

REGULAMIN TECHNICZNY KLASY NATIONAL 2013 przy PPJB

1. Wytyczne techniczne dotyczące samochodów startujących w Klasie National przy PPJB

1.1. Są to samochody Fiat CC i SC **we wszystkich wersjach nadwoziowych** – Zgodnie z art.279 zał. J. Pkt 1.1 Touringcars Art.2

– Niedozwolone są przepisy Art. 4.

– Obowiązują wymogi grupy N zał. J, homologacje FIA N/A 5529, N/A 5593 z następującymi wyjątkami.

1.2. Masa

800 kg – z kierowcą i jego wyposażeniem. Balast zgodnie z art. 252.2.2. Załącznika J FIA (dozwolone pierwsze zdanie).

1.3. Koła i ogumienie

Tarcze kół – aluminiowe lub stalowe śr. 13" i max. szerokości 5,5"

Dopuszcza się stosowanie płytek dystansowych, pod warunkiem nie przekroczenia homologowanego wymiaru rozstawu kół.

Opony produkcji krajowej - max 155x13".

Opony mogą być bieżnikowane.

1.4. Amortyzatory.

Dowolne (za wyjątkiem regulowanych zewnętrznie).

1.5. Silnik

– **dopuszcza się silniki SPI oraz MPI o pojemności skokowej 1108**

Kontroli podlegają w szczególności następujące parametry silnika:

– homologowane otwory w głowicy, kadłubie silnika i kolektorze wydechowym

– pojemność skokowa - **max 1108,3 cm³**

– średnica cylindra - max 70,03 mm

– skok tłoka - max 72,05 mm

– pojemność komory spalania w głowicy - min 23,41 cm³

– grubość uszczelki głowicy po demontażu - min 1,65 mm

– wystawanie denka tłoka w stosunku do płaszczyzny bloku silnika w zz max 0,1 mm

– średnica grzybka zaworu ssącego - max 31,50 mm

– średnica grzybka zaworu wydechowego - max 27,50 mm

– średnica gniazda zaworu ssącego - max 28,50 mm

– średnica gniazda zaworu wydechowego - max 25,50 mm

– masa koła zamachowego - min 6500 g

– średnica gardzieli urządzenia wtrysku dla silnika SPI - 30,00 mm + 0,25

– **średnica gardzieli urządzenia wtrysku dla silnika MPI -36.00 mm + 0,25**

– **wymiary A i B wałka rozrządu silnika SPI muszą być zachowane (zarys krzywki dowolny,**

Art. 325 karty hom.)

– wymiary A i B wałka rozrządu silnika MPI odpowiednio 29,6 +0,1/ - 0,5 i 37,6 + 0,1/-0,5

– układ wydechowy od wylotu z kolektora wydechowego dowolny, maksymalna

zewnętrzna średnica rury wydechowej 54 mm, obowiązkowy katalizator. **Lokalizacja katalizatora jest dowolna**

1.6. Zbiornik paliwa, oleju i płynu chłodzącego

Musi być oryginalny.

1.7. Napęd

Skrzynia biegów seryjna, mechanizm różnicowy **seryjny**. **Dopuszcza się wszystkie typy skrzyń**

biegów montowanych seryjnie/fabrycznie w samochodach CC i SC, przeguby łączące półosie z

mechanizmem różnicowym dowolne. Podpory silnika i skrzyni biegów są dowolne lecz ich ilość musi być zgodna z homologacją.

1.8. Zderzaki

Dopuszcza się stosowanie zamiennie zderzaków z innych dostępnych wersji produkcyjnych w ramach typu samochodu – CC lub SC.

1.9. Zezwala się na stosowanie osłony podsilnikowej.

1.10. Generator prądu – **jest obowiązkowy, lecz** nie podlega kontroli sprawności i kompletności

2. Bezpieczeństwo

2.1. Klatka

Zgodna z art.253-8.

2.2. Pasy Bezpieczeństwa

Zgodne z art. 253-6. **Dopuszcza się stosowanie pasów bezpieczeństwa z przekrozoną datą ważności do użycia (Not Valid) o 7 lat.**

2.3. Fotele

Zgodne z art. 253-16. Dopuszcza się stosowanie foteli (norma 8855/1999) przez okres 10 lat od daty produkcji bez dodatkowego przeglądu producenta.

2.4. Gaśnice i systemy gaśnicze

Obowiązkowe jest stosowanie gaśnicy ręcznej o min. masie 2 kg środka gaśniczego (wg zał. J). Zaleca się stosowanie homologowanych systemów gaśniczych

2.5. Wyposażenie bezpieczeństwa osobistego

Zgodne z wymogami rozdziału III zał. L z następującymi wyjątkami:

- system FHR jest zalecany,
- kombinezon – dopuszczone jest używanie kombinezonów z utraconą homologacją FIA Standard 1986,
- bielizna (długa), balakława, skarpety – stanowczo zalecane , dopuszczone jest również używanie ww. wyposażenia osobistego z utraconą normą ISO 6940,
- buty i rękawice - dopuszczone jest również używanie ww. wyposażenia osobistego z utraconą normą ISO 6940;

2.6 Wnętrze

Wykończenie wnętrza jest dowolne. Nie mogą występować ostre krawędzie.

2.7 Uzupelnienie art. 252-1.5. zał. J.

W zawodach rozgrywanych na terenie RP zezwala się na naprawę uszkodzonych gwintów przez zmianę średnicy śruby lub „szpilki”, zaspawywanie, wstawianie w korpus tulei redukcyjnych z dowolnego materiału.