



CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO
CONSELHO TÉCNICO DESPORTIVO NACIONAL
COMISSÃO NACIONAL DE VELOCIDADE
CAMPEONATO BRASILEIRO HYUNDAI COPA HB20
REGULAMENTO TÉCNICO

Seção I

Art. 1 – O presente Regulamento Técnico abrange todos os veículos participantes do Campeonato Brasileiro de Carros compostos pelo modelo Hyundai HB20 e obedece 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 e da parte técnica da categoria e aceitas pelo comissário técnico. Assim este deverá informar em caráter de urgência aos comissários desportivos . Sendo que a resolução do fato será remetido imediatamente em forma de comunicado às equipes no “quadro oficial” e validado de imediato. Esta resolução sempre estará prezando pelas adequações e novidades pertinentes aos anseios de desenvolvimento e equalização da categoria.

Seção II

DOS VEÍCULOS ADMITIDOS

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

Seção III

DO CHASSI E CARROCERIA

Art. 3 – Os chassis (monoblocos) e carrocerias devem ser mantidos originais, salvo as alterações definidas pelo organizador em conjunto e anuência da CBA.

Seção IV

DO MOTOR

Art. 4 - O motor e seus apêndices/itens de funcionamento devem ser o original do veículo e ou fabricante /indústria conglomerada, com preparação sob a responsabilidade da área técnica da categoria.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



4.1 Toda e qualquer modificação emergencial fica a critério da parte técnica da categoria, desde que comunicada ao comissário técnico (CBA) da prova. Sendo assim, a anuência e concordância deverá ser analisada pelo mesmo e comunicada aos comissários desportivos (CBA) que farão o julgamento e aplicação imediata se necessário.

Seção V

DO SISTEMA ELÉTRICO DO MOTOR

Art.5 - O sistema elétrico deve ser mantido originais, salvo as alterações definidas pelo organizador em conjunto e anuência da CBA.

Seção VI

DO SISTEMA DE ARREFECIMENTO DO MOTOR

Art.6 - O sistema de arrefecimento do motor deve ser mantido original, salvo as alterações definidas pelo organizador em conjunto e anuência da CBA.

Seção VII

DO SISTEMA DE TRANSMISSÃO E CÂMBIO

Art. 7 -O sistema de arrefecimento do motor deve ser mantido original, salvo as alterações definidas pelo organizador em conjunto e anuência da CBA.

Seção VIII

DA SUSPENSÃO

Art. 8 – Todas as peças, sistemas, componentes ou itens da suspensão deverão permanecer originais e fixados de maneira original, entre si e/ou na ancoragem original do monobloco ou agregado. Salvo as alterações definidas pelo organizador em conjunto e anuência da CBA.

Seção XIV

DO SISTEMA DE DIREÇÃO

Art. 9 – O sistema de direção deve ser o original da **marca** , Salvo as alterações definidas pelo organizador em conjunto e anuência da CBA.

Seção X

DO SISTEMA DE FREIOS

Art. 10 – O sistema de freios deve ser o original da marca do veículo utilizado, Salvo as alterações definidas pelo organizador em conjunto e anuência da CBA.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



Seção XI

DO PESO

Art. 11 – O peso mínimo em “ordem de marcha” do conjunto piloto/veículo é de 950kg.

Seção XII

DAS RODAS

Art. 12 – É obrigatório, para todos os veículos, o uso de rodas originais e fornecidas pela organização.

MARCA: Original

MODELO: Original

ARO: 15” (quinze polegadas)

LARGURA: 6,0” (seis polegadas)

Seção XIII

DO SISTEMA DE SEGURANÇA DO VEÍCULO

Art. 13 – 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

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

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

13.3 – 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).

