

APPENDIX 6 / ZAŁĄCZNIK 6

PF TECHNICAL SHEET: CONDITIONS AND TOLERANCES

KARTA TECHNICZNA Pf: WARUNKI I TOLERANCJE

Art. 1. DEFINITIONS

Pf Technical Sheet

All the technical information of the car declared via the dedicated "Performance Factor" website: www.fiaperformancefactor.com

The Pf Technical Sheet must be generated exclusively by the Pf website.

Pf

The "Performance Factor" value of the car.

The Pf number indicates the car's level of performance and its categorisation in accordance with the Sporting Regulations.

The Pf is determined via a comprehensive analysis of the factors that influence the car's race performance.

The Pf of a car can change depending on the modifications made to the car's parameters.

The Pf value must be generated by the Pf website and appears on the Pf Technical Sheet.

Pf-ID

This 8-digit code identifies the Pf Technical Sheet and links it to the configuration of the car entered in the FIA Competition.

The Pf-ID must be generated by the Pf website and appears on the Pf Technical Sheet.

Basic chassis reinforcement

The basic chassis reinforcement is comprised solely of the safety cage designed on the basis of the (2016) Appendix J art. 253 drawings as follows:

- 8.3.1 Basic structure (drawings from 253-1 to 253-3);
- 8.3.2.1 Additional compulsory members and reinforcements (drawings from 253-4 to 253-15);
- 8.3.2.2 Additional optional members and reinforcements (drawings 253-16 to 253-33).

Only the following connections of the safety cage are allowed for chassis reinforcement:

- six basic cage feet as shown in drawings 253-1 to 253-3. The front and rear feet may be positioned outside the central stiffening volume by mounting feet at the end of the rollbar tubes;
- one additional foot, chosen from drawings 253-18B, 253-26, 253-27 and 253-28B, and connected to the central stiffening volume by mounting feet at the end of the rollbar tubes;
- two additional feet as described in drawing 253-25 connected to the front axle strut towers by mounting feet at the end of the rollbar tubes;
- this structure may be directly connected to the central stiffening volume with welds or sheet metal webs (see drawing A). Extra connection tubes or feet are prohibited.

No additional structural members are permitted in the basic chassis reinforcement.

Central stiffening volume

Is defined as the volume inside:

- A vertical plane passing through the forward-most part of the front windscreens.
- A vertical plane passing through centre line of the rear wheels.
- Roof, floor, door, and external side body panels

Structural member

Art. 1. DEFINICJE

Karta Techniczna PF

Wszystkie za lub deklarowane informacje techniczne odnoszące się do samochodu zamieszcza się za pomocą strony internetowej: www.fiaperformancefactor.com

Karta techniczna PF musi być wygenerowana wyłącznie przez stronę internetową PF.

Pf

Wartość „Performance Factor” samochodu.

Wartość Pf wskazuje poziom osiągnięć samochodu i jego kategoryzację zgodnie z Regulaminem Sportowym.

Pf jest określane poprzez kompleksową analizę czynników, które wpływają na osiągi samochodu w wyścigu. Pf samochodu może się zmieniać w zależności od wprowadzanych modyfikacji parametrów samochodu. Wartość Pf musi zostać wygenerowana przez stronę internetową Pf i pojawi się w Karcie Technicznej Pf.

Pf-ID

8-cyfrowy kod identyfikuje Kartę Techniczną Pf i łączy ją z konfiguracją samochodu zgłoszonego do Zawodów FIA.

Identyfikator Pf-ID musi zostać wygenerowany przez witrynę internetową Pf i umieszczony w Karcie Technicznej Pf.

Podstawowe wzmocnienie podwozia

Podstawowe wzmocnienie struktury nośnej składa się wyłącznie z klatki bezpieczeństwa zaprojektowanej na podstawie Załącznika J (2016) art. 253 w następujących rysunkach:

- art. 8.3.1 Konstrukcja podstawowa (rysunki od 253-1 do 253-3);
- art. 8.3.2.1 Dodatkowe elementy obowiązkowe i wzmocnienia (rysunki od 253-4 do 253-15);
- art. 8.3.2.2 Dodatkowe elementy opcjonalne i wzmocnienia (rysunki od 253-16 do 253-33).

