

Artykuł 257A – 2012

PRZEPISY TECHNICZNE DLA PUCHAROWYCH SAMOCHODÓW WIELKIEJ TURYSTYKI (GRUPA GT3)

ARTYKUŁ 1: DEFINICJE

1.1 Nadwozie

Wszystkie całkowicie resorowane części samochodu omywane strumieniem powietrza, z wyjątkiem konstrukcji zabezpieczającej oraz części w oczywisty sposób związanych z mechanicznym funkcjonowaniem silnika, przeniesienia napędu i układu jezdnego. Wloty powietrza do silnika i chłodnice są uważane za części nadwozia.

1.2 Oryginalny

Identyczny jak w samochodzie homologowanym przez FIA i zgodny z kartą techniczną FIA.

1.3 Zawody

Zawody składają się z oficjalnych treningów i wyścigu.

1.4 Masa

Masa samochodu z kierowcą i jego wyposażeniem w każdej chwili trwania zawodów.

1.5 Masa pojazdu gotowego do startu

Masa samochodu gotowego do jazdy z kierowcą i pełnym zbiornikiem paliwa.

1.6 Koło

Tarcza i obręcz. Koło kompletne: tarcza, obręcz i opona.

1.7 Kabina

Przestrzeń wewnętrzna konstrukcji głównej przeznaczona dla osób zajmujących miejsce w samochodzie.

Jest ona ograniczona dachem, płytą podłogi, drzwiami, częściami bocznymi i oszklonymi oraz przegrodami przednią i tylną.

1.8 Doładowanie:

Zwiększanie masy mieszanki paliwowo-powietrznej w komorze spalania (w porównaniu do masy wprowadzonej pod działaniem normalnego ciśnienia atmosferycznego, zjawiska spiętrzania oraz zjawisk dynamicznych w układzie dolotowym i/lub wylotowym) jakimkolwiek sposobem.

Wtryskiwanie paliwa pod ciśnieniem nie jest uważane za doładowanie.

1.9 Półautomatyczna skrzynia biegów

Skrzynia, która po decyzji kierowcy o zmianie biegu, natychmiast przejmuje kontrolę nad co najmniej jednym z poniższych elementów: silnik, sprzęgło, wybierak biegów, w celu umożliwienia włączenia biegu.

1.10 Usytuowanie

Usytuowanie jest określane w stosunku do: osi głównej, w środku osi napędowej (środek rozstawu osi), w kokpicie, w komorze bagażowej, w komorze silnika oryginalnego samochodu. Miejsce w komorze silnika jest miejscem określanym w stosunku do skrzyni korbowej i do głowicy(-wic) cylindrów.

1.11 Miejsce

Miejsce określane wymiarami w stosunku do wymiarów oryginalnego pojazdu.

Na przykład: środek osi, centralna oś samochodu.

1.12 Kierunek

Kierunek jest związkiem elementu w stosunku do osi podłużnej i poprzecznej samochodu. Jeżeli element jest obrócony o 180°, uważa się to za zmianę kierunku.

1.13 Telemetria

Transmisja danych pomiędzy jadącym samochodem, a jakąkolwiek osobą związaną ze zgłoszeniem tego samochodu.

ARTYKUŁ 2: PRZEPISY OGÓLNE

2.1 Rola FIA:

FIA jest wydawcą poniższych przepisów technicznych dla pucharowych samochodów wielkiej turystyki (GT3).

2.2 Dopuszczone typy pojazdów:

Pojazdy będą dopuszczone w klasie pucharowych samochodów wielkiej turystyki (GT3).

Aby zostać dopuszczonym w klasie pucharowych samochodów wielkiej turystyki, samochód musi być homologowany przez FIA w grupie GT3.

2.3 Dopuszczone samochody:

Lista homologowanych samochodów jest publikowana przez FIA.

2.4 Ogłaszanie zmian regulaminu i dopuszczonych pojazdów:

Art. 257A - Przepisy techniczne dla pucharowych samochodów wielkiej turystyki (Grupa GT3)

W październiku każdego roku FIA ogłosi wszelkie zmiany do niniejszego regulaminu. Wszystkie te zmiany będą ważne od dnia 1 stycznia drugiego roku po ich publikacji.

Zmiany dokonane ze względów bezpieczeństwa mogą być wprowadzane bez uprzedzenia.

2.5 Zgodność z przepisami:

Samochód zgłoszony przez zawodnika musi być ściśle zgodny z jego kartą techniczną jak również każdym dodatkowym przepisem Komitetu GT FIA.

