

Biuletyn FIA nr 427

*Marzec – Maj 2010**



Polski Związek Motorowy

** - Tłumaczenie wybranych fragmentów – oryginały w Biurze Sportu ZG PZM. W przypadku różnic interpretacji Biuletynu FIA teksty oryginalne będą uważane za obowiązujące*

ZAŁĄCZNIK J – ARTYKUŁ 253

WYPOSAŻENIE BEZPIECZEŃSTWA (GRUPY N, A, B, SP)

Opublikowano 11 marca 2009 – Zastosowanie od 1 stycznia 2011.

Zostaną wprowadzone następujące zmiany w **Artykule 8**:

[...]

8.2.7 Element podłużny

Rura prawie podłużna, **jednoczęściowa**, łącząca górne części pałąka przedniego i głównego.

8.2.8 Element poprzeczny

Rura prawie poprzeczna, **jednoczęściowa**, łącząca górne części półpałąków bocznych lub pałąków bocznych.

[...]

8.3.2 Projekt

Określona konstrukcja bazowa musi zostać uzupełniona obowiązkowymi elementami i wzmocnieniami (patrz artykuł 253-8.3.2.1), do których mogą być dodane elementy i wzmocnienia nieobowiązkowe (patrz artykuł 253-8.3.2.2).

Oprócz wyraźnie dozwolonych oraz rozłączalnych połączeń użytych zgodnie z Artykułem 253-8.3.2.4 wszystkie elementy i wzmocnienia rurowe muszą być jednoczęściowe.

[...]

ZAŁĄCZNIK J – ARTYKUŁ 254

PRZEPISY SZCZEGÓŁOWE DLA SAMOCHODÓW PRODUKCYJNYCH (GRUPA N)

Opublikowano 11 marca 2009 – Zastosowanie od 1 stycznia 2011.

Zostaną wprowadzone następujące zmiany w Artykule 7:

**ARTYKUŁ 7: SAMOCHODY O PRZELICZONEJ POJEMNOŚCI SKOKOWEJ WIĘKSZĄ
NIŻ 2l W RAJDACH**

Kolejne Artykuły mają zastosowanie w samochodach rajdowych o przeliczonej pojemności skokowej większej niż 2l i zgodnych z poprzedzającymi Artykułami.

W przypadku sprzeczności pomiędzy poprzednimi i kolejnymi Artykułami (Artykuły 1 – 6), należy jako ważniejsze dla samochodów o przeliczonej pojemności skokowej większej niż 2l, traktować artykuły poniższe.

[...]

ZAŁĄCZNIK J – ARTYKUŁ 257

PRZEPISY TECHNICZNE DLA SAMOCHODÓW WIELKIEJ TURYSTYKI (GRUPY GT1 i GT2)

Opublikowano 11 marca 2009 – Zastosowanie od 1 stycznia 2011.

Zostaną wprowadzone następujące zmiany w **Artykule 3:**

ARTYKUŁ 3: PODWOZIE / KADŁUB / NADWOZIE

[...]

3.2.2 Otwory w szybach

[...]

c/ Każda tylnia boczna szyba może się częściowo uchylać do maksymalnie 30mm na jej tylnej krawędzi.

W samochodach bez tylnych szyb bocznych, szyby w drzwiach mogą się uchylać w ten sam sposób.

[...]

3.3.2 Płaskie dno

[...]

d/ Deski osłonowe:

Dopuszczona jest tylko następująca obowiązkowa deska osłonowa.

Może być wykonana z kilku kawałków.

Musi być zamontowana poniżej powierzchni odniesienia zdefiniowanej przez płaskie dno. Musi:

d.1 rozciągać się podłużnie od przedniej do tylnej osi;

d.2 musi być zgodna z ~~przekrojem poprzecznym~~ z rysunkiem 257-2;

d.3 posiadać ~~równomierną~~ grubość minimum 25mm **mierzoną od otworów określonych na rysunku 257-2;**

d.4 nie może posiadać innych otworów niż konieczne **do pomiarów grubości i** do montażu mocowań dozwolonych poniżej;

d.5 musi być wykonana z jednorodnego materiału o gęstości zawartej pomiędzy 1,3 i 1,45;

d.6 być zamocowana symetrycznie względem osi samochodu w sposób uniemożliwiający przepływ powietrza między deską osłonową i powierzchnią odniesienia.

