



**CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
COMISSÃO NACIONAL DE RALLY
COPA PEUGEOT 2009 - RALLY DE VELOCIDADE**

REGULAMENTO TÉCNICO 2009

Este Regulamento segue o disposto nas normas do **Código Desportivo Internacional – CDI** publicado pela **Federação Internacional de Automobilismo – FIA**, o **Código Desportivo do Automobilismo – CDA** da **Confederação Brasileira de Automobilismo – CBA**, os Regulamentos Gerais da CBA, complementados ou modificados para as necessidades específicas da **Copa Peugeot 2009 – Rally de Velocidade**.

Não existe qualquer responsabilidade do Organizador e do Promotor da(s) entidade(s) supervisora(s), relativa a eventuais acidentes em que se envolvam os pilotos.

Artigo 1º: VEÍCULO: Serão utilizados exclusivamente os veículos **Peugeot 206 HB** e **207 HB**, preparados para rally, com motor **TU5JP4**, de **1600 cc**, **16** válvulas de **três portas**, definidos, modificado e vendido pronto para participar da **Copa Peugeot 2009 – Rally de Velocidade**, sem garantia pelo Promotor.

Parágrafo único: Placa do construtor e Identificação do veículo: nenhuma marca, nem elementos de identificação do veículo poderão ser retirados, trocados de lugar ou modificados, e deverão ser conservados sem retoques nem correções.

Artigo 2º: MANUTENÇÃO

- I **Motor** – Considera-se o motor uma unidade selada sobre a qual não é autorizado nenhum tipo de intervenção, seja para manutenção, regulagem, acerto ou conserto por parte do time do participante e/ou concorrente.

Parágrafo único: São exceções ao disposto no inciso I: troca de velas, óleo, filtros, correia do alternador e limpeza dos bicos injetores.

Parágrafo segundo: Uma estrutura montada pelo promotor, para receber os motores avariados, lacrados e equipados com sistemas de admissão, chicote do motor, intercambiador de calor, filtro de óleo e velas, será responsável pela manutenção e reparos destas unidades.



Parágrafo terceiro: O objetivo dessa estrutura é o de realizar análises de desgaste, investigar e corrigir falhas de funcionamento, através de perícia técnico/administrativa, ou até mesmo do reparo/conserto total da unidade.

Parágrafo quarto: Em todos os casos, o motor problemático será substituído por outro, devidamente lacrado, com as mesmas características e dentro dos parâmetros exigidos, despersonalizado e confiável, sempre acompanhado pelo Conselheiro Técnico do Promotor.

Parágrafo quinto: Os custos com os procedimentos previstos nos parágrafos anteriores serão de responsabilidade dos participantes.

Parágrafo sexto: Os motores são entregues lacrados e não poderão ser de maneira alguma trocados ou alterados pelos concorrentes.

Parágrafo sétimo: Será proibida a troca de motores entre veículos.

Somente será autorizada esta troca, caso o Promotor não disponha de motor novo para reposição imediata.

Por ocasião da primeira etapa, serão anotados no passaporte técnico, os números do motor e do chassi. O motor somente poderá ser trocado por um novo, desde que essa troca seja devidamente autorizada pelo Conselheiro Técnico do promotor, após sua análise técnica. Os custos dessa troca serão de responsabilidade exclusiva da dupla concorrente, conforme tabela vigente na ocasião.

Parágrafo oitavo: Fica autorizada a aplicação de um isolante térmico somente nos tubos da direção hidráulica. Esse isolante poderá ser em amianto.

II **Módulo de Injeção** – Considera-se módulo de injeção, uma unidade selada sobre a qual **não** é autorizado nenhum tipo de intervenção, seja para manutenção, alteração, acerto ou conserto por parte do time do participante e/ou concorrente.

Parágrafo único: O promotor poderá, em uma ou mais etapas, sortear os calculadores de injeção para os participantes da categoria **206** (Light ou Máster) para garantir a sua competitividade. Para a categoria **207 Super**, os calculadores de injeção serão substituídos, por ocasião da vitória técnica, em cada etapa pelo promotor, sendo devolvidos ao final da mesma.

III **Velas** – Deverão ser utilizadas as velas originais, com referência Peugeot nº 596062, modelo FR8ME.

