



**CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
COMISSÃO NACIONAL DE VELOCIDADE
COPA HB20 DE AUTOMOBILISMO
REGULAMENTO TÉCNICO GERAL 2019**

ADENDO 1

Seção I

Art. 1 – O presente **Adendo 01 substitui o texto do Regulamento Técnico** (exceto seções VI e VII) do Campeonato Brasileiro de Carros compostos pelo modelo Hyundai HB20, sempre obedecendo às normas do Código Desportivo do Automobilismo (CDA/CBA).

1.1– Todas as modificações que não são expressamente permitidas pelo presente Regulamento são proibidas, devendo assim, as peças, os sistemas, os componentes ou itens permanecerem original do veículo utilizado, exceto as examinadas e configuradas conforme a organização do evento (HRacing) em conjunto e com a anuência da parte técnica da categoria e aceitas pelo comissário técnico da entidade (CBA). Assim este deverá informar em caráter de urgência ao comissários desportivos desta mesma entidade (CBA) . Sendo que a resolução do fato será publicado imediatamente em forma de comunicado às equipes no “quadro oficial” e validado de imediato. Esta resolução sempre estará presando pelas adequações e novidades pertinentes aos anseios de desenvolvimento e equalização da categoria.

1.2- Por ser uma categoria “monomarcas” e de uma só equipe (HRacing) responsável pela preparação dos veículos, todo e qualquer item será em conjunto com o comissário técnico da categoria (CBA) avaliado e aprovado se assim for, sempre visando a competitividade da categoria.

1.3- Serão aprovados todos os veículos, com exceção dos que a partir da verificação do comissário técnico e ou desportivo não estejam enquadrados no Anexo J do CDA/CBA/FIA

1.4 –Todos os itens não mencionados neste regulamento **poderão** ser aceitos em forma de RPP e publicados no quadro de avisos do evento em questão.

Seção II

DOS VEÍCULOS ADMITIDOS

Art.2 – Será permitida a participação do modelo HB20 da Hyundai com motorização GAMMA 1.6 16V FLEX.

Hyundai Copa HB20



Seção III

DO PESO

Art.3 – O peso mínimo em “ordem de marcha” será verificado com a média do conjunto piloto+veículo é de 1.010kg (hum mil e dez quilogramas).

Seção

IV DO COMBUSTÍVEL

Art. 4 – Etanol hidratado fornecido pela organização (HRacing).

Seção V

DA IDENTIFICAÇÃO DOS VEÍCULOS

Art. 5 – Conforme art 8º do CDA

-Altura mínima de 260 mm

-Largura mínima do traço 45 mm

Seção VI

DO SISTEMA DE SEGURANÇA DO VEÍCULO

Art. 6 – As normas de segurança são as prescritas no CDA, Anexo J/FIA e especificamente neste artigo.

Acompanhar atualizações:

www.fia.com/homologations

www.fia.com/regulations#homologations

6.1 – No mínimo duas travas de segurança devem ser adicionadas ao capô do motor e à tampa do porta-malas do veículo.

6.2 – O mecanismo original de travamento e abertura do capô do motor e da tampa do porta malas dos veículos deve ser removido.

6.3 – O banco original do piloto deve ser removido e substituído por outro de competição devidamente válido e homologado (homologação mínima exigida: FIA 8855-1999 ou equivalente CBA).

6.3.1 – É obrigatória a utilização de um prolongamento do arco de segurança (Santo Antônio), em forma de “X”, para a fixação do banco do piloto .Este prolongamento deve ser confeccionado com tubos de mesmas dimensões dos utilizados no arco de segurança.

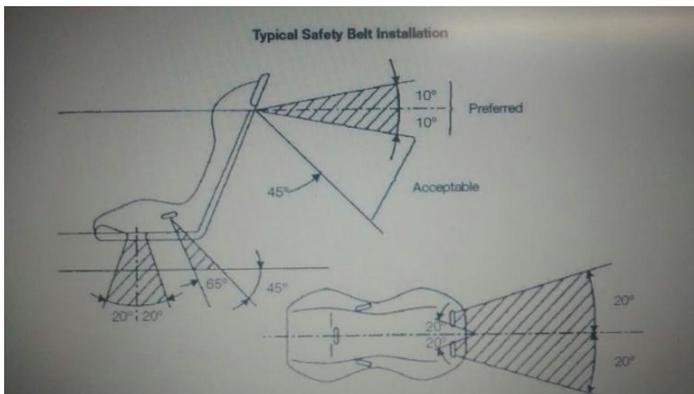
6.3.2 – A fixação do banco deve ser feita através de seu suporte lateral e, no mínimo, quatro parafusos de 8 mm (oito milímetros) de diâmetro ou mais.