Do obowiązków zawodnika należy udowodnienie Sędziom Technicznym i Sędziom Sportowym, iż jego samochód całkowicie odpowiada niniejszym przepisom przez cały czas trwania zawodów. Samochód, którego konstrukcja mogłaby wydawać się niebezpieczna może zostać wykluczony przez Sędziów Sportowych.

2.6 Pomiary:

Wszystkich pomiarów należy dokonywać wówczas, gdy samochód stoi nieruchomo na płaskiej, poziomej nawierzchni lub zgodnie z Regulaminem Sportowym danych mistrzostw.

2.7 Materiał:

Zabronione jest stosowanie stopu tytanu, chyba że oryginalna część go zawiera lub jest to wyraźnie dozwolone w niniejszym regulaminie.

Zabronione jest stosowanie materiałów o współczynniku sprężystości większym niż 40 Gpa/g/cm³ do budowy wszystkich części dowolnych lub homologowanych w Wariacie Opcji (VO).

Ograniczenie powyższe nie dotyczy części homologowanych w modelu seryjnym.

Zabronione jest stosowanie blach ze stopu magnezu o grubości mniejszej niż 3 mm.

2.8 Zbieranie danych:

Samochód musi być wyposażony w układ zbierania danych mogący dostarczać co najmniej następujące dane:

- prędkość obrotową 4 kół (co najmniej jednego koła przedniego i jednego koła tylnego)
- przyspieszenie liniowe
- przyspieszenie kątowe
- położenie przyspiesznika.

Dane w ten sposób zebrane muszą być pozostawać do dyspozycji Komitetu GT FIA.

2.9 Telemetria:

Stosowanie telemetrii jest zabronione.

ARTYKUŁ 3: NADWOZIE

3.1 Nadwozie:

Każdy element nieruchomy musi być zamocowany przy pomocy narzędzi.

3.1.1 Pokrywy bagażnika i silnika

Muszą mieć co najmniej 2 mocowania bezpieczeństwa jasno oznaczone czerwonymi strzałkami (lub kontrastowym kolorem).

Musi być stworzona możliwość ich usunięcia lub otworzenia bez użycia narzędzi.

3.1.2 Wszystkie łączenia nadwozia w pobliżu przewodów paliwowych muszą być tak wykonane by uniknąć jakichkolwiek wycieków paliwa do wnętrza komory silnika i kabiny w czasie tankowania.

3.2 Szyba przednia i szyby:

Dozwolone jest dodanie maksimum 4 folii bezbarwnych po stronie zewnętrznej szyby w celu jej ochrony.

Dodatkowe mocowania mogą być zastosowane do zamocowania szyby przedniej.

Wentylacja kabiny:

Dozwolone jest wykonanie maksimum 5 otworów okrągłych o maksymalnej średnicy 50 mm każdy w celu usuwania powietrza z kabiny.

Dozwolone jest wycięcie o maksymalnej powierzchni 25 cm² w każdym lusterku wstecznym.

Dozwolony jest otwór wentylacyjny w każdej szybie drzwi, pod warunkiem przestrzegania następujących punktów:

- nie może przekraczać obrysu szyby, może mieć maksymalną wysokość 150 mm i nie może wystawać o więcej niż 50 mm ponad powierzchnię szyby.
- musi być wykonana z tego samego materiału co szyba lub z przezroczystego poliwęglanu, jeśli szyba jest ze szkła, ponadto musi istnieć możliwość jego zamknięcia przy pomocy przysłony wykonanej z tego samego materiału.
- nie może utrudniać kierowcy widoczności lusterka wstecznego.

Dozwolone są wewnątrz kabiny przewody powietrza zasilane otworami wentylacyjnymi pod warunkiem nie pogarszania widoczności, ani bezpieczeństwa kierowcy.

Siatki

Dozwolone jest zastąpienie szyb w drzwiach siatkami, których charakterystyka musi być zgodna z artykułem 253-11.

Niemniej, nie jest konieczne mocowanie siatek do konstrukcji zabezpieczającej.

Art. 257A - Przepisy techniczne dla pucharowych samochodów wielkiej turystyki (Grupa GT3)

Każda tylna szyba boczna może być zakryta maksymalnie 30 mm od tylnej krawędzi lub posiadać okrągły otwór o maksymalnej średnicy 50 mm.

3.3 Tylnie urządzenie aerodynamiczne:

Prawo modyfikacji charakterystyki tylnego urządzenia aerodynamicznego (spojlera) każdego samochodu należy do Komitetu GT FIA w celu zachowania równowagi osiąarów pomiędzy samochodami.

ARTYKUŁ 4: MASA

4.1 Masa minimalna:

Prawo zmiany minimalnej masy każdego samochodu należy do Komitetu GT FIA w celu zachowania równowagi osiąarów pomiędzy samochodami.