Tylko następujące połączenia klatki bezpieczeństwa są dopuszczone dla wzmocnienia podwozia:

- sześć podstawowych stóp klatki, jak pokazano na rysunkach 253-1 do 253-3. Przednie i tylne stopy mogą być umieszczone na zewnątrz centralnej przestrzeni usztywniającej poprzez stopy zamontowane na końcu rur;
- jedna dodatkowa podpora (wzmocnienie), wybrana z rysunków 253-18B, 253-26, 253-27 i 253-28B, połączona z centralną przestrzenią usztywniającą przez stopę mocującą na końcu rur;
- dwa dodatkowe wzmocnienia, jak opisano w rysunku 253-25, połączone z kolumnami amortyzatora za pomocą stóp montażowych na końcach rur;
- konstrukcja ta może być bezpośrednio połączona z centralną przestrzenią usztywniającą za pomocą spoin lub elementów z blachy (patrz rysunek A). Dodatkowe rury łączące lub stopy są zabronione.

Nie są dozwolone żadne dodatkowe elementy konstrukcyjne w podstawowym wzmocnieniu podwozia.

Centralna przestrzeń usztywniająca

Jest definiowana jako przestrzeń wewnątrz:

- Płaszczyzny pionowej przechodzącej przez najbardziej wysuniętą do przodu część przedniej szyby przedniej.
- Płaszczyzny pionowej przechodzącej przez linię środkową kół tylnych.
- Dachy, podłogi, drzwi i zewnętrznych bocznych elementów nadwozia.

Element konstrukcyjny

A rigid element connecting two or more points of the chassis and/or rollcage.

Art. 2. CONDITIONS

2.1. When submitting a registration request for an FIA Competition, the Driver and the Competitor must conduct a technical declaration of the car entered and obtain a Pf Technical Sheet, by the deadlines set out in the entry form, failing which the application to the FIA Competition will be rejected.

2.2. Only one Pf Technical Sheet (with a single PF-ID) is to be submitted for each car entered in the FIA Competition.

2.3. The Driver and the Competitor must:

- send a copy of the Pf Technical Sheet or declare the Pf and Pf-ID of the car to the organiser via the FIA Competition entry form, before the closing date for entries in the FIA Competition;
- present a copy of the Pf Technical Sheet during administrative checks;
- present a copy of the Pf Technical Sheet during scrutineering.

2.4. The Pf value listed on the Pf Technical Sheet submitted during registration categorises the car into one of the groups listed under Article 10.1.1 of the Sporting Regulations.

2.5. By submitting the Pf Technical Sheet, the Driver and the Competitor certify that the information declared is accurate and in conformity.

2.6. The Driver and the Competitor confirm that the car entered complies with the technical specifications in Appendix 7 to the Sporting Regulations and the Pf Technical Sheet submitted during registration.

2.7. Once the official entry list has been published and up until scrutineering for the Competition, no amendment can be made to the Pf Technical Sheet.

2.8. Once the official entry list has been published and during the entire duration of the FIA Competition, the Pf Technical Sheet submitted to the organiser and stored on the PF website cannot be deleted.

2.9. During scrutineering, the Pf Technical Sheet can be corrected or be brought into conformity upon the request of the scrutineers.

Art. 3. SCRUTINEERING

If an error or incorrect data is discovered during scrutineering, the error must be corrected on the Pf Technical Sheet in order to simulate and check the car's new Pf number.

If the new Pf obtained classifies the car in the same group, the amendments to the Pf Technical Sheet will be approved. No other measure needs to be taken.

If the new Pf obtained classifies the car in a different group to the one in which the Competitor is entered, the non-conformity of the Pf Technical Sheet will be reported to the stewards.

Only one group change per season, during a Competition, following an error or incorrect data is accepted.

The penalty for breaching this rule, i.e. any further group change, will result in a 10-point penalty per breach, to be deducted from the total number of points scored in the overall classification and the FIA Championship group classification.

This penalty applies to any breach before the first "starting order" list is published.

Art. 4. DEFINITIONS AND TOLERANCES

The below tolerances for the Pf Technical Sheet apply.

Maximum and minimum values have no tolerance.

All measurements are taken with dry weather tyres and wheels.

