

REGULAMIN TECHNICZNY Grupy „ E - 1”

I. POSTANOWIENIA OGÓLNE

1. Regulamin Techniczny grupy "E - 1" oparty jest na artykule 277 Zał. J do MKS FIA w wersji obowiązującej w danym roku kalendarzowym. W pozostałym zakresie nieuregulowanym w niniejszym regulaminie obowiązują art. 251, 252, 253 Zał. J FIA .

Wprowadzenie niniejszego regulaminu ma na celu stworzenie podobnych wymagań stawianym samochodom startującym w wyścigach krajowych, w odniesieniu do wymagań obowiązujących w innych krajach europejskich.

2. Samochody zbudowane i zaliczone do grupy „E -1” przeznaczone są do udziału w zawodach na torach zamkniętych.

3. Podział na klasy podawany będzie w regulaminach ramowych dla konkurencji, która będzie stosować niniejszy regulamin.

4. Wszystko co w niniejszym regulaminie nie jest wyraźnie dozwolone jest zabronione.

II. DOPUSZCZONE SAMOCHODY - WYMAGANIA BEZPIECZEŃSTWA

1. Samochody grupy "E - 1" mogą być budowane tylko na bazie:

1.1. Samochodów kategorii I, z aktualną lub utraconą ważnością karty homologacyjnej, przypisanych do jednej z grup Zał. J do MKS FIA.

1.2. Samochodów kategorii II z aktualną lub utraconą ważnością karty homologacyjnej, ograniczonych tylko do następujących grup Zał. J do MKS FIA: GT1, GT2, GT3,

1.3. Samochodów kategorii I, nie posiadających kart homologacyjnych FIA ale wyprodukowanych przez znanych wytwórców lub producentów, którzy na inne produkowane samochody uzyskali karty homologacyjne FIA.

2. Wymagane jest posiadanie i przedstawienie na BK 1 kart homologacyjnych dla samochodów określonych w pkt 1.1 i 1.2. . Dla samochodów określonych w pkt 1.3 konieczne jest uzyskanie Krajowej Karty Homologacyjnej.

3. Samochody grupy E -1 muszą być zgodne z przepisami art. 277 Zał. J do MKS FIA obowiązującym na dany rok kalendarzowy, w zakresie jak dla samochodów kategorii I.

4. Wyposażenie bezpieczeństwa musi być zgodne z przepisami określonymi w Zał. J do MKS FIA obowiązującym na dany rok kalendarzowy. Konstrukcja bezpieczeństwa musi spełniać przynajmniej wymagania art. 253.8.4.1.

5. Zaleca się aby wszystkie zmiany lub modyfikacje dotyczące: struktury nośnej nadwozia, podwozia, zawiesznień i układu hamulcowego były wykonywane przez wyspecjalizowane warsztaty, które wykonują niezbędne obliczenia, próby, pomiary, dokumentację techniczną i opisy.

Warsztat zobowiązany jest do wystawienia potwierdzenia, które będzie wymagane na zawodach.

6. GKSS lub właściwa Komisja określi warunki dopuszczania samochodów do startu w danej dyscyplinie.

III. PRZEPISY TECHNICZNE

1. NADWOZIE

1.1. Szerokość nadwozia nie może być większa od 2000 mm.

1.2. Do budowy samochodu można użyć:

- nadwozia pochodzącego z produkowanego seryjnie samochodu, wyprodukowanego nie później jak 20 lat temu.

- nadwozia jednego z producentów homologowanych samochodów, podanych w wykazie FIA, 1.3. Nadwozie musi osłaniać wszystkie elementy wirujące a koła muszą być zakryte tzn. górna część koła kompletnego położona powyżej jego osi musi być zakryta przez nadwozie przy pomiarze pionowym.

1.4. Można stosować dowolny niepalny materiał na błotniki, poszycie dachu, pokrywy silnika, bagażnika lub drzwi. W przypadku drzwi od strony kierowcy należy zachować oryginalny sposób zamykania i zawiasów oraz obowiązuje art. 255-5.7.3.4 Zał. J do MKS FIA oraz. rys 255.14. Drzwi tylne boczne mogą zostać zaślepienie na stałe.

1.5. Można wprowadzić zmiany w elementach szkieletu nadwozia np. w celu wprowadzenia modyfikacji aerodynamicznych ale musi zostać zachowana ilość elementów składowych oraz ich wytrzymałość jak w oryginalnym nadwoziu.

Szkielet nadwozia można wzmacniać poprzez dodanie materiału, również w miejscach mocowania elementów zawiesznień kół i zespołu napędowego.