IV **Filtro de Ar** – Será obrigatório o uso do sistema de admissão e do elemento filtrante fornecido pela Peugeot Sport.

V **Pastilhas de Freio** – Será obrigatório o uso de pastilhas de freio originais. As únicas autorizadas são:
Referência Peugeot 425276 (dianteira para os veículos até 2006),



Referência Peugeot 425378 (dianteira para os veículos 2006 em diante)

Referência Peugeot 25271 (traseira).

Será de responsabilidade de cada concorrente manter as marcas identificadoras que trazem os elementos escritos.

VI **Freio de mão** – O bloqueio / catraca do freio de mão poderá ser eliminado.

VII **Homologação / manual do proprietário** – Objetivando colaborar com a manutenção das unidades, estas serão entregues com uma ficha técnica de homologação e manual do proprietário do veículo.

Parágrafo primeiro: As operações de manutenção e reparo deverão respeitar o recomendado nos manuais de manutenção dos Automóveis Peugeot. Se for necessária a substituição de alguma peça, deverão ser utilizadas peças originais idênticas às utilizadas na montagem inicial da versão para competição, disponíveis junto ao Promotor.

Parágrafo segundo: O disposto no parágrafo anterior será válido também para o sistema completo de escapamento e seus elementos de fixação.

Parágrafo terceiro: Em princípio, e por não ter sido expressamente autorizado, ficam desde já proibidos quaisquer tipos de modificações.

Isto significa que não está autorizada nenhuma transformação ou modificação, seja qual for sua natureza, como, por exemplo: mecanização, soldagem, alteração de forma, mudança na montagem, alteração nos pontos de instalação/fixação, supressão, desconexões, tratamento térmico ou químico, etc., em qualquer peça do veículo.

Parágrafo quarto: Quaisquer modificações, incluindo as autorizadas pela FIA para os grupos A e N, que não estejam expressamente citadas no presente regulamento, estarão proibidas.

Parágrafo quinto: Se em decorrência de um acidente, for necessário realizar uma intervenção na estrutura e/ou em um elemento que afete a segurança do veículo, esta deverá ser examinada pelo Comissário Técnico da CBA e pelo Conselheiro Técnico da **Copa Peugeot 2009 – Rally de Velocidade**, que informarão aos Comissários Desportivos para que seja tomada a decisão sobre a participação do veículo na prova. Se essa participação não for autorizada, os Comissários Técnicos deverão entregar ao Concorrente um informe por escrito sobre os trabalhos que deverão ser realizados ou repetidos / refeitos.

Parágrafo sexto: Será permitida a substituição parcial ou total dos parafusos das rodas, por prisioneiros.

Parágrafo sétimo: Será permitida a colocação de apoios de pé para o piloto e o navegador.

Parágrafo oitavo: Não será permitido nenhum outro reforço, nem o alívio da estrutura de qualquer outro elemento.

Parágrafo nono: No momento da entrega do veículo ao signatário, o Promotor indicará uma lista de peças específicas de adaptação do veículo para a competição.



Parágrafo décimo: Não será permitida nenhuma modificação no eixo traseiro, nem em seus elementos de montagem.

Parágrafo décimo-primeiro: Não será permitida a instalação da tampa do porta-luvas.

Parágrafo décimo-segundo: O sistema de fixação do chapão será livre. O suporte metálico inferior do radiador poderá ser reforçado. Porém o mesmo não poderá ser modificado, descaracterizando as condições originais do veículo.

VIII **Ajustes autorizados** – Serão permitidos os seguintes ajustes:

Parágrafo primeiro: **Eixo Dianteiro** – a regulagem do paralelismo será livre. O caster, a cambagem e os pontos de encaixe são fixos, e não poderão ser modificados. Será permitida a utilização de um kit de barra estabilizadora disponível no estoque de peças do Promotor. A inclinação e o pivô são fixos e não poderão ser modificados.

Parágrafo segundo: **Regulagens de altura** – Todas as medições serão realizadas com pneus novos e frios, com uma pressão de **31lbs**.