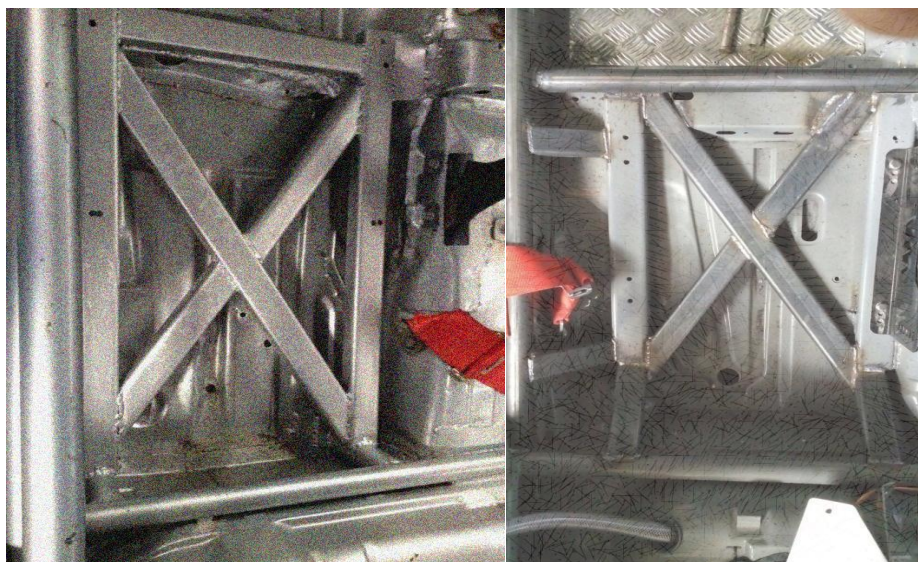
13.3.1 – É obrigatória a utilização de um prolongamento do arco de segurança (Santo Antônio), em forma de “X”, para a fixação do banco do piloto (fotos ilustrativas/sugestivas abaixo). Este prolongamento deve ser confeccionado com tubos de mesmas dimensões dos utilizados no arco de segurança.

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



13.3.2 – 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.

13.3.3 – Todos os demais bancos devem obrigatoriamente ser removidos.

13.4 – 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.

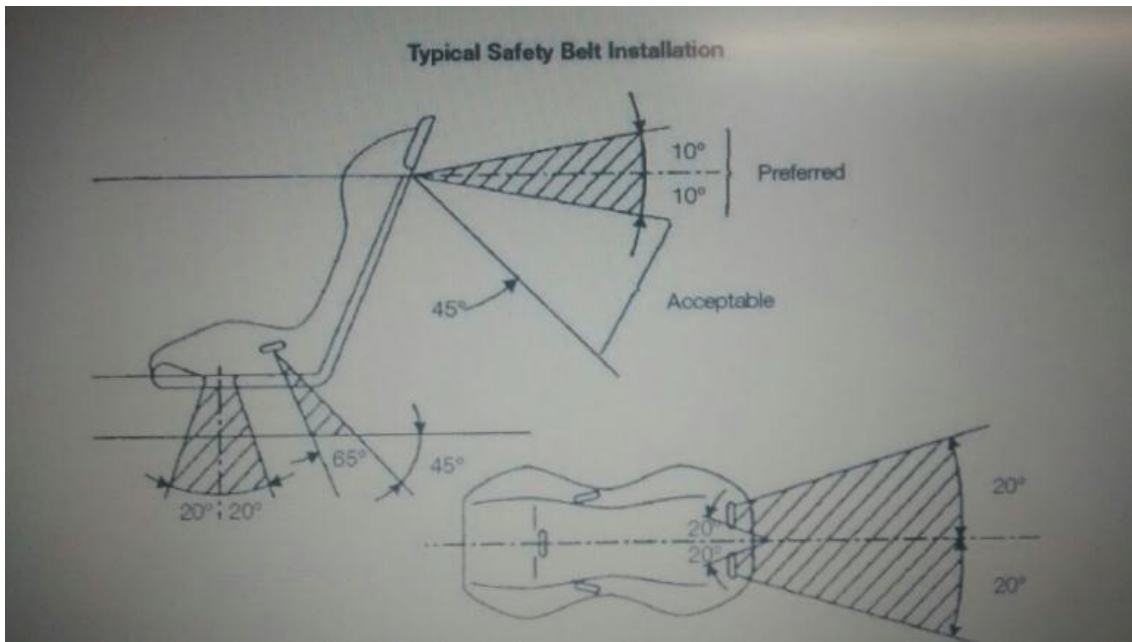
13.4.1 – É proibido fixar os cintos aos bancos ou aos seus suportes. É permitida a fixação, sempre individualizada, nos pontos que o construtor do veículo destina a esse fim, desde que obedeça ao especificado neste artigo. As localizações geométricas recomendadas para os pontos de fixação devem fazer-se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