4.1. RACE WEIGHT

Race Weight

Sztywny element łączący dwa lub więcej punktów struktury nośnej lub klatki bezpieczeństwa.

Art. 2. WARUNKI

2.1. W momencie składania wniosku rejestracyjnego do Zawodów FIA, Kierowca i Zawodnik mają obowiązek wypełnić deklarację techniczną zgłoszonego samochodu i uzyskać Kartę Techniczną Pf, w terminach określonych w formularzu zgłoszeniowym, w przeciwnym razie zgłoszenie do Zawodów FIA zostanie odrzucone.

2.2. Tylko jedna Karta Techniczna Pf (z jednym PF-ID) może być przedstawiona dla każdego samochodu zgłoszonego do Zawodów FIA.

2.3. Kierowca i Zawodnik muszą:

- przestawić kopię Karty Technicznej PF lub zdeklarować wartość PF i PF-ID poprzez formularz zgłoszeniowy do Zawodów FIA, przed datą zamknięcia listy zgłoszeń do Zawodów FIA;
- przedstawić kopię Karty Technicznej PF podczas odbioru administracyjnego;
- przedstawić kopię Karty Technicznej PF podczas badania kontrolnego.

2.4. Wartość PF podana w Karcie Technicznej PF przedstawionej podczas okresu zgłoszeń kwalifikuje samochód do jednej z grup wymienionych w Artykule 10.1.1. Regulaminu Sportowego.

2.5. Poprzez złożenie Karty Technicznej PF, Kierowca i Zawodnik deklarują, że podana w niej informacja jest precyzyjna i zgodna ze stanem faktycznym.

2.6. Kierowca i Zawodnik potwierdzają, że zgłoszony samochód jest zgodny ze specyfikacjami technicznymi zawartymi w Załączniku 7 do Regulaminu Sportowego oraz z Kartą Techniczną Pf przekazaną podczas rejestracji.

2.7. Od momentu publikacji oficjalnej listy zgłoszeń a do czasu badania kontrolnego zawodów, nie można wprowadzać żadnych zmian w Karcie Technicznej Pf.

2.8. Od momentu publikacji oficjalnej listy zgłoszeń, do czasu zakończenia zawodów, Karta Techniczna Pf przesłana organizatorowi i przechowywana na stronie internetowej PF nie może zostać usunięta.

2.9. Podczas badania kontrolnego Karta Techniczna PF może zostać skorygowana, lub doprowadzona do zgodności na żądanie sędziów technicznych.

Art. 3. BADANIE KONTROLNE

Jeśli podczas badania kontrolnego zostaną wykryte błędy lub nieprawidłowe dane, błąd należy poprawić w Karcie Technicznej Pf w celu zasymulowania i sprawdzenia nowego numeru PF samochodu.

Jeśli nowa uzyskana wartość Pf sklasyfikuje samochód w tej samej grupie, zmiany w Karcie Technicznej Pf zostaną zatwierdzone. Nie należy podejmować żadnych innych środków.

Jeśli nowa uzyskana wartość Pf sklasyfikuje samochód do innej grupy, niż ta do której zgłoszony jest zawodnik, wówczas niezgodność Karty Technicznej Pf zostanie zgłoszona do ZSS.

Akceptowana jest tylko jedna zmiana grupy podczas zawodów w danym sezonie, która wynika z błędu lub nieprawidłowości danych.

Kara za naruszenie tej zasady, tzn. jakkolwiek dalsza zmiana grupy każdorazowo skutkować będzie karą odjęcia 10 punktów od łącznej liczby punktów zdobytych w klasyfikacji generalnej i w klasyfikacji w grupach Mistrzostw FIA.

Kara ta dotyczy każdego naruszenia przepisów ujawnionego przed opublikowaniem pierwszej listy startowej.

Art. 4. DEFINICJE I TOLERANCJE

Dla Karty Technicznej Pf obowiązują tolerancje jak poniżej.

Wartości maksymalne i minimalne nie mają tolerancji.

Wszystkie pomiary wykonywane są na oponach i kołach stosowanych tylko do jazdy po suchej nawierzchni.

4.1. MASA WYŚCIGOWA

Masa wyścigowa

The weight of the car with the driver, wearing his full racing apparel. At all times during the event, the racing weight must remain within the following tolerance band.