4.2 Balast:

Balast musi być zamocowany w kabinie w miejscu dla pasażera, zgodnie z przepisami Artykułu 253-16 jeżeli chodzi o wymiary i charakterystykę mocowań.

System zamocowania musi umożliwiać plombowania balastu przez Sędziów Technicznych i być tak skonstruowany, by do jego zdemontowania niezbędne było użycie narzędzi.

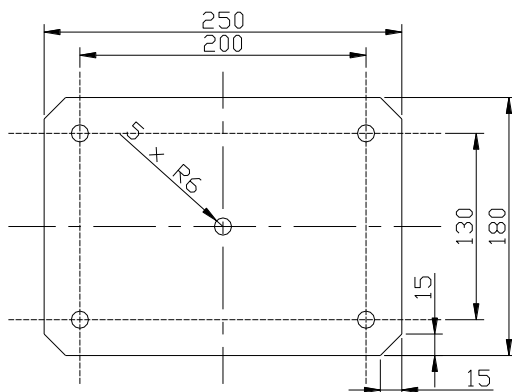
Zabroniony jest jakikolwiek system balastu ruchomego gdy pojazd znajduje się w ruchu.

4.3 Balast handicapowy:

Balast handicapowy musi spełniać oprócz wymagań Artykułu 4.2 następujące warunki:

- Musi być wykonany z płyt metalowych nakładanych na siebie, zgodnych z rysunkiem nr 257-1.
- Płyty muszą być solidnie przymocowane wewnątrz pojemnika przy pomocy 5 śrub M12.

- Pojemnik musi posiadać przezroczystą pokrywę.



rysunek 257-1.

4.4 Dodawanie masy podczas wyścigu:

Dodawanie do samochodu podczas wyścigu jakiegokolwiek materiału lub zastępowanie podczas wyścigu jakiegokolwiek części inną częścią, która jest cięższa, jest zabronione.

4.5 Płyny

Masa może być kontrolowana w każdej chwili trwania zawodów, z ilością płynów pozostających w zbiornikach, natomiast po wyścigu zbiornik samochodu opróżniany jest z paliwa przed ważeniem.

ARTYKUŁ 5: SILNIK:

5.1 Sterownik kontrolny silnika

Delegat Techniczny FIA może w każdej chwili zobowiązać zawodnika do zastosowania referencyjnego sterownika kontrolnego zarejestrowanego przez producenta w FIA.

5.2 Układ ssący

5.2.1 Układ ssący jest określony jako zespół składający się z ogranicznika(-ów) /jeśli jest(sa) stosowany(-e)/ i kolektora aż do wlotów powietrza w głowicy (głowicach).

5.2.2 Całe powietrze niezbędne do zasilania silnika musi przechodzić przez homologowane ograniczniki (jeśli są stosowane), a żaden przewód zawierający powietrze nie może wchodzić lub wychodzić do/z układu ssącego.

Zaślepienie ograniczników musi powodować natychmiastowe zatrzymanie silnika.

Sprawdzenie odbywa się przy obrotach silnika wynoszących 2500 na minutę, a czujniki ciśnienia w układzie ssącym mogą być odłączone.

Podciśnienie zmierzone w układzie ssącym w momencie zatrzymania silnika musi być co najmniej równe ciśnieniu atmosferycznemu miejsca gdzie wykonywane jest sprawdzenie minus 150 mbar, utrzymane przez co najmniej 0,5 sekundy.

5.2.3 Prawo zmiany wymiarów ograniczników (jeśli są stosowane) należy do Komitetu GT FIA w celu zachowania równowagi osiąarów pomiędzy samochodami.

5.3 Układ wydechowy:

Poziom hałas samochodu nie może przekraczać 110 dbA przy 3800 obrotów na minutę lub 3/4 maksymalnych obrotów, jeżeli wartość ta jest niższa.

Pomiaru dokonuje się z odległości 0,5 m pod kątem 45° do wylotu układu wydechowego.

Wszystkie pomiary wykonywane w celu dla zapewnienia przestrzegania obowiązujących limitów poziomu hałasu muszą być realizowane w sposób nieprzerwany i nie mogą być usunięte pod działaniem ciśnienia gazów wydechowych.

ARTYKUŁ 6: UKŁAD PALIWOWY, TANKOWANIA PALIWA:**6.1 Tankowanie paliwa w czasie wyścigu**

6.1.1 Podczas zawodów jest zabronione tankowanie paliwa w inny sposób, niż pod ciśnieniem grawitacyjnym z wysokości nie większej niż 2 metry od poziomu toru, w miejscu przeznaczonym do tankowania.