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180

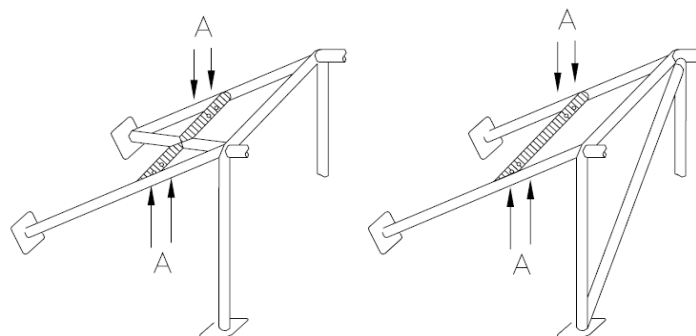
Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



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:



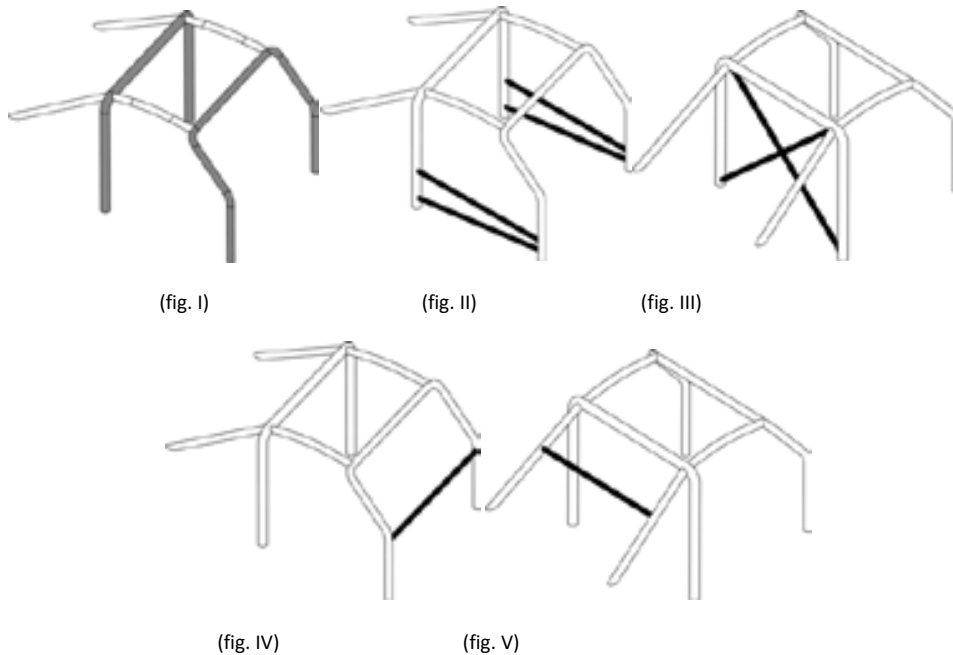
13.5 – É obrigatória a instalação de estrutura anti-capotagem/arco de segurança (Santo Antônio), conforme definido no Anexo J da FIA, com **no mínimo**: 6 (seis) pontos de fixação (fig. I), dois ou mais elementos longitudinais (fora o prolongamento feito para o "X" do banco) para cada porta dianteira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

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar - Rio de Janeiro - RJ - Brasil - CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



13.5.1 – 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.

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

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

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

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

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

13.8 – 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.

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

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

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

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br



Seção XIV

DO SISTEMA PARA RESGATE DOS VEÍCULOS

Art. 14 – É obrigatória a instalação de um gancho dianteiro e um traseiro para reboque do veículo.

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

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

14.3 – 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.

Seção XV

DAS EXCEÇÕES

Art. 15 – Em virtude deste regulamento conter diversas atualizações e/ou modificações relativas à Carroceria, Monobloco, Motor, Câmbio e Componentes, fatos novos aqui não contemplados poderão surgir. Assim sendo, serão aplicados em alguns artigos, itens e subitens na forma de Adendo de Segurança, modificações a tempo de resposta para que as demandas sejam atendidas e não tragam prejuízos as equipes e o andamento do Campeonato.

Caso algum fato novo for detectado no momento em que a etapa estiver acontecendo oficialmente, em caráter de emergência, o(s) fato(s) serão relatados pelo Comissário Técnico à apreciação de uma comissão, formada por Comissários Desportivos e Organizador da categoria, que deverão avaliar o fato, podendo ou não dar prosseguimento as tratativas para resolução da referida ocorrência.

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, 10 de abril 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

CONFEDERAÇÃO BRASILEIRA DE AUTOMOBILISMO

Rua da Glória, 290 - 8º andar – Rio de Janeiro – RJ – Brasil – CEP 20241-180

Tel: (55-21) 2221-4895

Site: www.cba.org.br - E-mail: cba@cba.org.br