Krawędzie natarcia i spływu mogą być ukosowane na długości 200 mm do głębokości ~~46 mm~~ **21mm.**

[...]

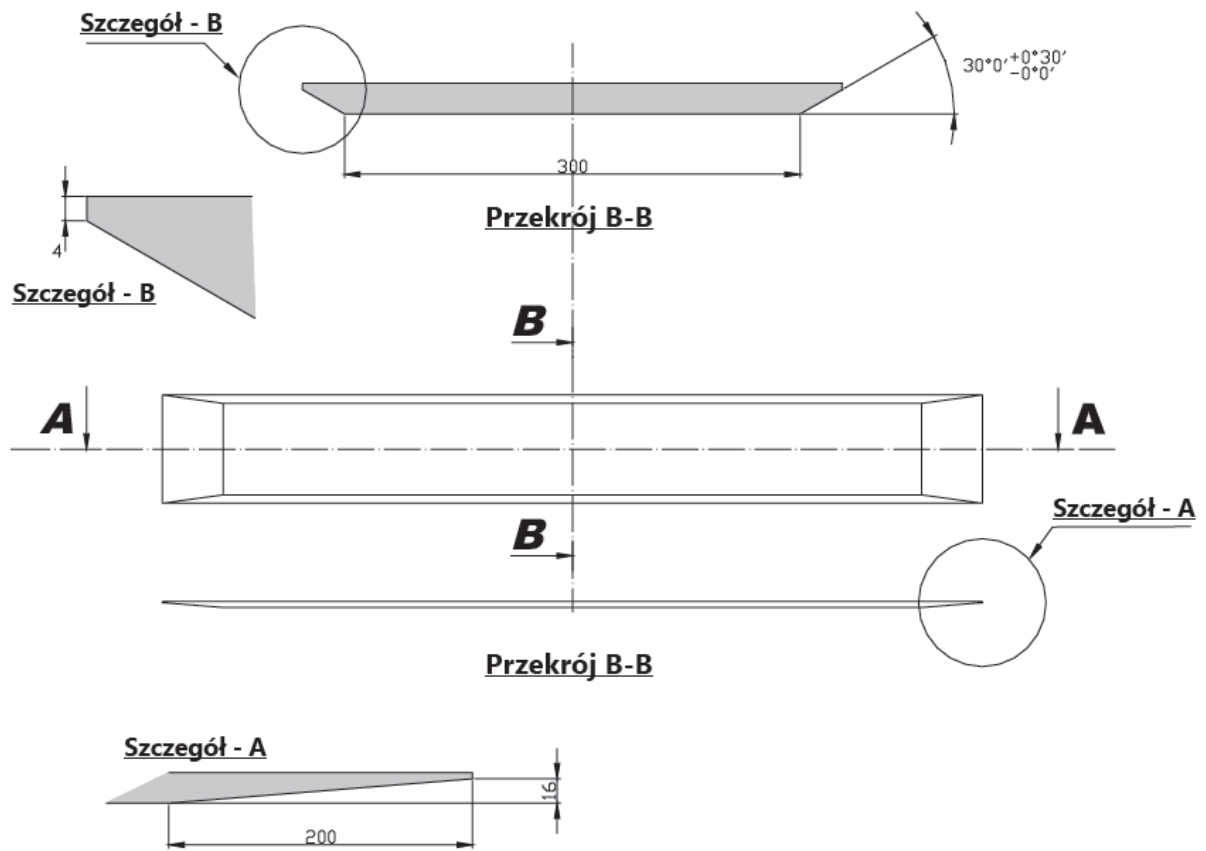
Zostaną wprowadzone następujące zmiany w **Artykule 10:**

ARTYKUŁ 10: ZAWIESZENIE

10.1 Osie i zawieszenia

Wszystkie części osi (wahacze, trójkątne wahacze, piasty kół, **ramy pomocnicze i wzmocnienia pośrednie**) jak również miejsce środków ich przegubów (punkty obrotu wokół osi przegubu) muszą być zgodne z kartą homologacyjną lub kartą techniczną.

