



REGULAMENTO TÉCNICO 2025



TYPERLEGACYCUP.COM



Atualizado a 27.06.2025**VISA FPAK Nº 671T/TRLC/2025 Emitido em 26/06/2025****REGULAMENTO TÉCNICO – TypeR Legacy Cup | 2025****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 TypeR Legacy 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 – A transgressão grave ou persistente das regras constantes do presente Regulamento, pode resultar na não autorização do concorrente em participar em futuras competições do troféu TypeR Legacy Cup.

1.5 - A comissão técnica pode a qualquer altura do campeonato recorrer a peças de referência standard, padrão standard, do kit ou o que for aplicável para comparação.

Artigo 2 - DESCRIÇÃO GERAL

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

2.2 – O Troféu tem como objetivo uma fórmula de corridas para o uso continuado, onde a habilidade de condução e controlo da viatura são de importância máxima.

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 incêndio, de no mínimo 4,25L (quatro ponto vinte cinco litros), de accionamento automático ou manual e que cumpra com os requisitos da regulamentação técnica FPAK/FIA.

3.2 – A estrutura protetora de segurança (vulgo Rollbar), fornecida no kit de montagem pela promotora, é de uso obrigatório e cumpre com os requisitos FPAK/FIA (Anexo J). O procedimento de aplicação está disponível no manual de montagem fornecido pela organização.

3.3 – É obrigatória a instalação de bases de reforço estrutural, vulgarmente conhecidas como “sapatas” (fornecidas com o Rollbar), a serem soldadas ao Chassis, por baixo dos 6 pontos de fixação.

3.4 – São obrigatórias as proteções do arco de segurança conforme artigo Artigo 253-8.4 e desenho 253-68 do Anexo J. Estas proteções devem ter homologação FIA 8857-2001 tipo A e constarem na Lista Técnica FIA nr 23. Para competições 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 – No assento do condutor (Banco de competição com homologação FIA em vigor conforme Listas Técnicas FIA 12, 40 ou 91), 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 TypeR Legacy Cup decidir sobre a admissão ou não da mesma.

Artigo 5 - DEFINIÇÃO DE TERMOS

5.1 – STANDARD:

É uma peça, cuja especificação, características, aplicação e método de operação da mesma, é conforme o fornecido quando nova pelo fabricante.

5.2 – PADRÃO STANDARD:

Uma peça de substituição que tem um formato, forma, função, operação e características similares a uma peça standard.

Artigo 6 - REQUISITOS DE PARTICIPAÇÃO

6.1 – A viatura deverá apresentar condições mecânicas, estruturais e de segurança que permitam a sua participação em prova.

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 retificados num período de tempo a ser determinado pelos comissários e/ou Organizador do troféu TypeR Legacy Cup.

6.4 – A comissão técnica do Troféu TypeR Legacy 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 – Qualquer não conformidade será tratada como violação do presente Regulamento.

6.6 – Qualquer infração do presente Regulamento, poderá implicar penalidades aplicadas pelo CCD/FPAK.

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

6.8 – A comissão técnica do troféu TypeR Legacy Cup, reserva-se ao 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 competição e em qualquer viatura que esteja a competir.

6.9 – 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 de 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 permitida a utilização de viatura de volante à esquerda ou volante à direita.

7.2 – 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.

7.3 - Os reforços estruturais originais aparafusados ao Chassis, terão de permanecer aplicados (fotos no manual de montagem).

7.4 - É permitido fazer a remoção dos montantes do banco original do lado do condutor apenas e só, por forma a dar lugar a estruturas de fixação soldadas ao solo da viatura, para uma posição de condução mais baixa (ver fotos no manual de montagem).

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).

8.2 – É permitido aplicar decalques, autocolantes ou coberturas à viatura, à exceção das áreas reservadas ao Organizador do troféu TypeR Legacy 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 competição. Se a viatura tiver um sistema de fecho central instalado, o mesmo deve ser removido.

8.4 - Os picletes de travão manual das portas (fechaduras) existentes na guarnição interior deverão ser removidos.

Artigo 9 – INTERIOR

9.1 – Todo o interior da viatura deverá ser removido com a exceção de: Tablier, Consola Central até à cobertura do travão de mão e ambas as quartelas de porta (fotos no manual de montagem).

9.2 - O painel de instrumentos do veículo (quadrante), tem de permanecer montado e funcional.

9.3 - Na consola central terão de ser instalados os manípulos de corte de corrente e de acionamento de extinção.