1.6. Elementy aerodynamiczne

Samochody mogą być wyposażone w oryginalne elementy aerodynamiczne i ich mocowania, a w przypadku stosowania innych lub dodatkowych muszą spełniać następujące warunki:

- muszą być zamocowane do nośnych elementów szkieletu nadwozia,
- muszą pozostawać w obrysie samochodu gdy patrzymy na niego z przodu lub z tyłu,
- mogą wystawać maksymalnie 200 mm z przodu samochodu i 400 mm z tyłu samochodu mierząc od krawędzi nadwozia gdy patrzymy na niego z boku,
- tylny element może być umieszczony maksymalnie 100 mm ponad płaszczyznę dachu.

1.7. Szyby i siatki

Szyba przednia:

- może być wykonana ze szkła warstwowego „klejonego” i być zatwierdzona do użytku zgodnie z przepisami ruchu drogowego i w związku z tym posiadać odpowiednie oznakowania - może być wykonana z poliwęglanów lub innego materiału zatwierdzonego przez FIA i musi posiadać odpowiednie oznakowanie,
- musi być zastosowany układ zapewniający skuteczne usuwanie pary z wewnętrznej powierzchni szyby.

Pozostałe szyby: wykonane ze szkła bezpiecznego lub mogą być zastąpione poliwęglanowymi, o minimalnej grubości 3 mm, a drzwi odpowiednio dostosowane do ich zamontowania. Dodatkowe zamocowania szyb mogą być stosowane.

Siatka ochronna od strony kierowcy jest obowiązkowa – art. 253.11 Zał. J do MKS FIA (zawody na torach).

1.8. Kabina samochodu i elementy tapicerskie

W kabinie nie można instalować zbiorników i instalacji wewnątrz, których znajdują się płyny posiadające wysoką temperaturę lub będące pod ciśnieniem.

W celu zamontowania tzw. bezpiecznego zbiornika paliwa dopuszcza się możliwość dokonania zmian kształtu lub odjęcia materiału w podłodze kabiny. Szczegóły zmian muszą być uzgodnione z Delegatem Technicznym danej dyscypliny.

W kabinie nie mogą występować jakiegokolwiek elementy z ostrymi krawędziami. Wszystkie niewykorzystane otwory w przegrodzie i podłodze muszą być trwale i szczelnie zaślepięte niepalnym materiałem.

Należy wymontować siedzenia tylne i przednie pasażera oraz zaleca się demontaż wszystkich elementów tapicerskich.

2. PODWOZIE

2.1. Zawieszenie i układ kierowniczy dowolne z zachowaniem n.w. warunków:

- dopuszcza się wzmacnianie elementów zawieszenia oraz podwozia w miejscu ich mocowania.
- obowiązuje art. 275.10.3 Zał. J do MKS FIA,
- w przypadku zastosowania elementów układu kierowniczego oraz zawiesznień kół innych niż oryginalne, to muszą one pochodzić z samochodu o minimum tej samej masie i osiąгах lub być wykonane wg innych przepisów Zał. J do MKS FIA np. art. 258.10,

2.2. W każdym momencie trwania zawodów żadna część samochodu nie może stykać się z podłożem nawet gdy ciśnienie w oponach na kołach po jego jednej stronie będzie równe atmosferycznemu.

2.3. Montaż płyt aerodynamicznych do podwozia jest dozwolony.

Montaż płyt osłaniających typu rajdowego do podwozia jest zabroniony.

2.4. Montaż siłowników pneumatycznych w pojeździe jest dozwolony ale bez butli ze sprężonym jakimkolwiek czynnikiem.

3. HAMULCE

Skuteczność układów hamulcowych musi być odpowiednia do osiągów samochodu, po zastosowaniu dozwolonych modyfikacji i należy zastosować jako minimum najskuteczniejszy wariant hamulców z samochodu posiadającego homologację FIA, który posiada porównywalną masę, moc silnika i osiągi.

4. SILNIK I UKŁAD PRZENIESIENIA NAPĘDU

4.1. Dopuszcza się możliwość stosowania tylko jednego silnika, który spełnia warunki określone w art. 252.3.1 do 3.5 Zał. J do MKS FIA.

4.2. Maksymalna pojemność skokowa silników jakie można zastosować wynosi:

- 7500 cm³ dla wolnossących,
- 4500 cm³ dla doładowanych (przeliczanie pojemności zgodnie z Zał. J do MKS FIA),

- 4.3. Obowiązują zasady przeliczania pojemności skokowej określone w art. 252.3.1 do 3.5 Zał. J do MKS FIA.
- 4.4. Silnik musi pozostać zabudowany w miejscu przewidzianym przez producenta.
- 4.5. Układ przeniesienia napędu dowolny np. ilość przełożeń, wybór i ilość osi napędzanych.