As medidas serão divulgadas através de adendo específico

- a) Dianteira – XXX mm
- b) A medida será feita entre o solo e o berço em seu ponto mais baixo.
- c) Traseira – XXX mm. A medida será feita entre o solo e a longarina (ponto da carroçaria onde é fixado o braço traseiro da suspensão traseira).
- d) Qualquer outra característica deverá estar de acordo com as indicações contidas nos documentos técnicos e manuais publicados pela Peugeot-Citroen do Brasil Automóveis Ltda. e/ou pelo Organizador.
- e) Qualquer veículo controlado antes da prova que apresentar medidas diferentes das citadas acima não poderá participar da mesma. É permitida a sua correção.
- f) Qualquer veículo que apresentar medidas diferentes das citadas acima, fora das tolerâncias, poderá ser desclassificado da prova, ficando esta decisão a critério dos comissários técnicos.

Parágrafo terceiro: **Pára-barros** – Na traseira, o material e a fixação serão livres. A substituição dos pára-barros dianteiros também será permitida, desde que as medidas e o posicionamento permaneçam os originais, não podendo haver alterações. As medidas originais são:

- a) Altura – 39cm;
- b) Largura – 31cm.
- c) Excesso lateral máximo (para fora da linha do pára-lamas) – 6cm;



Parágrafo quarto: **Proteção do tanque de combustível** – Será permitida a aplicação de uma camada adicional de fibra de vidro/resina de poliéster. Será permitido também o acréscimo de uma folha de alumínio com espessura máxima de 0,8mm, comprimento de 40cm e largura de 10cm, fixada por rebites “pop” para cobrir a única parte arredondada desse protetor. O time/equipe deverá tomar o cuidado para que, na instalação, os rebites não estejam em contato com o reservatório de combustível. Será permitido também acrescentar uma folha de alumínio com espessura máxima de 0,8mm fixada por rebites “pop”, que seja suficiente para proteger o local de passagem do cano de descarga.

Parágrafo quinto: **Travas do capô e da porta traseira do veículo** – Os parafusos poderão ser substituídos por rebites “pop”. Será permitida também a instalação de um pedaço de tubo de borracha no cabo aparafusado no “cockpit”.

Parágrafo sexto: **Volante / Direção** – Além do volante original, entregue com os carros adquiridos zero Km, será permitido somente o uso de volante e cubo da marca SPARCO, podendo ser qualquer modelo.

Parágrafo sétimo: **Pára-choque** – No pára-choque dianteiro, será permitido o recorte em sua parte inferior, próximo ao defletor, para facilitar a montagem e desmontagem do chapão.

Parágrafo oitavo: **Escapamento** – Será permitida a aplicação de material adicional, reforço, (tubo) na região da curva do escapamento, normalmente danificada por batida de pedras. O diâmetro interno original do tubo de escapamento não poderá ser modificado.

IX Pressão de combustível – A pressão de combustível deverá ser, obrigatoriamente, de 4,2 BAR.

Artigo 3º: RELAÇÃO DA CAIXA DE VELOCIDADES: As relações da caixa e diferencial que equipam os veículos da **Copa Peugeot 2009 – Rally de Velocidade** são as únicas autorizadas para utilização, nas seguintes especificações:

- I Diferencial (relação final 4.92/1) – 13X64
 - a) Pinhão – 13;
 - b) Coroa – 64;

- II Caixa:
 - a) 1ª - 3.42 / 1 (12/41 dentes);
 - b) 2ª - 1.95 / 1 (20/39 dentes);
 - c) 3ª - 1.37 / 1 (30/41 dentes);
 - d) 4ª - 1.05 / 1 (37/39 dentes);
 - e) 5ª - 0.85 / 1 (41/35 dentes).

- III Será permitida a substituição da manopla da alavanca de câmbio, desde que o comprimento original do conjunto (alavanca + manopla) não seja alterado.



Artigo 4º: ASSISTÊNCIA: O Piloto deverá organizar sua própria assistência durante a prova, levando em conta rigorosamente as exigências do Regulamento Particular divulgado pelo Promotor.

Artigo 5º: COMBUSTÍVEL:

- I Os combustíveis recomendados para garantir o bom desempenho do motor serão:
- a) Na categoria 207: Álcool etílico;
 - b) Nas categorias 206 Master e 206 Light: Gasolina da marca Podium da Petrobrás.