9.4 - O isolamento acústico interior pode ser removido na sua totalidade, incluindo placas de alcatrão no solo e respetiva espuma do painel corta fogo (atrás da sofagem).

9.5 – É permitido remover o rádio, assim como a unidade de ar condicionado e suas tubagens/instalação.

9.6 - É obrigatório manter o sistema de sofagem e que o mesmo funcione na sua totalidade.

9.7 – Os pedais originais terão de permanecer na posição standard.

9.8 – Uma placa de alumínio de proteção e conforto, pode ser instalada por baixo dos pés do piloto. Nenhum lastro poderá ser colocado debaixo desta placa.

9.9 – 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 permitida alimentação de outra fonte.

9.10 – Os airbags do condutor e do passageiro têm de ser removidos, a tampa do airbag do passageiro pode permanecer e deve ser amovível.

9.11 – É obrigatório remover ou fazer um bypass ao sensor de impacto da viatura.

9.12 - Um espelho interior grande angular é recomendado.

Artigo 10 – EXTERIOR

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

10.2 – Os 2 espelhos retrovisores têm de estar montados e funcionais. Terão de ser montagens standard ou padrão standard Honda Civic EP3 (2001-2006), colocados na posição original do fabricante.

10.3 – 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.

10.4 – Todos os elementos standard de montagem dos para-choques dianteiros e traseiros, terão de estar presentes. Também pode ter uma abertura em um dos lados para facilitar unicamente a montagem de cintas de reboque, conforme o regulamento.

10.5 – É obrigatório fazer 2 (dois) furos no capot e na travessa frontal do compartimento do motor, para instalar pernos de capot (fechos de segurança). O mesmo se aplica para a tampa da bagageira.

- 10.6** – O para-brisas tem de ser de vidro laminado HPR standard ou de padrão standard.
- 10.7** – Os vidros laterais e traseiro terão de ser standard ou padrão standard.
- 10.8** – Uma película transparente com espessura máxima de 100 microns terá de ser colocada na parte interior de todos os vidros laterais e traseiro.
- 10.9** - Para o vidro lateral dianteiro do lado do condutor é obrigatório o uso de uma rede de proteção, em conformidade com a regulamentação FIA Anexo J Art. 253-11.2.
- 10.10** – O mecanismo elevatório standard dos vidros (elétrico), tem de ser mantido e tem de estar operacional em ambas as portas.
- 10.11** – 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 contrastante à cor base do carro.
- 10.12** – Todos os painéis da carroçaria têm de ser standard ou de padrão standard.
- 10.13** – É obrigatória a instalação de um transponder na cava da roda frente direita.
- 10.14** – Fixações extras e placas de reforço/junção, com um max. de 1,5mm de espessura x 30mm largura x 80mm de comprimento são permitidas. Deverá ser utilizada uma placa de junção de cada lado, em ambos os pára-choques, na zona de união à carroçaria.

Artigo 11 - ALTURA AO SOLO

11.1 – A distância mínima ao solo não pode ser inferior a 80mm com piloto a bordo. A viatura terá de poder passar por uma bitola de 80mm de altura, excluindo o tubo de escape central.

Artigo 12 - REGULAMENTO GERAL DO MOTOR

O motor terá de ser uma unidade standard de 4 cilindros Honda, código K20a2, não excedendo os 1998cc. O mesmo tem de estar montado na posição original de fábrica e pelo método definido pelo fabricante. 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:

CABEÇA MOTOR

12.1 - Árvores de cams, conjunto de molas de válvulas e válvulas têm de ser originais, bem como as guias de válvulas e suas cedes.

12.1.1 - (Quadro especificação de cams)

Cam admissão - duração 302° / abertura máxima de válvula - 12.27mm

Cam escape - duração 305° / abertura máxima de válvula - 10.95mm

12.1.2 - Molas de válvulas tem de estar somente fixas entre a base de assentamento e respetivo chapéu, nenhuma anilha de preenchimento é permitida nesta fixação.

12.1.3 - Válvulas

Válvula de admissão - 35mm diâmetro / haste - 5.48mm

Válvula de escape - 30mm diâmetro / haste - 5.4mm

12.1.4 - Guias e cedes tem de estar de acordo com as dimensões das válvulas mencionadas no ponto anterior.

12.2 - Cabeça motor tem de ser standard K20a2. Não é permitido retificar, lixar ou polir as condutas de admissão, escape e câmara de combustão.