Tolerance: +100 / -0 kg

4.2. ENGINE

4.2.1. Engine origin (Car or Motorcycle)

The original use of the engine block.

4.2.2. Engine type (Reciprocating or Wankel)

Reciprocating piston engine or rotary engine (of the type covered by NSU Wankel patent).

4.2.3. Cylinder layout (In line, Vee or Flat)

Is the engine cylinders layout.

4.2.4. Engine block and exhaust type (Series or Custom)

Custom, if the engine block comes from a racing engine designed exclusively for racing or the material of the exhaust manifold is not cast iron (except when the exhaust manifold is integrated into the cylinderhead).

4.2.5. Number of cylinders (2-12)

Is the number of engine cylinders.

4.2.6. Number of valves per cylinder (2-5)

Is the total number of valves per each cylinder.

4.2.7. Bore

Is the engine cylinder bore in mm, rounded off to the nearest 0.1 mm.

Tolerance: +/- 0.2 mm

4.2.8. Engine displacement

Is the total cylinder displacement of the engine, in cm³, rounded off to the nearest cm³ (for the calculation, $\pi = 3.1416$).

For a rotating engine (Wankel type) the displacement per rotor (nominally 654 cm³ for a Mazda rotary engine) multiplied by the number of rotors.

Tolerance: +/- 0.7%

4.2.9. Oil sump type (Wet or Dry)

Is the type of lubrication system (wet sump – dry sump).

4.2.10. Fuel type (Petrol or Diesel)

Is the type of fuel used (for legal petrol-ethanol mixes, use "Petrol").

Eligibility according to Appendix 7 of the Sporting Regulations.

4.2.11. Throttle configuration (Common to several cylinders or individual)

Is the intake throttle unit configuration. Individual means one throttle body for each cylinder.

4.2.12. Throttle body diameter (Maximum)

Is the diameter of the inlet pipe at the throttle location (if fuel is fed by carburetors, the diameter of the venturi is measured at the narrowest point) in mm, rounded off to the nearest 0.1 mm.

4.2.13. Induction type (Naturally aspirated or Super/Turbocharged)

Specify if the engine is atmospheric (Naturally aspirated) or forced induction (Super/Turbocharged).

4.2.14. Turbocharger number

Is the number of turbochargers on the inlet.

Masa samochodu z kierowcą w pełnym wyposażeniu wyścigowym. Przez cały czas zawodów masa wyścigowa musi mieścić się w zakresie tolerancji.

Tolerancja: +100/ - 0 kg

4.2. SILNIK

4.2.1. Pochodzenie silnika (Samochód lub motocykl)

Oryginalne pochodzenie bloku silnika

4.2.2. Typ silnika (Tłokowy lub Wankla)

Silnik tłokowy lub rotacyjny (typ objęty patentem NSU Wankla)

4.2.3. Układ cylindrów (w linii, układ V lub poziomy)

Układ cylindrów w silniku.

4.2.4. Blok silnika i typ kolektora wydechowego (Seryjny lub niestandardowy)

Niestandardowy, jeżeli blok silnika pochodzi z silnika wyścigowego zaprojektowanego wyłącznie do wyścigów lub materiału, z którego wykonany jest kolektor wydechowy nie jest żeliwny (z wyjątkiem sytuacji, gdy kolektor wydechowy jest zintegrowany z głowicą cylindrów).

4.2.5. Liczba cylindrów (2-12)

Liczba cylindrów silnika.

4.2.6. Liczba zaworów na cylinder (2-5)

Liczba zaworów na każdy cylinder.

4.2.7. Średnica cylindra

Średnica cylindra w mm zaokrąglona do najbliższej 0.1 mm.

Tolerancja: +/- 0.2 mm

4.2.8. Pojemność silnika

Całkowita pojemność skokowa cylindra silnika, w cm³, zaokrąglona do najbliższego 1 cm³ (do celów obliczeń $\pi = 3,1416$).

W przypadku silnika typ Wankla (nominalnie 654 cm³ dla silnika rotacyjnego Mazdy) pojemność przypadającą na wirnik pomnożona przez liczbę wirników.

