.2** – Até 3 furos podem ser feitos na peça inferior, para permitir a passagem de cabos.

**10.19.3** – Até 3 furos podem ser feitos na peça superior para possibilitar a montagem de puxadores de cabos. Uma placa de reforço pode ser usada na parte inferior da peça para lhe conferir mais resistência. Um cabo tem de acionar o extintor e outro acionar o corta corrente. Todos os puxadores têm de estar marcados com autocolantes, no capot (Conforme exemplos: art.9.2 alíneas a) e b).

### **Artigo 11 - ALTURA AO SOLO**

**11.1** – A distância mínima entre o cárter ou ponto mais baixo do motor e o solo não pode ser inferior a 60mm sem o piloto a bordo. A viatura terá de poder passar, por uma bitola de 60 mm x 60 mm e com 800 mm de comprimento. Este teste terá que ser efetuado numa superfície plana. A regulação da altura só poderá ser feita sem alteração de nenhum dos componentes de origem.

### **Artigo 12 - REGULAMENTO GERAL DO MOTOR**

O motor terá de ser uma unidade standard de 4 cilindros Honda, código K20a2, não excedendo os 1998cc. Nenhuma modificação de qualquer género é autorizada ao motor. A montagem de peças standard e padrão standard é obrigatória a não ser quando expressamente descrito nos seguintes números:

#### **12.1 – ÁRVORE DE CAMES**

Não é permitida nenhuma modificação à árvore de cames standard.

#### **12.2 – CAMBOTA**

Não é permitida nenhuma modificação à Cambota standard.

#### **12.3 – VOLANTE DO MOTOR**

Não é permitida nenhuma modificação ao Volante do Motor standard.

#### **12.4 – EMBRAIAGEM**

Não é permitida nenhuma modificação à embraiagem standard. Não é permitido uso de embraiagens reforçadas ou similares.

#### **12.5 – CILINDROS**

Não é permitida nenhuma modificação aos cilindros e bloco.

#### **12.6 – CABEÇA DO MOTOR.**

Altura do bloco: 211.85mm (min) - ponto 311 da FH.

Altura cabeça do motor: 103.85mm (min) - ponto 321 c) da FH.

Junta da cabeça: 0.7 (+/- 0.2mm) - ponto 322 da FH.

#### **12.7 – VÁLVULAS**

Não é permitida nenhuma modificação às válvulas standard.

#### **12.8 – PISTÕES**

Não é permitida nenhuma modificação aos pistões standard.

#### **12.9 – SISTEMA DE LUBRIFICAÇÃO**

Não é permitida nenhuma modificação ao sistema de lubrificação standard.

#### **12.10 – SELO DE INSPECÇÃO DO MOTOR**

Em caso de haver necessidade de inspecionar um motor, 2 (dois) parafusos na parte da frente do cárter e 2 (dois) parafusos na parte da frente da tampa das válvulas, têm de apresentar furação de 2,5mm, ter o fio de arame passado e podem ser submetidos a selagem. Os 2 (dois) parafusos do cárter serão apertados em conjunto com arame e selados pelos Comissários Técnicos. Os 2 (dois) parafusos da tampa das válvulas, serão apertados em conjunto com arame e selados pelos Comissários Técnicos.

#### **12.11 – AR CONDICIONADO**

Se estiver montado como standard, o compressor e respetiva tubagem, podem ser removidos. Ao remover o ar condicionado é necessário substituir a correia auxiliar por uma standard ou padrão standard.

#### **12.12 – POSIÇÃO**

O motor tem de estar montado na posição original de fábrica e pelo método definido pelo fabricante.

#### **12.13 – SISTEMAS DE ARREFECIMENTO**

Não é permitida nenhuma modificação ao sistema de arrefecimento standard. A bomba de água tem de ser a peça OEM, não pode ser modificada e o impulsor tem de estar presente e a funcionar conforme entendido pelo fabricante. A correia auxiliar tem de possuir 6 (seis) pistas / 7 (sete) nervuras.

#### **12.14 – SISTEMA DE ADMISSÃO**

Não é permitida nenhuma modificação ao sistema de admissão standard. Por tal, a utilização de filtros de ar standard ou de padrão standard, é obrigatório. O uso de filtros "free flow" não é permitido. Não é permitido o uso de isolamento térmico, sob qualquer forma. É permitida a utilização de uma conduta, de modo a canalizar ar para o sistema de admissão. Essa mesma conduta, tem de ser de fibra de vidro, ou tubo maleável.