12.2.1 - Altura mínima da cabeça de motor é de 103.85mm de acordo com o ponto 321 C) da FH

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

BLOCO MOTOR

12.3 - Bloco

12.3.1 - O bloco tem de ser Standard Honda K20a2 em alumínio com as respetivas camisas em aço. Não é permitida qualquer alteração ao mesmo. A altura mínima do bloco é de 211.85mm (ponto 311 da FH).

12.4 - Cilindros

12.4.1 - Não é permitida a retificação de cilindros para pistões de medida superior, o diâmetro standard terá de ser mantido (86.00mm). Em caso de danos ou desgaste dos cilindros, é permitida a substituição de camisas, sendo que a medida final terá de corresponder sempre aos 86.00mm. **Esta operação tem de ser comunicada à comissão técnica/organização a fim de proceder à verificação e posterior selagem.**

12.5 - Pistões e Bielas

12.5.1- Os pistões têm de ser standard Honda e a gravação **PRB** no topo dos mesmos tem de estar visível. Não é permitido o polimento ou remoção de peso do pistão.

12.5.2 - Os segmentos tem de ser standard ou padrão standard, a medida terá de corresponder ao pistão standard do ponto anterior.

12.5.3 - As bielas têm de ser standard Honda e a gravação **PRB** tem de estar visível no inferior da mesma. Não é permitida a remoção de peso, nem a alteração da distância standard dos entre centros (139.00mm).

12.6 - Cambota

12.6.1 - A Cambota tem de ser standard K20a2, não é permitida remoção de peso à mesma.

12.6.2 - É permitida a retificação de cambota nos moentes de apoio e biela, nas medidas 0.25 e 0.50 de forma concêntrica, com a finalidade de recuperação e durabilidade da mesma.

Em caso de necessidade de retificação a mesma terá de ser comunicada à comissão técnica/organização a fim de proceder à verificação e posterior selagem.

12.6.3 - Não é permitida a retificação de moentes de apoio e biela de forma excêntrica, não é permitido a retificação e reposição do escatel de cambota.

12.6.4 - Volante motor tem de ser standard K20a2, podem ser usados na versão fase1 e fase2, não é permitido a remoção de peso aos respetivos volantes de motor.

12.6.5 - Embraiagem tem de ser standard ou padrão standard. A circunferência do disco de embraiagem tem que ser fechada na sua totalidade e ser de material orgânico. Prensa reforçada e discos de composto metálico não são permitidos.

12.7 - Sistema de Lubrificação e carter

12.7.1 - O sistema de lubrificação de óleo de motor tem de ser standard. Não é permitida a alteração à bomba de óleo e à respetiva válvula de retorno da mesma.

12.7.2 - O cárter de óleo tem de ser standard. O mesmo tem de conter as chapas de retenção soldadas do kit fornecido pela Organização.

12.8 - Sistema de Arrefecimento

12.8.1 - A bomba de água tem de ser standard ou padrão standard assim como todas as tubagens do sistema de arrefecimento. Tubos de silicone não são permitidos.

12.8.2 - O radiador de refrigeração tem de ser standard ou padrão standard. As dimensões têm de respeitar a norma e materiais do fabricante.

ADMISSÃO E ESCAPE

12.9 - Colector de admissão, Borboleta, Caixa de Ar, Filtro de Ar, Conduto:

12.9.1 - Só é permitida a conduta de admissão, vulgo "pá troféu", fornecida pela organização para posterior canalização de ar à caixa do filtro.

12.9.2 - O Filtro de ar tem de ser K&N e é obrigatória a sua compra à organização.

12.9.3 - Caixa de filtro de ar é standard bem como a sua fixação, a "raspagem", remoção de paredes internas da mesma é permitida de forma livre. Não é permitido adicionar mais entradas na caixa de ar para além da original, assim como o isolamento térmico da caixa sob qualquer forma. O tubo de ligação da caixa de ar à borboleta tem de ser standard.

12.9.4 - A Borboleta tem de ser standard e manter os 62mm de diâmetro interior.

Não é permitida nenhuma alteração à borboleta incluindo desgaste ou polimento na rampa inicial.

12.9.5 - O Colector de admissão tem de ser standard K20a2, não sendo permitida nenhuma alteração ao mesmo.

12.9.6 - A junta da borboleta e colector de admissão tem de ser standard ou padrão standard em cartão. Não é permitida a utilização de juntas térmicas em Nylon, Teflon ou qualquer outro material.

12.10 - Sistema de escape:

12.10.1 - Colector standard Honda em aço, com ramificação de 4-1.