Tolerancja: +/- 0.7%

4.2.9. Typ miski olejowej (mokra lub sucha)

Typ układu smarowania (mokra miska - sucha miska)

4.2.10. Typ paliwa (benzyna lub olej napędowy)

Rodzaj stosowanego paliwa (dla zgodnych z regulaminem mieszanek benzyna-etanol, należy użyć „Benzyna”)

Dopuszczenie zgodnie z Załącznikiem Technicznym 7 do Regulaminu Sportowego.

4.2.11. Konfiguracja przepustnicy (wspólna dla kilku cylindrów lub indywidualna)

Konfiguracja zespołu przepustnicy. Indywidualna oznacza jeden korpus przepustnicy dla każdego cylindra.

4.2.12. Rozmiar korpusu przepustnicy (Maksymalny)

Średnica kanału wlotowego w miejscu przepustnicy (jeżeli paliwo jest podawane przez gaźniki, należy podać najniższą wartość średnicy zwężki Venturiego) w mm, wartość zaokrąglona do najbliższej 0.1 mm

4.2.13. Typ dolotu powietrza (Wolnossące lub Super/Turboładowane)

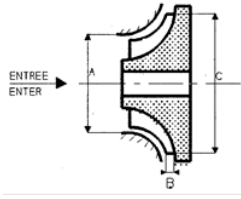
Określić czy silnik jest atmosferyczny (wolnossący) czy posiada wymuszone doładowanie (super/turboładowane)

4.2.14. Liczba turbosprężarek

Ilość turbosprężarek na wlocie.

4.2.15a. Compressor housing inducer diameter (Maximum)

Is the compressor dimension A in mm, rounded off to the nearest 0.1 mm (for a multistage system, consider only the first compressor).

**4.2.15b. Surge Channel or Ported Shroud Check (Yes or No)**

Yes, if any channel present bypasses the declared inducer diameter and could allow air to bypass the inducer in a forced induction engine.

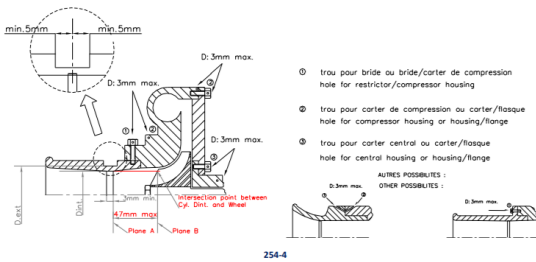
4.2.16. Number of restrictors

Is the number of restrictors in the engine inlet

4.2.17. Restrictors diameter (Maximum)

Is the diameter of the restrictors in mm.

The declared restrictor geometry must conform to drawing 254-4.



Any other restrictor will not be considered for the Pf calculation.

4.2.18. Exhaust catalyst (Yes or No)

Specify if the vehicle is fitted with a post-combustion catalytic anti-pollution system, or for diesel engines, a particulate filter.

A catalytic converter will be considered for inclusion in the Performance Factor calculation if the complete core is within 1000 mm of the cylinder block. Note: this distance is measured directly between the core and the cylinder block, not along the exhaust pipe length.

4.2.19. Maximum engine speed (maximum)

Is the maximum engine speed used in the competition in RPM, rounded off to the nearest 100 RPM.

The Technical Delegate can request the Competitor to prove that his maximum engine speed - 500 RPM can be achieved, at the event.

4.2.20. Compression ratio (maximum)

Is the engine compression ratio, rounded to the nearest 0.1, calculated according to the following formula:

$$R = (v + V) / v$$

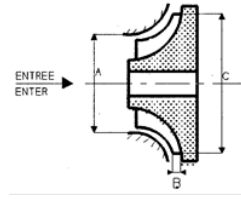
where:

v = total volume of a single combustion chamber;

V = displacement of a single cylinder (engine displacement/number of cylinders).

4.2.21. Variable Valve Timing (Yes or No)**4.2.15a. Średnica wlotu do obudowy sprężarki (Maximum)**

Wymiar sprężarki A w mm, zaokrąglony do najbliższej 0,1 mm (w przypadku układu wielostopniowego należy uwzględnić tylko pierwszą sprężarkę).