#### **12.15 – SISTEMA DE ESCAPE**

O sistema de escape a ser utilizado é o sistema de escape fornecido pela organização. Apenas é permitido o uso do sistema de escape fornecido pela organização. A linha de escape e panela têm 4 pontos de fixação (ganchos). Todos os pontos de fixação, têm de utilizar as borrachas de origem. Os coletores têm de ser standard ou padrão standard. Não é permitido o uso de isolamento térmico, sob qualquer forma.

#### **12.16 – SISTEMA DE IGNIÇÃO**

Não é permitida nenhuma modificação ao sistema de ignição standard.

O Sistema de Gestão do Motor (ECU) tem de ser totalmente standard, bem como a sua calibração. É obrigatório a utilização de velas standard ou de padrão standard, com os seguintes números de peças: **Denso:** IK22G, **NGK:** NGK-IFR7G-11KS.

#### **12.17 – SISTEMA DE COMBUSTÍVEL**

O sistema montado do fabricante tem de se manter totalmente inalterado. A utilização de bombas alternativas ou equipamentos de regulação de pressão são proibidos.

#### **12.18 – MODIFICAÇÕES PROIBIDAS**

Com a exceção dos itens que foram mencionados, é expressamente proibido maquinar, fresar, esmerilar, polir, soldar, modificar ou de outra forma qualquer, adaptar peças.

### **Artigo 13 – SUSPENSÕES**

**13.1** – É obrigatória a utilização dos seguintes amortecedores fornecidos pela organização:

<b>Amortecedor</b>	<b>Bilstein</b>
Frente Esquerdo	F4-VE3-B878-H4
Frente Direito	F4-VE3-B877-H4
Traseiro	F4-BE5-B879-H4

**13.2** – Não é permitida nenhuma modificação aos amortecedores. Não é permitido instalar mais de que uma borracha de amortecimento a cada amortecedor ou cortar as existentes.

**13.3** – Devem ser utilizadas as seguintes molas:

<b>Peça</b>	<b>Bilstein</b>
Frontal	E4-FD1-Y585A00
(Mola de Suporte)	E4-FD1-Z351A00
Traseira	E4-FD1-Y942A00

**13.4** – As quatro molas instaladas têm de ser da mesma marca.

**13.5** – Os braços de suspensão inferiores frontais têm de ter especificação standard e estar em condições funcionais. Apenas é permitido a montagem do “camber bolts” fornecidos pela organização. O camber máximo permitido é de 3.5°.

**13.6** – O camber máximo permitido na traseira é de 3.5°.

**13.7** – Nenhuma modificação são permitidas à suspensão, pontos de montagem, rótulas, amortecedores ou molas, com exceção dos casquilhos que são de marca livre.

**13.8** – Barra anti aproximação frontal superior é permitida.

**13.9** – Barra anti aproximação traseira interior (dentro do habitáculo) standard ou padrão standard é permitida.

**13.10** – Barras estabilizadoras frontal e traseira standard ou padrão standard são permitidas.

**13.11** – Barras estabilizadoras frontal e traseira standard ou padrão standard podem ser desligadas.



**Artigo 14 – TRANSMISSÕES**

**14.1** – A transmissão será com a montagem standard OEM com o código tipo NPQ3, apenas com exceção do autoblocante Quaife fornecido pela Organização com o código tipo QDF9U. Deve ser alojado (no caso de componentes de embraiagem e engrenagens) dentro do alojamento de caixa de velocidades em liga OEM standard e montado conforme os requisitos do fabricante. Os 2 (dois) parafusos na parte superior da Caixa de velocidade, têm de apresentar furação de 2,5mm, para que o fio de arame passe e possam ser submetidos a selagem.