12.10.2 - Linha de escape de 63mm externos e panela de escape são permitidas, e fornecidas pela organização.

12.10.3 - As duas sondas têm de permanecer montadas e funcionais nos respectivos bocais do tubo de escape.

12.11 - Sistema de injeção:

12.11.1 - Os injetores, régua de injeção e respetiva tubagem têm de ser standard, bem como a bomba de combustível dentro do depósito (Artigo 21). Não é permitido nenhuma alteração à totalidade do sistema.

12.12 - Sistema de Ignição:

12.12.1 - As bobines têm de ser standard ou padrão standard. Não é permitida nenhuma alteração ao sistema de ignição assim como a utilização de bobines de alta performance que sejam similares às standard.

A referência das velas tem de ser: NGK - IFR7G-11KS.

12.13 - Unidade comando motor (ECU):

A unidade de comando motor tem de ser devidamente calibrada pelo parceiro do Troféu Niémotorsport, com morada em Rua D.Luís I nº525, 4440-809 Valongo. Não é permitida qualquer outra unidade de comando, podendo as mesmas ser sorteadas antes de cada prova, entre os participantes.

12.14 - Selagem de 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 de 0.8mm de espessura passado para serem 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.

12.15 – 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.

12.16 – MODIFICAÇÕES PROIBIDAS

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

Artigo 13 – SUSPENSÕES

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

Amortecedor	Bilstein
Frente Esquerdo	F4-VE3-B878-H4
Frente Direito	F4-VE3-B877-H4
Traseiro	F4-BE5-B879-H4
Mola	Bilstein
Frontal	E4-FD1-Y585A00
(Mola de Suporte)	E4-FD1-Z351A00
Traseira	E4-FD1-Y942A01
Amortecedor	BC Racing
Frente Esquerdo	Honda A16 03-05 Civic FWD EP3 FL
Frente Direito	Honda A16 03-05 Civic FWD EP3 FR

Traseiro	Honda A16 03-05 Civic FWD EP3 R
Mola	BC Racing
Frontal	62 140 012
Traseira	62 120 016

13.2 – Não é permitida nenhuma alteração aos amortecedores fornecidos no Kit (Bilstein/BC Racing). Cargas dos amortecedores e respetivas taragens de mola terão de apresentar os mesmos valores padrão dos seus fabricantes.

13.3 – Dada a possibilidade de competir com ambas as suspensões, não é permitido o intercâmbio de marcas no mesmo carro (Ex. BC Racing Frente e Bilstein Trás).

13.4 - Em caso de utilização da suspensão Bilstein, os topos dos amortecedores terão de ser Standard ou Padrão Standard.

13.5 - Em caso de utilização da suspensão BC Racing, é permitido fazer um corte rectangular nas torres frontais (chassi), com a finalidade de aceder aos parafusos de camber.

O corte não deverá exceder as dimensões do limite da afinação do mesmo.

13.6 - Os braços de suspensão frontais têm de ser standard ou padrão standard.

13.7 - As rótulas inferiores das mangas de eixo frontais têm de ser standard, ou padrão standard.

13.8 – Os braços de suspensão traseiros superiores (Afinadores de camber) fornecidos no Kit, terão de ser usados.

13.9 – Pontos de fixação de todos os braços de suspensão - frontais e traseiros - não poderão ser alterados.

13.10 - Casquilhos ou cinoblocos em Poliuretano, apenas são permitidos da marca StrongFlex de cor amarela que identifica a sua rigidez (90ShA).

13.11 – O uso de barra anti-aproximação frontal superior é permitido.

13.12 – Barra anti-aproximação traseira interior standard ou padrão standard é permitida.

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

13.13.1 - Barra estabilizadora traseira Honda Civic Type-R EP3 da versão Japonesa (22mm) é permitida.

13.13.2 - Terminais e pontos de fixação das barras estabilizadoras terão de ser standard ou padrão standard.

Artigo 14 – CAIXA DE VELOCIDADES - AGREGADOS

14.1 – A caixa de velocidades tem de ser Standard (Honda NPQ3).

14.2 - O diferencial original tem de ser removido e dar lugar ao diferencial de bloqueio Quaife fornecido pela Organização com o código QDF9U.

14.3 - É possível proceder ao reforço das três forquilhas dentro da caixa de velocidades, através de cunhas em aço, soldadas na semi-curva que abraça a luva e veio deslizante.