Elementy zawieszenia (resory, amortyzatory, stabilizatory) są dowolne, ale miejsce środków ich przegubów muszą być zgodne z kartą homologacyjną lub kartą techniczną.



rysunek 257-2

ZAŁĄCZNIK J – ARTYKUŁ 257A

PRZEPISY TECHNICZNE DLA SAMOCHODÓW WIELKIEJ TURYSTYKI (GRUPA GT3)

Opublikowano 11 marca 2009 – Zastosowanie bezzwłoczne.

Wprowadza się następujące zmiany w **Artykule 10.2:**

10.2 Układ kierowniczy

Blokada układu kierowniczego musi być zdemonstrowana, a układ regulacji kolumny musi być zablokowany.

Kierownica **musi** ~~może~~ mieć zamontowany mechanizm szybkiego zdejmowania.

Wprowadza się następujące zmiany w Artykule 10.2:

14.6 Uszy holownicze

Ucho holownicze musi być dobrze widoczne (~~być pomalowane~~ **barwy** żółtej, czerwonej lub pomarańczowej), **być łatwo dostępne**, i umożliwić ciągnięcie samochodu, który ugrzązł na podłożu zwirowym.

ZAŁĄCZNIK J – ARTYKUŁ 260

PRZEPISY SPECYFICZNE DLA SAMOCHODÓW GRUPY R

Opublikowano 11 marca 2009 – Zastosowanie od 1 stycznia 2011.

Zostaną wprowadzone następujące zmiany w **Artykule 327:**

327-d6	R1	R2	R3	FILTR POWIETRZA (327d)
327d6b	X			[...]
327-d7		X	X	<p>Wkład filtru powietrza, jego obudowa i komora sprężonego powietrza są dowolne, ale muszą pozostać w komorze silnika.</p> <p>Od 01.01.2011: <u>Tylko w rajdach, można wyciąć część przegrody znajdującej się w pobliżu silnika do zamontowania jednego lub więcej filtrów powietrza lub wlotu powietrza do silnika. Wycięcia części przegrody potrzebne do montażu muszą być ograniczone tylko do miejsc koniecznych do montażu.</u></p> <p>Jeżeli wlot powietrza do przewietrzania kabiny pasażerskiej znajduje się w pobliżu wlotu powietrza do silnika, to strefa ta musi być odizolowana od zespołu filtra powietrza ze względów przeciwpożarowych.</p> <p>[...]</p>

Zostaną wprowadzone następujące zmiany w **Artykule 328:**

328-p2	R1	R2	R3	UKŁAD WYDECHOWY (328p)
328-p3		X	X	<p>[...]</p> <p>Jeżeli do pierwszego tłumika doprowadzone są dwa wloty to wymiary zmodyfikowanego odcinka muszą być mniejsze lub równe sumie wymiarów tych dwóch oryginalnych wlotów.</p> <p>Od 01.01.2011: Układ musi być zakończony tylko jedną rurą wydechową chyba, że zastosowano rozwiązanie oryginalne.</p> <p>Jeżeli model seryjny jest zakończony jedną rurą wydechową, wylot układu wydechowego musi być usytuowany w identycznym położeniu, jak w rozwiązaniu seryjnym i układ wydechowy musi spełniać powyższe warunki.</p> <p>Jeśli model seryjny występuje z podwójnym układem wydechowym, można zamienić układ seryjny na układ o pojedynczym wydechu lub układ z podwójną rurą wydechową (co najmniej 2/3 układu musi zawierać rurę, która w tej sekcji jest równoważna do rury o średnicy wewnętrznej 60mm).</p> <p>Powyższe modyfikacje nie mogą pociągnąć za sobą żadnych zmian w nadwoziu, a zmodyfikowany układ wydechowy musi spełniać wymagania prawa kraju, w którym odbywają się zawody, ze szczególnym uwzględnieniem przypisów o poziomie hałasu.</p> <p>[...]</p>