**14.2** – As relações de caixa finais permitidas são:

<b>Mudança</b>	<b>2001-2006</b>
Primeira	3.266
Segunda	2.130
Terceira	1.517
Quarta	1.212
Quinta	0.972
Sexta	0.780
Marcha atrás	3.583
Relação Final	4.764

**14.3** – Não é permitida nenhuma outra modificação ou alteração de componentes.

**Artigo 15 - SISTEMA ELÉCTRICO****15.1 – GERAL**

O sistema elétrico standard Honda Civic Type-R EP3 será mantido. Não é permitido modificar a cablagem ou os seus auxiliares, excepto nos seguintes casos:

**15.1.1** – O sistema de disparo do airbag terá de ser removido.

**15.1.2** – Montagem de cablagem para os faróis auxiliares frontais (só em corridas noturnas).

**15.1.3** – O interruptor na traseira do corta corrente deve ser introduzido no cabo azul a partir do interruptor de ignição.

**15.1.4** – Corrente para as câmaras onboard deve ser usada a partir da tomada do isqueiro. É permitido instalar uma tomada multi-saídas na tomada do isqueiro.

**15.1.5** – O cabo positivo para o transponder deve ser tomado a partir do cabo azul na traseira do interruptor de ignição.

**15.2 – ILUMINAÇÃO EXTERIOR**

**15.2.1** – Todas as luzes standard (luzes laterais de frente e retaguarda, 3 (três) luzes de travão, piscas frontais e traseiros, médios e máximos) têm de estar todos presentes e em pleno funcionamento.

**15.2.2** – Luzes standard ou de padrão standard terão de ser as usadas. HID, LED e lâmpadas H4 atualizadas, são permitidas.

**15.2.3** – Um par de faróis LED (4500 Lumens / 40Watts ou similar) pode ser montado apenas para corridas que decorram durante a noite.

**15.3 – BATERIA**

**15.3.1** – Uma bateria de 12 volts deve ser equivalente em tamanho, peso e capacidade (Ah), conforme a bateria original do fabricante, montada na posição standard, firmemente segura e tendo o borne positivo isolado.

#### **15.4 – ALTERNADOR**

**15.4.1** – Um alternador de especificação standard e em condições funcionais, tem de ser montado. Nenhuma modificação ao alternador é permitida, ao seu mecanismo de propulsão ou circuitos eléctricos.

**15.4.2** – A correia auxiliar terá de ter tensão suficiente para que o alternador funcione conforme entendido pelo fabricante.

#### **Artigo 16 - ESCOVAS LIMPA PARA BRISAS**

**16.1** – Escovas limpa para brisas, terão de estar montadas e operacionais, pelo menos à frente.

**16.2** – Não é permitida nenhuma modificação à lâmina das escovas e ao seu mecanismo.

#### **Artigo 17 – TRAVÕES**

**17.1** – É obrigatório a utilização dos calços de travões frontais Ferodo DS1.11 e calços de travões traseiros Ferodo DS2500, ambos fornecidos pelo organizador.

**17.2** – O sistema ABS tem de estar sempre ligado e funcional.

**17.3** – Discos de travão standard ou de padrão standard, serão os utilizados. Discos de travão com sulcos da superfície de fricção, furos, ranhuras ou outras alterações de características face ao standard são proibidos.

**17.4** – Tubos standard de borracha têm de ser substituídos por tubos de malha de aço fornecidos pela organização.

**17.5** – O travão de mão standard terá de permanecer na posição determinada pelo fabricante e estar completamente operacional.

**17.6** – É permitido o aproveitamento das aberturas originalmente destinadas aos faróis de nevoeiro, exclusivamente para arrefecimento do sistema de travagem nas rodas frontais, utilizando um tubo flexível adequadamente resistente às altas temperaturas de travagem de diâmetro máximo de 95mm.

**17.6.1** – Este sistema tem de permanecer totalmente aberto, não é permitido tapar a entrada de ar com nenhum material.

**17.6.2** – É permitido retirar as proteções metálicas por trás dos discos, para que estes arrefeçam melhor.

#### **Artigo 18 - RODAS/DIRECÇÃO**

**18.1** – É apenas permitida a instalação do suporte da caixa de direcção fornecido pela organização, não é permitida qualquer outra modificação ao sistema de direcção.

**18.2** – O volante standard pode ser usado.

Um volante alternativo aprovado pelo Organizador é permitido, assim como um sistema de “quick release” em conformidade com as regras FPAK para esse efeito (Anexo J Art.255-

5.7.3.9).

**18.3** – Não são permitidos espaçadores de rodas.

**18.4** – Têm de ser usados pernos de roda standard.

**18.5** – Têm de ser usadas jantes de liga de alumínio standard Honda Civic Type-R EP3, 7Jx17 ET45 (Part Number: 5ST-770).