6.1.2 Podczas zawodów, jeden jedyny zbiornik zaopatrzeniowy, zgodny z rysunkiem 252-7 może być używany dla jednego samochodu. Zbiornik ten, o wewnętrznym kształcie prostego cylindra, nie może zawierać żadnych dodatkowych części wewnętrznych. Utrzymywanie podwyższonego ciśnienia w zbiorniku jest zabronione. Ze względów bezpieczeństwa, zbiornik ten musi być zamocowany za pośrednictwem wózka do wieży o następującej charakterystyce:

- wszystkie części wieży muszą być zespolone mechanicznie, bez żadnego luzu w stosunku do wózka.
- podstawa wózka musi mieć minimalną powierzchnię 2 m² i stanowić ją musi skrzynia zamontowana na 4 kołach samohamujących, być obciążona balastem o masie wyższej niż masa pełnego zbiornika paliwa.

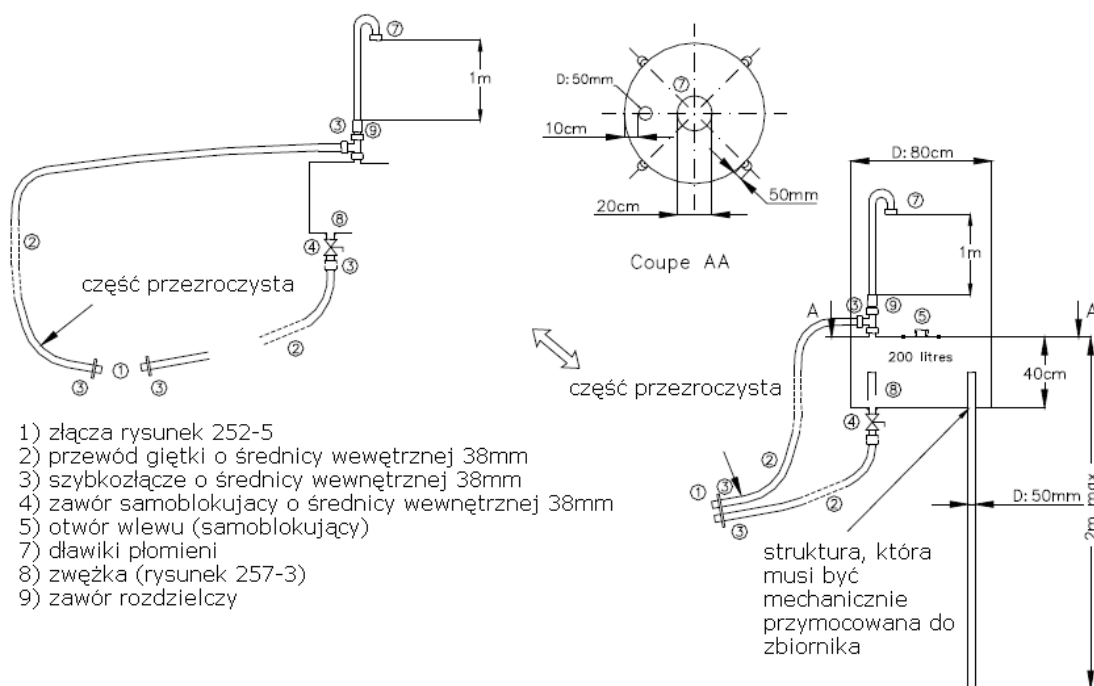
System ważenia paliwa może zostać dodany poprzez wprowadzenie płyty wagi pod zbiornikiem, pod warunkiem przestrzegania wyżej podanej charakterystyki.

Ramię wspornika przewodów do tankowania i przewodów odpowietrzających może być przytwierdzone do wózka:

- musi być niezależne od zbiornika i wieży.
- zaleca się pewien stopień swobody tego ramienia w stosunku do wózka (obrót w osi pionowej).
- jego długość nie może być większa niż 4 m i musi umożliwiać wolne przejście o wysokości 2 m na całej długości, łącznie z osprzętem.
- tablica identyfikacyjna z numerem startowym samochodu musi być przytwierdzona na jego końcu.

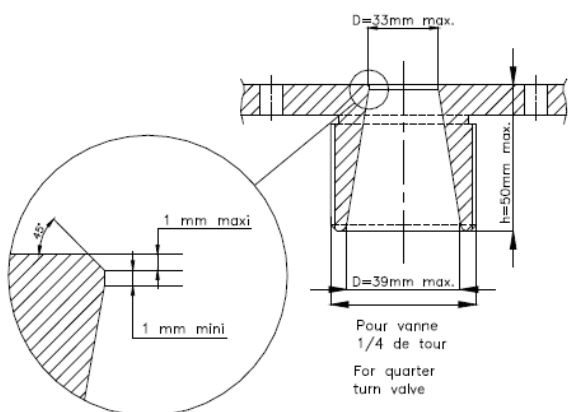
Otwór redukujący przepływ mający następujące wymiary:

- grubość ścianki: 2 mm
- maksymalna średnica wewnętrzna: 33 mm
- musi zostać umieszczony przy wylewie ze zbiornika zaopatrzeniowego w paliwo (patrz rysunek 257-3).



rysunek 252-7.