Zostaną wprowadzone następujące zmiany w **Artykule 901:**

901-a0	R1	R2	R3	KLATKA BEZPIECZEŃSTWA (901a)
901-a0b	X			<p>Klatka bezpieczeństwa przykręcona zgodna z Artykułem 253 Załącznika J LUB</p> <p>Klatka bezpieczeństwa przyspawana <u>i / lub przykręcona (od 01.01.2011)</u> do nadwozia i homologowana przez FIA w VO/VR lub przez producenta w ASN.</p>

ZAŁĄCZNIK J – ARTYKUŁ 283

WYPOSAŻENIE BEZPIECZEŃSTWA DLA SAMOCHODÓW TERENOWYCH

Opublikowano 11 marca 2009 – Zastosowanie od 1 stycznia 2011.

Zostaną wprowadzone następujące zmiany w **Artykule 8**:

[...]

8.2.7 Element podłużny

Rura prawie podłużna, **jednoczęściowa**, łącząca górne części pałąka przedniego i głównego.

8.2.8 Element poprzeczny

Rura prawie poprzeczna, **jednoczęściowa**, łącząca górne części półpałąków bocznych lub pałąków bocznych.

[...]

8.3.2 Projekt

Określona konstrukcja bazowa musi zostać uzupełniona obowiązkowymi elementami i wzmocnieniami (patrz artykuł 283-8.3.2.1), do których mogą być dodane elementy i wzmocnienia nieobowiązkowe (patrz artykuł 283-8.3.2.2).

Oprócz wyraźnie dozwolonych oraz rozłączalnych połączeń użytych zgodnie z Artykułem 283-8.3.2.4 wszystkie elementy i wzmocnienia rurowe muszą być jednoczęściowe.

[...]

ZAŁĄCZNIK J – ARTYKUŁ 285

PRZEPISY SPECYFICZNE DLA SAMOCHODÓW TERENOWYCH ZMODYFIKOWANYCH (GRUPA T1)

Opublikowano 11 marca 2009 – Zastosowanie bezzwłoczne.

Zostaną wprowadzone następujące zmiany w **Artykule 5**:

ARTYKUŁ 5: SILNIK

5.1 Postanowienia ogólne

[...]

Dotyczy silników benzynowych doładowanych:

Główna część układu intercooler'a systemu doładowania silnika musi być z tego silnika homologowanego

Ilość intercooler'ów musi być taka sama jak przy tym samym silniku homologowanym.

Przewody wlotowe powietrza są dowolne, ale maksymalna pojemność kołnierza i przepustnicy nie może przekraczać 10 litrów.

Jeżeli pojemność intercoolera (części głównej i obudowy) jest mniejsza niż 5 litrów nie trzeba mierzyć pojemności kołnierza i przepustnicy.

Może zostać dodany jeden wentylator.

[...]

5.1.2 Pozycja (4x)

Wał korbowy musi znajdować się przed środkiem rozstawu osi i być zainstalowany wzdłużnie do rurowego podwozia ramy.

Minimalna wysokość pomiędzy osią wału korbowego i punktem odniesienia znajdującym się na osi przedniej osi wynosi 130mm.

Wszystkie modyfikacje wykonane w celu osiągnięcia tej wartości są dozwolone w nadwoziach samonośnych.

ZAŁĄCZNIK J – ARTYKUŁ 286

PRZEPISY SPECYFICZNE DLA SAMOCHODÓW TERENOWYCH UDOSKONALONYCH (GRUPA T1-2)

Opublikowano 11 marca 2009 – Zastosowanie od 1 stycznia 2011.