**4.2.15b. Kanał lub osłony antyprzepięciowe (Tak lub Nie)**

Tak, jeśli którykolwiek z istniejących kanałów omija zadeklarowaną średnicę wlotu (induktora) i może pozwolić powietrzu ominąć wlot (induktor) w silniku doładowanym.

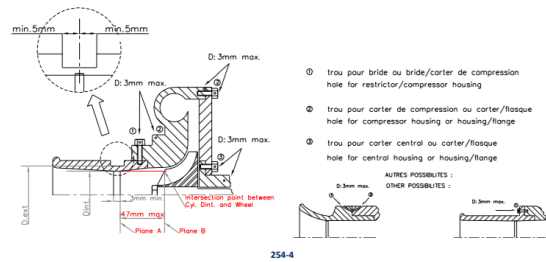
4.2.15. Liczba ograniczników

Liczba ograniczników na wlocie do silnika.

4.2.16. Średnica ogranicznika (Maksymalna)

Średnica ogranicznika w mm.

Deklarowana geometria ogranicznika musi być zgodna z rys.254-4.



Wszelkie inne ograniczniki nie będą brane pod uwagę przy obliczaniu Pf.

4.2.17. Katalizator (Tak lub Nie)

Określić, czy pojazd jest wyposażony w katalityczny system oczyszczania spalin lub, w przypadku silników diesla, w filtr cząstek stałych.

Katalizator będzie brany pod uwagę przy obliczaniu współczynnika Pf, jeśli cały rdzeń znajduje się w odległości do 1000 mm od bloku cylindrów. Uwaga: odległość tę mierzy się bezpośrednio między rdzeniem a blokiem silnika, a nie wzdłuż długości rury wydechowej.

4.2.19. Maksymalne obroty silnika (maksymalne)

Jest to maksymalna ilość obrotów silnika stosowana na zawodach, zaokrąglona do najbliższych 100 obr./min.

Delegat Techniczny może zażądać od zawodnika udowodnienia, że podana (zadeklarowana) przez niego maksymalna prędkość obrotowa silnika - 500 obr./min może być osiągnięta, podczas zawodów.

4.2.20. Stopień sprężania (maksymalny)

Stopień sprężania silnika, zaokrąglony do najbliższego 0.1, jest obliczany według następującego wzoru:

$$R = (v + V) / v$$

gdzie:

v = całkowita objętość pojedynczej komory spalania;

V = pojemność skokowa pojedynczego cylindra (pojemność skokowa silnika/liczba cylindrów).

4.2.21. Zmienne fazy rozrządu (Tak lub Nie)

Specify if the engine is fitted with a variable valve timing system.

Variable valve timing systems have no constant relationship between valve lift and crankshaft position.

4.3. DRIVE TRAIN

4.3.1. Driven wheels (FWD, RWD or AWD)

Specify which wheels the engine drives.

4.3.2. Number of gears (1 to 7)

Is the number of forward gears in the gearbox (if more than 7 in use, enter 7).

4.3.3. Shifting mechanism (Manual or Sequential)

Is the gearbox shifting mechanism. If it is a mechanical "H pattern", it will be considered "Manual". Alternative systems will be considered "Sequential".

4.3.4. Wheels diameter

Is the diameter of the wheels rims for dry tyres, in inches (for the conversion, 1" = 25.4 mm).

If two different diameters are used at the front and at the rear, the greater diameter must be considered.

4.3.5. Wheel attachment (Centre mount hub or Multiple studs)

Is the wheel attachment system.

4.4. AERO

4.4.1. Wheelbase

Is the average, on both vehicle sides, of the distance, measured on ground, between the centres of the hubs of two wheels situated on the same side of the vehicle, rounded off to the nearest mm.

Tolerance: +/-20 mm

Wheelbase Check (Yes or No)

Yes, if the wheelbase is greater than +75mm of the base model standard wheelbase.

4.4.2. Front overhang

Is the average, on both vehicle sides, of the ground distance in mm between the front axle centre and the front most point of the car, rounded off to the nearest mm.

Tolerance: +/-20 mm

4.4.3. Splitter ahead of bumper

The maximum horizontal distance, in mm, between the foremost point of the bodywork and the foremost point of the splitter, measured within 300 mm of the centre line, rounded off to the nearest mm (zero if there is no splitter).