5. UKŁAD WYDECHOWY

Układ wydechowy jest dowolny przy zachowaniu poniższych warunków:

dopuszcza się maksymalny poziom głośności 98 dB (2) mierzony przy 3 800 obr/min.

Ponadto głośność nie może przekraczać poziomu podanego w Regulaminie szczegółowym dla danych zawodów,

stosowanie katalizatora jest obowiązkowe. W celu umożliwienia kontroli katalizatora na przedniej i tylnej ścianie obudowy katalizatora muszą zostać wykonane otwory zaślepienie śrubami,

wylot tłumika musi znajdować się w tylnej części nadwozia licząc od pionowej płaszczyzny przechodzącej przez środek rozstawu osi i nie dalej jak 100 mm wewnątrz obrysu nadwozia, nie może być prowizoryczny a spaliny muszą opuszczać układ tylko przez końcówkę/i.

6. ZBIORNIKI PALIWA

6.1. W samochodach z silnikami o pojemności skokowej silnika do 2000 cm³ dopuszcza się stosowanie seryjnych zbiorników paliwa natomiast dla pozostałych użyty może być tylko zbiornik bezpieczny zgodny przynajmniej ze specyfikacją FIA FT3-1999.

6.2. Maksymalna pojemność zbiorników jest uzależniona od pojemności skokowej silnika i wynosi:

do 1400 cm³ - 80 dcm³

do 1600 cm³ - 90 dcm³

do 2000 cm³ - 100 dcm³

do 2500 cm³ - 110 dcm³

pow. 2500 cm³ - 120 dcm³

7. MASA SAMOCHODU.

7.1. Obowiązuje minimalna masa samochodu bez kierowcy, w zależności od pojemności skokowej silnika, podana w poniższej tabeli.

Pojemność silnika (dla silników doładowanych, pojemność po przeliczeniu)		Masa samochodu
ponad [cm ³]	do [cm ³]	[kg]
	1000	500
1000	1400	550
1400	1600	580
1600	2000	620
2000	3000	700
3000	4000	780
4000	5000	860
5000	6000	960
6000	7500	1160

7.2. Stosowanie balastu jest dozwolone z zachowaniem następujących warunków:

w miejscu mocowania balastu musi być zastosowana płytki wzmacniająca o powierzchni min. 100 cm² i grubości min. 3 mm,

przy zastosowaniu balastu o masie do 20 kg należy go zamocować min. 2 śrubami a balast o masie do 50 kg min. 4 śrubami. Śruby min. M 10, ozn. wytrzymałości 8.8, w śrubach muszą być wykonane otwory do nałożenia plomb.

8. KOŁA/OPONY

8.1. Rodzaj kół i opon jest dowolny. Użycie dystansów jest dozwolone.

8.2. Maksymalna szerokość kół jest uzależniona od pojemności skokowej silnika i wynosi:

do 1400 cm³ - 10"

do 1600 cm³ - 11"

do 2000 cm³ - 12"

do 3000 cm³ - 14"

ponad 3000 cm³ - 16"

9. AKUMULATOR I OŚWIETLENIE

9.1. Ilość akumulatorów i ich pojemność jest dowolna. Każdy akumulator musi być solidnie zamocowany w miejscu mocowania fabrycznego a jeżeli został przeniesiony z oryginalnego miejsca, to musi spełniać następujące warunki:

- musi być przymocowany do nadwozia przy użyciu metalowej podstawy oraz dwóch metalowych klamer z pokryciem izolacyjnym i przykręconych do podłogi śrubami i nakrętkami. Śruby klamer mocujących akumulator muszą mieć średnicę co najmniej 10 mm, a pod każdą z nich musi znajdować się płytką wzmacniająca o grubości co najmniej 3 mm i powierzchni co najmniej 20 cm²,
- w celu uniknięcia zwarcia lub wycieku płynu bezpośrednio na kierowcę akumulator musi być osłonięty plastikową szczelną obudową zamocowaną niezależnie,
- osłona musi posiadać przewód odpowietrzający wyprowadzony na zewnątrz kabiny lub pod osłoną może być wykonany otwór wentylacyjny.

9.2. Obowiązkowe jest minimum następujące oświetlenie:

- 2 światła „stop”,
- światła kierunkowskazów i awaryjnych,
- światła pozycyjne tylne lub 1 czerwone światło tylne o powierzchni min. 90 cm² montowane w środkowej części nadwozia 2 reflektory przednie dla światła mijania.

Zatwierdzono na posiedzeniu GKSS w dniu 16 grudnia 2009

r.