Zostaną wprowadzone następujące zmiany w **Artykule 7.6:**

7.6 Wahacze zawieszenia

Wahacze zawieszenia ~~muszą~~:

– muszą być wykonane ze stali i muszą być identyczne dla wszystkich czterech kół;

LUB

– ~~pochodzić z modelu seryjnego.~~

– mogą być dowolne dla 4x4 jeśli piasty pochodzą z pojazdu produkcji seryjnej i muszą być wykonane ze stali.

PRZEPISY HOMOLOGACYJNE DLA SAMOCHODÓW GRUPY R

Opublikowano 11 marca 2009 – Zastosowanie od 1 stycznia 2010.

Zostaną wprowadzone następujące zmiany w **Artykule 901**:

		R1 R1A R1B	R2 R2B R2C	R3 R3C benzyna
901- a1	Wyposażenie bezpieczeństwa	<p>Klatka bezpieczeństwa przykręcona zgodna z Artykułem 253 Załącznika J</p> <p>LUB</p> <p>Klatka bezpieczeństwa przyspawana <u>i/lub przykręcona (od 01.01.2011)</u></p> <p>do nadwozia zgodna z Załącznikiem J i homologowana przez FIA w VO lub przez ASN.</p> <p>Mogą być homologowane różne klatki.</p> <p><u>Maksymalna cena</u> nadwozia + klatki bezpieczeństwa i wzmocnienia: patrz Załącznik 2.</p>	<p>Klatka bezpieczeństwa przykręcona do nadwozia zgodna z Artykułem 253 Załącznika J i homologowana przez FIA w VO lub przez ASN.</p> <p>Mogą być homologowane różne klatki.</p> <p><u>Maksymalna cena</u> nadwozia + klatki bezpieczeństwa i wzmocnienia: patrz Załącznik 2.</p>	

PRZEPISY HOMOLOGACYJNE KLATEK BEZPIECZEŃSTWA

Opublikowano 11 marca 2009 – Zastosowanie bezzwłoczne.

Zostaną wprowadzone następujące zmiany w **Artykule 2:**

2.1 PRZEPISY PROJEKTOWE

2.1.1 Konstrukcja podstawowa

Klatka bezpieczeństwa musi być wykonana w całości ze stali.

Spawy muszą być wykonane na całym obwodzie rury.

Użycie rur ciągnionych na zimno ze szwem jest dopuszczalne pod warunkiem, że jest to opisane w homologacji lub certyfikacie.

Konstrukcja bazowa jakiegokolwiek klatki przedstawionej do ASN do homologacji lub certyfikacji musi spełniać wymagania artykułu 253-8.3.1 (283-8.3.1 dla samochodów Grupy T1 i T2) oraz następujące wymagania minimalne:

– oprócz wyraźnie dozwolonych oraz rozłączalnych połączeń i / lub spawanych tulei wszystkie elementy i wzmocnienia rurowe muszą być jednoczęściowe.

– Pałęk główny

Musi być poprzeczny prawie pionowy (maksymalny kąt do +/- 10°)

[...]

Zostaną wprowadzone następujące zmiany w **Artykule 3:**

3.1 PRZYPADKI OGÓLNE:

Klatka bezpieczeństwa musi być wykonana w całości ze stali.

Spawy muszą być wykonane na całym obwodzie rury.

Użycie rur ciągnionych na zimno ze szwem jest dopuszczalne pod warunkiem, że jest to określone w karcie rozszerzeń homologacji (VO).

Założenia projektowe klatek są dowolne ale muszą być zgodne z następującymi wymaganiami:

– oprócz wyraźnie dozwolonych oraz rozłączalnych połączeń i / lub spawanych tulei wszystkie elementy i wzmocnienia rurowe muszą być jednoczęściowe.

– Pałęk główny

Musi być poprzeczny, prawie pionowy (maksymalne odchylenie +/- 10° od pionu).

[...]