## **Artigo 19 – PNEUS**

### **19.1 – ESPECIFICAÇÕES**

**19.1.1** – A única medida permitida é 205/40 R17.

**19.1.2** – Todos os pneus devem ter uma profundidade de piso, de pelo menos 1mm em 75% do piso, quando a viatura é presente aos Comissários em qualquer momento da prova.

**19.1.3** – O uso de dispositivos de aquecimento de pneus ou de retenção de calor dos mesmos, tratamento dos pneus ou do seu composto, é proibido.

**19.1.4** – Não é permitido alisamento/raspagem de pneus.

**19.1.5** – Não é permitido alterar o tipo de mistura e o “grip” original dos pneus através de adição de substâncias ou de qualquer outro meio.

**19.1.6** – A utilização de qualquer dispositivo que permita ao pneu manter as suas performances com uma pressão interior igual ou inferior à pressão atmosférica é proibida.

**19.1.7** – O interior do pneu (espaço compreendido entre a jante e a parte interna do pneu) terá que conter apenas ar atmosférico.

**19.1.8** – Não é permitido transportar qualquer roda de reserva a bordo.

### **19.2 – FABRICANTE NOMEADO**

Todos os pneus usados em treinos e corridas devem ser os Toyo R888R com a marca do Organizador na parede do pneu.

### **19.3 – FORNECEDOR**

Todos os pneus têm de ser comprados à Dispnal Pneus Lda.

## **Artigo 20 - PESO**

**20.1** – Em qualquer momento da prova/evento o conjunto carro + piloto terá de pesar, no mínimo, 1180kgs.

**20.2** – Se for necessário o uso de lastro para o piloto, este será colocado numa caixa de lastro que será fixada no piso do carro no local do banco do pendura (removido) ou diretamente no piso do carro no local dos pés do pendura.

**20.3** – Se for necessário o uso de lastro para o carro, este terá de ser colocado, na zona dos pés do lado do passageiro, e ter os parafusos furados para que o lastro seja selado. Para o mesmo efeito, pode-se utilizar uma outra caixa de lastro, colocada na zona dos pés do lado do passageiro, com furos para que o lastro seja selado.

**20.4** – Qualquer lastro do carro, tem de ser declarado aquando das VTI (Verificações Técnicas Iniciais), ter os parafusos furados ou caixa furada, de modo a que o lastro seja selado.

**20.5** – Todo o lastro que não se apresente selado numa Verificação Técnica (no final de qualquer sessão oficial) não é considerado para o peso do carro.

## **Artigo 21 - DEPÓSITO DE COMBUSTIVEL/COMBUSTIVEL**

### **21.1 – DEPÓSITO DE COMBUSTIVEL**

**21.1.1** – O depósito de combustível terá de ser um item de produção standard Honda Civic Type-R EP3, com capacidade máxima de 50 litros, montado na posição original do fabricante.

**21.1.2** – Não são permitidas modificações ao depósito, á unidade de envio, à bomba de combustível e regulador de pressão.

**21.1.3** – O painel da tampa da bomba de combustível, deve dar acesso à bomba e ao regulador de pressão

### **21.2 – TAMPA DE ABASTECIMENTO**

**21.2.1** – A tampa standard com fecho pode ser substituída por uma sem fecho.

**21.2.2** – A tampa exterior pode ser removida.

### **21.3 – PROTECÇÃO DO DEPÓSITO**

**21.3.1** Será montada, no local especificado, uma protecção do depósito de combustível, fornecido pelo Organizador.

### **21.4 – COMBUSTIVEL**

**21.4.1** – O carburante a utilizar será de comercialização corrente, limitado a índice octano RON 98, desde o início até ao final do evento e adquiridos exclusivamente à bomba designada como bomba oficial de prova.

## **Artigo 22 - NÚMEROS**

Os números de corrida serão amarelos fluorescentes e terão as seguintes localizações e dimensões, com o tipo de letra Arial Bold:

a) Vidros laterais traseiros, 200mm de altura;

b) Para-brisas, 150mm de altura;

c) Vidro traseiro, 100mm de altura.

## **Artigo 23 - PUBLICIDADE OBRIGATÓRIA**

A publicidade obrigatória nas viaturas será definida pelo Organizador.