Art. 257A - Przepisy techniczne dla pucharowych samochodów wielkiej turystyki (Grupa GT3)



rysunek 257-2.

6.1.3 Powyżej zbiornika należy umieścić system odpowietrzania zatwierdzony przez FIA.

6.1.4 Przewody do tankowania, o minimalnej długości 250 cm (wyłącznie część giętka), muszą posiadać szczelne złącze dostosowane do otworu wlewu umieszczonego w samochodzie. Podczas tankowania, końcówki odpowietrzników muszą być podłączone przy pomocy odpowiednich złączy o tej samej średnicy do głównego zbiornika zaopatrzeniowego paliwa.

6.1.5 Przed rozpoczęciem tankowania, samochód i wszystkie części metalowe systemu tankowania od złącza powyżej przepływomierza do zbiornika i jego zawieszenia muszą być uziemione, przy pomocy stycznika pełniące wyłącznie tę funkcję.

6.1.6 Pomocnik musi być obecny w każdej w chwili przeprowadzania tankowania w celu zapewnienia obsługi zaworu zamykającego o 1/4 obrotu, znajdującego w pobliżu głównego zbiornika tankowanego paliwa i umożliwiającego kontrolę przepływu paliwa. Zawór samozamykający o wewnętrznej średnicy 38 mm musi być zamocowany pod zbiornikiem zaopatrzeniowym, zgodnie z rysunkiem 257-2.

6.1.7 Wszystkie wykorzystywane przewody giętkie, zawory, złącza mogą mieć maksymalną średnicę zgodną z rysunkiem 252-5 (maksimum 1½ lub 2 cale dla wersji A).

6.1.8 W zbiorniku zaopatrzeniowym musi być zamontowany wziernik zaopatrzony w zawór zasuwoy odcinający, zamontowany możliwie najbliżej zbiornika.

6.1.9 Zabronione jest magazynowanie paliwa w samochodzie w temperaturze niższej o 10°C od temperatury otoczenia.

Zabronione jest używanie jakichkolwiek urządzeń, które obniżają temperaturę paliwa poniżej temperatury otoczenia zarówno w samochodzie, jak i poza nim.

6.2 Pojemność zbiornika paliwa

Prawo zmiany pojemności zbiornika paliwa należy do Komitetu GT FIA w celu zachowania równowagi osiągów pomiędzy samochodami.

6.3 Zbiorniki paliwa

Wszystkie zbiorniki paliwa muszą być kauczukowymi pojemnikami zgodnymi lub przewyższającymi specyfikację FIA/FT3 1999 i spełniać wymagania przepisów artykułu 253-14. System odpowietrzania zbiorników musi być homologowany.

ARTYKUŁ 7: UKŁAD SMAROWANIA:

7.1 Zbieracz oleju:

Jeżeli w skład układu smarowania samochodu wchodzi odpowietrzenie miski olejowej typu otwartego, odpowietrzenie to musi być wyprowadzone do zbieracza o pojemności co najmniej 3 litrów, wyposażonego w widoczny wskaźnik poziomu.

ARTYKUŁ 8: UKŁAD ELEKTRYCZNY

8.1 Wycieraczki:

System dowolny, ale sprawna wycieraczka jest obowiązkowa.

Wyłącznie pióro wycieraczki może być zamienione.

Dozwolona są zmiana pojemności zbiornika płynu do wycieraczek.

8.2 Uruchamianie silnika:

Samochód musi być wyposażony w sprawny w trakcie całych zawodów rozrusznik, który musi być uruchamiany przez kierowcę normalnie siedzącego w swoim fotelu.

8.3 Oświetlenie

8.3.1 Wszystkie urządzenia światła muszą być sprawne podczas rozgrywania całych zawodów.

8.3.2 Zewnętrzne oświetlenie musi spełniać co najmniej następujące funkcje:

światła drogowych, kierunkowskazów, światła stop, światła przeciwdeszczowych (patrz 8.3.4.) i tylnych światła pozycyjnych.

Ze względów bezpieczeństwa reflektory muszą obowiązkowo emitować światło białe. W wyścigach rozgrywanych w ciągu dnia, samochody Grupy GT3 muszą posiadać białe osłony reflektorów.