6.3.3 – Todos os demais bancos devem obrigatoriamente ser removidos.

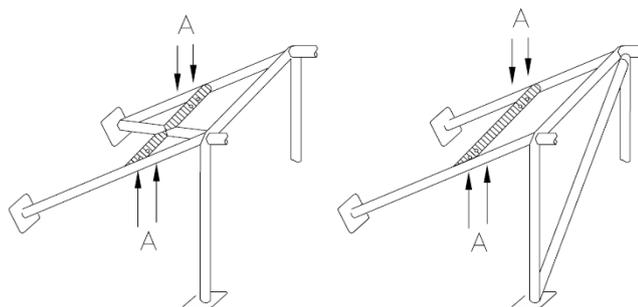
6.4 – É obrigatório o uso de cinto de segurança válido e homologado (homologação mínima exigida: FIA 8853/98 ou equivalente CBA) com, no mínimo, 5 (cinco) pontos de fixação.

6.4.1 – É proibido fixar os cintos aos bancos ou aos seus suportes. É permitida a fixação, sempre individualizada, nos pontos que o construtor do veículo destina a esse fim, desde que obedeça ao especificado neste artigo. As localizações geométricas recomendadas para os pontos de fixação devem fazer-se como mostra o desenho 253-61 do anexo “J” da FIA:



Os cintos dorsais devem dirigir-se para trás e para baixo e não devem ser montados com ângulos superiores a 45° em relação à horizontal que passa pelo topo do assento, e é aconselhado não ultrapassar um ângulo de 10°. Os ângulos máximos, em relação ao eixo do banco, devem ser de 20° divergente ou convergente (as cintas dos ombros podem ser montadas de forma a se intersectar, simetricamente, em relação ao eixo do banco da frente).

Os cintos dorsais podem ser instalados nos pontos de fixação dos cintos abdominais dos bancos traseiros, previstos pelo construtor. Também poderão ser fixados ou apoiados numa barra transversal traseira, fixada ao arco de segurança (ponto A) ou aos pontos de fixação superiores dos cintos da frente:

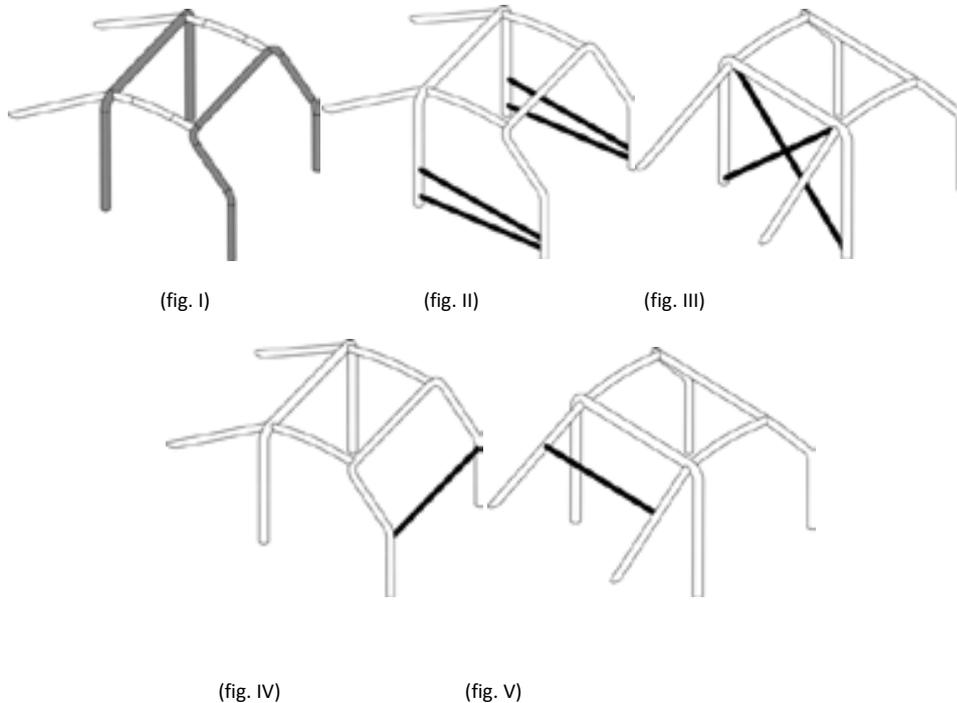


6.5 – É obrigatória a instalação de estrutura anti-capotagem/arco de segurança (Santo Antônio), conforme definido no Anexo J da FIA, com **no mínimo**: 6 (seis) pontos de fixação (fig. I), dois ou mais elementos longitudinais (fora o prolongamento feito para o “X” do banco) para cada porta dianteira (fig. II), dois ou mais elementos diagonais no arco principal traseiro (fig. III), um elemento de reforço

Hyundai Copa HB20



no arco principal dianteiro (fig. IV) e ao menos um elemento de reforço no arco principal na parte do porta-malas (fig. V).



6.5.1 – O material empregado na construção do arco deverá ser tubo de aço-carbono com dimensões mínimas de 38 mm (trinta e oito milímetros) de diâmetro e 2,5 mm (dois vírgula cinco milímetros) de espessura (1,5 mm para aço – cromo - molibdênio). Os pontos de apoio do arco de proteção com a carroceria/chassis deverão ser feitos através de chapas de aço com um mínimo de 3 mm (três milímetros) de espessura e 120 cm² (cento e vinte centímetros quadrados) de área (ex.: 10 cm x 12 cm). Estas chapas devem estar soldadas à carroceria/chassis e fixadas com 3 (três) parafusos ou mais, de no mínimo, 8 mm (oito milímetros) de diâmetro. Deverá haver um furo não passante em todas as barras, com diâmetro de 6mm (seis milímetros), para verificação da espessura mínima especificada.

6.6 – É obrigatório o uso de capacete válido e homologado.

6.6.1 - O uso de capacete aberto sem o "apoio do queixo" é proibido.

6.6.2 - **A utilização do sistema de retenção de impacto frontal (HANS) é OBRIGATÓRIA.**

www.rfeda.es/documents/20185/45671/Guia+uso+HANS

6.7 – O piloto deve, obrigatoriamente, utilizar roupas de proteção (macacão, luvas, sapatilhas e balaclava) válidas e homologadas FIA/CBA.

6.8 – É obrigatório o uso de extintor de incêndio de no mínimo 4 kg (quatro quilogramas) válido e completamente carregado, com acionamento ao alcance do piloto, sentado em seu banco e com o cinto de segurança atado. É obrigatória a instalação do acionamento externo do mesmo que deverá ser sinalizado por uma letra "E" em contraste com a cor do veículo.

6.9 – É obrigatório o uso de dois espelhos retrovisores externos, fixados um na direita e outro na esquerda, e um interno. Todos devem estar operantes

6.10 – É obrigatória a instalação de chave geral (corta corrente) com acionamento interno e externo.

6.10.1 – A chave externa deverá ser indicada por uma centelha vermelha, em um triângulo azul com borda branca, de no mínimo 12 cm de base.

Hyundai Copa HB20



Seção VII

DO SISTEMA PARA RESGATE DOS VEÍCULOS

Art. 7 – É obrigatória a instalação de um gancho dianteiro e um traseiro para reboque do veículo.

7.1 – Os ganchos para reboque devem estar fixados em pontos resistentes do monobloco/carroceria e em local de fácil acesso.

7.2 – Os ganchos devem ser pintados em cor contrastante com a do veículo.

7.3 – Os ganchos devem ser confeccionados com material flexível, sendo fita própria para reboque, corrente ou cabo de aço. Neste último caso, deverá possuir espessura mínima de 06 mm (seis milímetros), desde que seja aprovado pelo Comissário Técnico.

O presente regulamento foi analisado pela Comissão Nacional de Velocidade, aprovado pelo Conselho Técnico Desportivo Nacional e homologado pelo Presidente da Confederação Brasileiro de Automobilismo.

Rio de Janeiro, 12 de junho de 2019

Comissão Nacional de Velocidade

Alfredo Romulo Tambucci Jr.

Presidente

Conselho Técnico Desportivo Nacional

Carlos Roberto Montagner

Presidente

Confederação Brasileira de Automobilismo

Waldner Bernardo de Oliveira

Presidente