14.4 – As relações de caixa permitidas são:

Mudança	2001 - 2006
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

14.5 – O Kit de Embraiagem (prensa, disco e rolamento de encosto) tem de ser standard ou padrão standard.

14.6 - Os 2 (dois) parafusos na parte superior da caixa de velocidades têm de apresentar uma furação de 2,5mm, para que o fio de arame de 0.8mm de espessura passe e possam ser submetidos a selagem,(deixar pontas de arame com comprimento suficiente para o selo)

14.7 - 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:

15.2 – ILUMINAÇÃO EXTERIOR

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

15.3 – 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 – Nenhuma modificação/alteração ao alternador standard é permitida.

Artigo 16 - ESCOVAS LIMPA-PÁRA-BRISAS

16.1 – Escovas limpa-pára-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 na 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 e de diâmetro máximo interno de 65mm. É recomendado o uso de condutas de travão, devendo estas ser adquiridas exclusivamente à organização.

17.6.1 – Para a utilização das condutas de travão, é recomendado que as proteções metálicas por trás dos discos sejam mantidas, de modo a criar pontos de fixação.

Artigo 18 - RODAS/DIRECÇÃO

18.1 – É permitida a instalação do suporte nivelador dos tirantes de direcção, fornecido no kit pela organização (fotos no manual de montagem). Não é permitida qualquer outra modificação ao sistema de direcção. Rótulas axiais e ponteiras de direcção têm de ser standard ou de padrão standard.

18.2 – O volante standard pode ser usado com o respectivo airbag removido. Em alternativa pode ser utilizado outro volante, devidamente aprovado pela Comissão técnica.

18.3- Um sistema de “quick release” em conformidade com as regras FPAK para esse efeito, poderá ser utilizado (Anexo J Art.255- 5.7.3.9)

18.4 – Não são permitidos espaçadores de rodas.

18.5 – Pernos e porcas de roda terão de ser standard ou padrão standard.

18.6 – É obrigatório o uso de jantes de alumínio standard Honda Civic Type-R EP3, 7Jx17 ET45 (Part Number: 5ST-770).

18.7 - A assistência elétrica à direcção tem de ser mantida e estar funcional.

Artigo 19 – PNEUS

19.1 – ESPECIFICAÇÕES

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

19.1.2 – Todos os pneus tem de 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 o 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 comprimido.

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 têm de ser os NANKANG SPORTNEX CR-S, com a marca da Dispnal gravada na parede do pneu.

19.3 – FORNECEDOR

Todos os pneus utilizados em sessões oficiais têm de ser comprados à Dispnal Pneus Lda.

19.4 - Apenas e só na 1ª prova do campeonato é permitida a compra de no máximo 6 unidades. Nas restantes provas serão fornecidos pela organização 2 pneus marcados, por prova.

19.4.1 – Os pneus marcados com código de barras têm de ser montados no eixo da frente para a qualificação, corrida 1 e corrida 2 sem que os mesmos troquem de posição.

19.4.2 – A montagem de pneus no eixo traseiro é livre, pode ser novo ou usado, tem de conter a marca da Dispnal.

Artigo 20 - PESO

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

20.2 – 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 nas 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 – Recomenda-se o uso de depósito de combustível de competição FIA (FT3, FT3.5 ou FT5) sendo permitido o uso de depósito 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, à unidade de envio, à bomba de combustível e ao regulador de pressão.

21.1.3 – O painel da tampa da bomba de combustível (painel interior), deve dar acesso à bomba e ao regulador de pressão.

21.2 – TAMPA DE ABASTECIMENTO

21.2.1 – A tampa de rosca do bocal de abastecimento tem de ser standard.

21.2.2 – A tampa exterior de acesso ao bocal tem de ser mantida e o seu accionamento terá de ser Standard ou Padrão Standard.

21.3 – PROTECÇÃO DO DEPÓSITO

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

21.4 – COMBUSTÍVEL

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 adquirido exclusivamente à bomba designada como bomba oficial de prova.

Artigo 22 - NÚMEROS

22.1 - Os números de identificação do veículo, têm de ser colocados em ambas as portas.

Artigo 23 - PUBLICIDADE OBRIGATÓRIA

A publicidade obrigatória nas viaturas será definida pelo Organizador.

ATUALIZAÇÕES

Art. / Data	Estado	Art. / Data	Estado	Art. / Data	Estado
19.1.1/27.06	Atualizado				

Art. 19.1.1	A única medida permitida é 205/45 R17 .				
--------------------	---	--	--	--	--