W wyścigach rozgrywanych w nocy, przednie zderzaki mogą być modyfikowane w celu zamontowania dotatkowych 4 światła drogowych.

Modyfikacje te nie mogą powodować nacisku aerodynamicznego.

8.3.3 Światła cofania:

Żarówki świateł cofania muszą być usunięte.

8.3.4 Światła przeciwdeszczowe:

Jedno światło przeciwdeszczowe zatwierdzone zgodnie z normą drogową ECE R38 (lub co najmniej równoważną normą innego kraju) lub przez FIA (Lista techniczna nr 19) jest obowiązkowe i musi być sprawne w czasie rozgrywania całych zawodów.

Światło musi spełniać następujące warunki:

- musi być skierowane do tyłu pod kątem 90° do osi podłużnej samochodu
- musi być dobrze widoczne od tyłu;
- nie może być zamontowane dalej niż 10 cm od osi wzdłużnej samochodu;
- musi znajdować się co najmniej 35 cm powyżej płaszczyzny odniesienia;
- musi znajdować się co najmniej 45 cm za osią tylnych kół, przy pomiarze w stosunku do przodu soczewki, równoległe do płaszczyzny odniesienia;
- musi być włączane przez kierowcę normalnie siedzącego w swoim fotelu.

Powyższe trzy pomiary wykonuje się od środka powierzchni soczewki.

8.4 Akumulatory

Akumulatory muszą być solidnie zamocowane do nadwozia oraz całkowicie osłonięte skrzynką wykonaną z materiału izolującego.

Zamocowanie do nadwozia musi być homologowane w VO lub wykonane przy użyciu metalowej podstawy oraz dwóch metalowych klamer z pokryciem izolacyjnym, 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 podkładka o grubości co najmniej 3 mm i powierzchni co najmniej 20 cm² (Patrz rysunki 255-10 i 255-11).

ARTYKUŁ 9: PRZENIESIENIE NAPĘDU:

9.1 Układ napędowy:

W samochodach wyposażonych w półautomatyczną lub automatyczną skrzynię biegów oraz/lub w sprzęgło sterowane elektronicznie lub pneumatycznie, Delegat Techniczny FIA może w każdej chwili zobowiązać zawodnika do zastosowania referencyjnego(-ych) sterownika(-ów) kontrolnego(-ych) zarejestrowanego(-ych) przez producenta w FIA.

Ze względów bezpieczeństwa, napęd musi być tak zbudowany by, gdy samochód jest unieruchomiony i silnik zatrzymany, można było ciągnąć lub pchać samochód.

9.2 Bieg wsteczny:

Wszystkie samochody muszą być wyposażone w bieg wsteczny, sprawny przez cały czas trwania zawodów, który musi być włączany podczas pracy silnika przez normalnie siedzącego kierowcę.

ARTYKUŁ 10: OSIE, ZAWIESZENIE I UKŁAD KIEROWNICZY:

Wysokość zawieszenia nadwozia:

Przy kontroli wysokości zawieszenia ciśnienie w oponach nie może być mniejsze niż 1,5 bar. Prawo zmiany tej wysokości należy do Komitetu GT FIA w celu zachowania równowagi osiągnięć pomiędzy samochodami.

10.2 Układ kierowniczy:

Blokada układu kierowniczego musi być zdemonstrowana, a układ regulacji kolumny musi być zablokowany. Kierownica musi mieć mechanizm szybkiego zdejmowania.

10.3 Wspomaganie układu kierowniczego:

W samochodach wyposażonych w automatycznie zmienne wspomaganie układu kierowniczego, Delegat Techniczny FIA może w każdej chwili zobowiązać zawodnika do zastosowania referencyjnego sterownika kontrolnego zarejestrowanego przez producenta w FIA.

ARTYKUŁ 11: HAMULCE:

11.1 Układ hydrauliczny i zbiorniki:

Zbiorniki płynu hamulcowego mogą być umieszczone w kabinie pod warunkiem, że są solidnie zamocowane i zakryte osłoną.

11.2 System przeciwblokujący i wspomaganie:

W samochodach wyposażonych w system przeciwblokujący i/lub wspomaganie automatycznie zmienne, Delegat Techniczny FIA może w każdej chwili zobowiązać zawodnika do zastosowania referencyjnego sterownika zarejestrowanego przez producenta w FIA.

11.3 Chłodzenie

Dozwolone jest jedynie chłodzenie przewodami powietrzem z otoczenia hamulców.

Żadne inne urządzenie niż prosty przewód nie jest dozwolony.