Parágrafo único: Não será permitida a adição de qualquer tipo de “aditivo/produto” no combustível utilizado durante a competição. O combustível a ser utilizado deve ser adquirido na praça onde estiver sendo disputada a etapa **Copa Peugeot de Rally Velocidade**.

Na ausência do combustível recomendado na praça onde será disputada a prova, o mesmo poderá ser trazido de outra região.

- II Com o aval do Colegiado dos Comissários Desportivos poderão ser realizados controles de combustível em qualquer momento durante o transcorrer de uma prova, segundo os procedimentos em vigor no CDI. Para proceder aos referidos controles, deverá ser possível a retirada, do tanque de combustível, de um mínimo de três litros de combustível como amostra. O impedimento de tal procedimento resultará na exclusão ou desclassificação da dupla infratora.
- III A responsabilidade por danos causados ao motor, na hipótese da não utilização do combustível recomendado no inciso I deste artigo, será única e exclusiva da dupla concorrente, não cabendo à Peugeot Sport qualquer responsabilidade.
- III A utilização de outro combustível estará permitida, mas por conta e risco do concorrente e deverá estar sempre conforme o descrito no regulamento 2009 elaborado pela CNR – CBA.
- IV Será permitida a instalação do filtro de combustível original da marca, referência 156793, no interior do cofre do motor, fixado na parede anti-chamas.
- V A tubulação (aeroquip) deverá seguir a original de competição já utilizada nos veículos da **Copa Peugeot – Rally de Velocidade**



Artigo 6º: RODAS E PNEUS:

- I O único pneu admitido nos veículos da **Copa Peugeot 2009 – Rally de Velocidade** . é o da marca Yokohama, dimensão 185/65R14, Tipo A035.
- II Todos os pilotos deverão largar com no mínimo 02 (dois) pneus novos em cada etapa. Para garantir um maior controle, tanto dos pneus novos quanto dos usados, estes serão marcados em cada etapa e serão os únicos permitidos para utilização durante todo a etapa.

Parágrafo único: Fica estabelecida a aquisição de um mínimo de dois (2) e o máximo de seis (6) os pneus por etapa, (entende-se por etapa o final de semana das provas) os quais só poderão ser adquiridos no fornecedor oficial da **Copa Peugeot de Rally de Velocidade**

- III A recapagem e gravação de pneus, bem como qualquer tratamento mecânico e/ou químico estarão proibidos.
- IV **Roda Reserva** – A bordo do veículo deverá estar disponível pelo menos uma roda reserva, com as mesmas características e dimensões das demais rodas que equiparem o veículo. No máximo duas rodas reservas serão permitidas durante o evento.

Parágrafo único: Essa(s) roda(s) deverá(ão) estar solidamente presas no interior do veículo, e não poderá(ão) soltar-se em caso de colisão.

- V **Macaco e Chave de Rodas, ferramentas, etc.** – Serão livres quanto ao tipo e o local de fixação, e deverão estar solidamente fixados no interior do veículo, de maneira a não se soltarem em caso de acidente.
- V **Pressão** – Cada condutor poderá optar pela pressão dos pneus conforme sua preferência. Recomenda-se todavia, uma pressão de **31lbs**, medida com os pneus frios.

Artigo 7º: PESO: Em nenhum momento durante a prova, o peso do veículo em ordem de marcha e sem sua tripulação, deverá ser inferior a 970 quilogramas.

Artigo 8º: FARÓIS: Durante todo o transcorrer do evento, os veículos da **Copa Peugeot 2009 – Rally de Velocidade** deverão circular com os faróis baixos e lanternas traseiras acesas.



- I Para todos os efeitos, deverão ser conservados originais a instalação, acionamento e características das lâmpadas de série do veículo. O não cumprimento desta medida resultará na aplicação das penalidades previstas nas regulamentações vigentes.
- II Para etapas noturnas será autorizada a utilização de até quatro faróis auxiliares. A potência máxima de cada lâmpada não poderá exceder 60w e fica expressamente proibida a utilização de kit Xenon. A fixação dos faróis auxiliares deverá ser efetuada conforme prescrições do Anexo J FIA.