Przewody są dowolne poniżej wlotów powietrza homologowanego nadwozia, zgodnie z przestrzeganiem niniejszego regulaminu.

Instalacja przewodów musi mieć miejsce bez modyfikacji homologowanych podzespołów.

ARTYKUŁ 12: KOŁA I OPONY:

12.1 Wymiary:

Prawo zmiany szerokości kompletnych kół należy do Komitetu GT FIA w celu zachowania równowagi osiągnięć pomiędzy samochodami.

Pomiary powyższych wartości są dokonywane w płaszczyźnie poziomej na wysokości osi.

12.2 Widoczność kół:

Kompletne koło powyżej środkowej linii piasty nie może być widoczne od góry, gdy koła są wyprostowane i samochód przygotowany jest do jazdy na wprost.

12.3 Mocowanie kół:

Jeżeli jedna nakrętka koła jest stosowana; zawleczka sprężynująca zabezpieczająca musi znajdować się na nakrętce koła przez cały czas trwania zawodów i musi być wymieniona na nową po każdej wymianie koła. Zawleczki sprężynujące zabezpieczające muszą być pomalowane na kolor czerwony "dayglo" lub pomarańczowy.

12.4 Zawory kontrolne ciśnienia:

Zawory kontrolne ciśnienia w kołach są zabronione.

12.5 Czujniki

Czujniki do mierzenia ciśnienia i temperatury opon w czasie ruchu pojazdu są zdecydowanie zalecane.

Jeżeli czujniki są stosowane, musi być co najmniej jedna kontrolka alarmowa w celu uprzedzenia kierowcy o prawdopodobnej usterce.

ARTYKUŁ 13: KABINA:

13.1 Dozwolone wyposażenie w kabinie:

13.1.1 Jedynie następujące wyposażenie może być dodane do kabiny:

- urządzenia i konstrukcje bezpieczeństwa
- torba narzędziowa
- fotel, instrumenty i inne sterowniki niezbędne do prowadzenia samochodu, łącznie z dźwignią rozdziału siły hamowania
- wyposażenie elektryczne i elektroniczne
- Dozwolone jest doprowadzenia powietrza przewodami do elementów elektronicznych, pod warunkiem że urządzenia wentylacyjne są zgodne z niniejszym regulaminem.
- system klimatyzacji dla kierowcy
- balast
- podnośniki pneumatyczne i ich przewody
- akumulator
- urządzenia wentylacyjne dla kierowcy
- przewody hydrauliczne układu hamulcowego z gwintowanymi połączeniami i odpowiednio skręcone
- moduł sterujący silnika (ECU) i jednostka hydrauliczna układu ABS
- jednostka pneumatyczna układu sterowania skrzyni biegów.

13.1.2 Żaden wyżej wymieniony element nie może przeszkadzać kierowcy w opuszczaniu kabiny, ani utrudniać mu widoczności.

13.1.3 Urządzenia powyższe muszą być osłonięte sztywną pokrywą, jeżeli posiadają ostre krawędzie mogące spowodować zranienie. Ich mocowania muszą wytrzymać opóźnienie 25 g.

13.2 Czas opuszczania kabiny:

Kabina musi być tak wykonana by kierowca siedzący w samochodzie w normalnej pozycji gotowości do jazdy mógł ją opuścić w ciągu 7 sekund drzwiami od strony kierowcy i w 9 sekund drzwiami od strony pasażera.

W celu wykonania wyżej wymienionych testów, zawodnik musi nosić kompletny, normalny ubiór wymagany do prowadzenia samochodu, mieć zapięte pasy bezpieczeństwa, kierownica musi znajdować się w pozycji najmniej wygodnej i drzwi muszą być zamknięte.

13.3 Próba dotycząca zdejmowania kasku:

Kierowca siedzi w normalnej pozycji gotowości do jazdy w samochodzie, w którym startuje; ma założony kołnierz szyjny jego rozmiaru i jego uprząż jest mocna zapięta. Członek służby medycznej musi wtedy wykazać, że kask, który będzie nosił kierowca w czasie wyścigu może być zdjęty tak, by ten ostatni nie musiał zginać szyi lub kręgosłupa.

ARTYKUŁ 14: WYPOSAŻENIE BEZPIECZEŃSTWA:

14.1 Gaśnice:

Zabronione jest stosowanie następujących środków: BCF, NAF.

Wszystkie samochody muszą być wyposażone w system homologowany przez FIA zgodnie z artykułem 253-7.2, prócz zewnętrznego automatycznego włącznika.

Art. 257A - Przepisy techniczne dla pucharowych samochodów wielkiej turystyki (Grupa GT3)

Zewnętrzny automatyczny włącznik systemu, ewentualnie wspólny z wyłącznikiem prądu i mający jedną dźwignię uruchamiającą, musi być umieszczony z dołu szyby przedniej po stronie lewej. Musi być oznaczony czerwoną literą "E" umieszczoną wewnątrz białego koła o minimalnej średnicy 100 mm z czerwoną obwódką.

14.2 Pasy bezpieczeństwa:

Obowiązkowe jest stosowanie dwóch pasów ramieniowych, jednego pasa biodrowego i dwóch kroczywych. Pasy te muszą odpowiadać standardowi FIA nr 8853/98. Zabronione jest zamocowanie pasów bezpieczeństwa do foteli lub ich mocowań.

14.3 Lusterka wsteczne:

Wszystkie samochody muszą być wyposażone w co najmniej dwa lusterka, po jednym z każdej strony samochodu żeby kierowca miał zapewnioną widoczność do tyłu.

Każde lustro musi mieć pole powierzchni minimum 100 cm².

Sędziowie techniczni muszą mieć pewność poprzez praktyczny pokaz, że normalnie siedzący kierowca, dobrze widzi pojazdy znajdujące się za nim.

W tym celu, kierowca zostanie poproszony o odczytanie liter lub cyfr o wysokości 15 cm i szerokości 10 cm, umieszczonych losowo na planszach rozmieszczonych według następującej instrukcji:

- wysokość: 40-100 cm nad podłożem
- szerokość: 2 m z każdej strony osi podłużnej samochodu
- miejsce: 10 m za tylną osią samochodu

14.4 Fotele i zagłówek:

14.4.1 Fotel kierowcy musi być homologowany przez FIA i nie być modyfikowany.

Niepalny materiał pochłaniający energię musi być umieszczony wokół głowy kierowcy.

W razie użycia poduszki pomiędzy homologowanym siedzeniem i zajmującym miejsce, poduszka musi mieć maksymalną grubość 50mm.

Jeżeli oryginalne mocowania lub wsporniki są wymienione, muszą spełniać przepisy artykułu 253.16.

14.4.2 Wszystkie samochody muszą być wyposażone w zagłówek, który nie może przesuwac się o więcej niż 50 mm przy przyłożeniu siły 85 daN skierowanej do tyłu.

Pole powierzchni zagłówka nie może być mniejsze niż 400cm²; musi być ciągle i bez wystających części.

Zagłówek musi być tak ustawiony, by był pierwszym punktem kontaktu kasku kierowcy w razie uderzenia odrzucającego głowę kierowcy do tyłu lub na bok gdy zajmuje on normalną pozycję w samochodzie.

14.5 Wyłącznik prądu:

14.5.1 Kierowca siedzący za kierownicą z zapiętymi pasami bezpieczeństwa musi mieć możliwość wyłączenia wszystkich obwodów elektrycznych i zatrzymania silnika przy pomocy wyłącznika typu nieiskrzącego.

14.5.2 Wyłącznik musi być:

a) Umieszczony na tablicy wskaźników lub w innym łatwo dostępnym miejscu dla kierowcy siedzącego normalnie za kierownicą z zapiętymi pasami bezpieczeństwa lub z zewnątrz przez osoby oficjalne;

b) Wyraźnie oznaczony symbolem czerwonej błyskawicy na niebieskim trójkącie w białej obwódce.

14.5.3 Także na zewnątrz pojazdu musi być zainstalowany wyłącznik prądu wyposażony w uchwyt możliwy do uruchomienia z odległości przy pomocy haka.

Wyłącznik ten musi być usytuowany u podstawy słupka przedniej szyby po lewej stronie.

14.6 Ucho holownicze:

Ucho holownicze musi być dobrze widoczne (koloru żółtego, czerwonego lub pomarańczowego), dostępne i umożliwić ciągnięcie samochodu, który ugrzązł na podłożu zwirowym.

Musi znajdować się w obrysie nadwozia w rzucie z góry.

ARTYKUŁ 15: KONSTRUKCJE BEZPIECZEŃSTWA:

15.1 Konstrukcje zabezpieczające:

Rury znajdujące się w pobliżu kierowcy muszą być pokryte niepalną otuliną, zatwierdzoną przez FIA.

ARTYKUŁ 16: PALIWO:

16.1 Specyfikacja paliwa:

Paliwo musi być zgodne z Artykułem 252-9.1.

16.2 Powietrze:

Jako utleniacz jedynie powietrze może być mieszane z paliwem.

ARTYKUŁ 17: POSTANOWIENIA KOŃCOWE:

Tekstem rozstrzygającym niniejszego regulaminu, w razie jakichkolwiek rozbieżności co do interpretacji, będzie wersja angielska.