Artigo 9º: APRESENTAÇÃO E ESTADO DO VEÍCULO: O Colegiado de Comissários Desportivos, a pedido do Promotor, poderá impedir, no início do evento, a largada de um veículo em mau estado, sujo, incompleto, com os elementos da carroçaria danificados ou ausentes, etc. Os veículos deverão contar em todo momento, com seus logotipos, molduras, emblemas, lâmpadas dos faróis em funcionamento, lentes dos mesmos devidamente limpas, limpadores de pára-brisas, diant. e traz. também funcionando, espelhos retrovisores, assim como quaisquer itens que interfiram na segurança e na aparência dos mesmos.

Parágrafo primeiro: Os custos de manutenção desses itens, assim como de quaisquer outros, serão de responsabilidade do signatário, que não poderá reclamar o reembolso de nenhum gasto gerado na adequação de seu veículo.

Parágrafo segundo: Na hipótese de um veículo vir a ter seu pábrisa dianteiro danificado ou retirado durante uma especial e a dupla conseguir continuar na prova, tanto o piloto quanto o navegador deverão utilizar óculos especiais de proteção ou uso de capacete com viseira. Não será permitida a largada nas próximas especiais se a dupla não estiver utilizando óculos de segurança ou capacete com viseira. Se houver infração deste procedimento a dupla será desclassificada da competição.

É recomendada a instalação de um novo parabrisa para nova largada.

A largada somente será permitida após uma vistoria pelo Comissário Técnico.

Artigo 10 – BANCOS: Será obrigatória a utilização do banco Peugeot Sport Brasil modelo Hurricane Peugeot I ou II fabricado pela LICO, homologado FIA e fornecido pela Peugeot em todos os carros da **Copa Peugeot 2009 – Rally de Velocidade**

- I Suportes – O suporte do banco deverá ser o fornecido pela Peugeot Sport Brasil, e não poderá ser recortado o modificado, posto tratar-se de um item de segurança.
- II Quaisquer modificações, se necessárias, deverão ser realizadas pela Peugeot Sport Brasil.
- III Em caso de substituição dos bancos por qualquer motivo, o único banco autorizado será **Sparco 894 FAZ**, COM PROTEÇÃO LATERAL. (F = FIBRA AZ = AZUL).

Artigo 11 – CINTOS DE SEGURANÇA: O cinto de segurança deverá ser o fornecido pela Peugeot Sport Brasil, modelo LICO homologado pela FIA, e fornecido pela Peugeot em todos os carros da Copa Peugeot.



Parágrafo único: A instalação de um quinto ponto será permitida.

Artigo 12: GAIOLA DE PROTEÇÃO: A instalação de quaisquer equipamentos ou complementos no arco de segurança deverá ser realizada com a utilização de correias ou ganchos (amarras) de plástico, sem perfurações ou soldas. Por razões de segurança, será proibido:

- I Instalar qualquer tipo de equipamento ou complemento na barra transversal do arco próximo ao pára-brisa e/ou espelho retrovisor, e na barra longitudinal central, exceto o controle de volume do intercom.
- II Soldar qualquer dispositivo ou complemento no arco.

Artigo 13: EQUIPAMENTOS DE SEGURANÇA: Os veículos devem estar equipados conforme anexo J, artigo 353 (CDI-FIA).

Artigo 14: CARROÇARIA: Será permitida a aplicação ou a instalação de dispositivo antiderrapante no piso do veículo, desde que este não altere a rigidez da carroçaria, ficando claro que essa alteração poderá impactar no peso final do veículo.

Artigo 15: ALTERAÇÕES: O Organizador se reserva o direito de sugerir, a qualquer momento, alterações no presente Regulamento, com a aprovação da Comissão Nacional de Rally e homologação da Confederação Brasileira de Automobilismo. Essas alterações entrarão em vigor 30 dias após a publicação dos adendos pertinentes.

O presente regulamento foi aprovado pelo **Conselho Técnico Desportivo Nacional** e homologado pelo Presidente da **Confederação Brasileira de Automobilismo**

Rio de Janeiro, 20 de dezembro de 2008

Conselho Técnico Desportivo Nacional
José Haroldo Scipião Borges
Presidente

Confederação Brasileira de Automobilismo
Paulo Enéas Scaglione
Presidente