Tolerance: +/-50 mm

4.4.4. Rear body overhang

Is the average, on both vehicle sides, of the ground distance in mm between the rear axle centre and the rearmost point of the car body below the horizontal line passing along the top of the rear wheels, rounded off to the nearest mm.

Tolerance: +/-20 mm

4.4.5. Diffuser overhang

Is the average, on both vehicle sides, of the ground distance in mm between the rear axle centre and the rearmost point of the diffuser, rounded off to the nearest mm (zero means there is no diffuser).

Określić, czy silnik jest wyposażony w układ zmiennych faz rozrządu.

Układy zmiennych faz rozrządu nie mają stałej zależności pomiędzy wzniosem zaworu a położeniem wału korbowego.

4.3. UKŁAD NAPĘDOWY

4.3.1. Napędzane koła (FWD, RWD lub AWD)

Określić, które koła są napędzane przez silnik.

4.3.2. Liczba przełożeń (1 do 7)

Liczba przełożeń do przodu w skrzyni biegów (jeśli używanych jest więcej niż 7, należy wpisać 7).

4.3.3. Mechanizm zmiany biegów (Manualny lub sekwencyjny)

Mechanizm zmiany biegów skrzyni biegów. Układ mechaniczny "wzór H", będzie on uważany za "manualny". Alternatywne systemy będą uważane za "sekwencyjne".

4.3.4. Średnica kół

Średnica obręczy kół dla opon na suchą nawierzchnię, w calach (dla przeliczenia, 1" = 25,4 mm).

Jeżeli z przodu i z tyłu zastosowano dwie różne średnice, należy wziąć pod uwagę większy rozmiar.

4.3.5. Mocowanie koła (Piasta z mocowaniem centralnym lub wielośrubowe)

System mocowania kół.

4.4. AERODYNAMIKA

4.4.1. Rozstaw osi

Jest to uśredniona odległość pomiędzy środkami piast dwóch kół znajdujących się po tej samej stronie pojazdu, zmierzona po obu stronach, zaokrąglona do najbliższego mm.

Tolerancja: +/-20 mm

Zmieniony rozstaw osi (tak lub nie)

Tak, jeśli rozstaw osi jest większy niż +75 mm od standardowego rozstawu osi modelu bazowego.

4.4.2. Przedni zwis nadwozia

Średnia odległość z pomiarów po obu stronach pojazdu w mm, tj. pomiędzy środkiem przedniej osi a najbardziej wysuniętym do przodu punktem samochodu, zaokrąglona do najbliższego milimetra.

Tolerancja: +/-20 mm

4.4.3. Splitter przed zderzakiem

Maksymalna odległość w poziomie, wyrażona w mm, pomiędzy najbardziej wysuniętym do przodu punktem nadwozia i najbardziej wysuniętym do przodu punktem splittera, mierzona do 300 mm od osi pojazdu, zaokrąglona do najbliższego mm (zero, jeżeli nie ma splittera).

Tolerancja: +/-50 mm

4.4.4. Tylony zwis nadwozia

Średnia odległość z pomiarów po obu stronach pojazdu w mm pomiędzy środkiem tylnej osi a najbardziej wysuniętym do tyłu punktem karoserii, poniżej poziomej linii przechodzącej wzdłuż górnej części tylnych kół, zaokrąglona do najbliższego milimetra.

Tolerancja: +/-20 mm

4.4.5. Zwis dyfuzora

Średnia odległość z pomiarów po obu stronach pojazdu w mm między środkiem tylnej osi a najbardziej wysuniętym do tyłu

Tolerance: +/-20 mm

4.4.6. Rear wing overhang

Is the average, on both vehicle sides, of the distance in mm between the rear axle centre and the rearmost point of the wing, rounded off to the nearest mm (zero means there is no rear wing).

Tolerance: +/-50 mm

4.4.7. Rear wing height

Is the vertical distance in mm between the ground and the highest point of the wing, rounded off to the nearest mm, supports and end plates excluded (zero means there is no rear wing).

Tolerance: +/-50 mm

4.4.8. Front axle width

Is the ground distance in mm between the outer sides of the two tyres on the front axle, rounded off to the nearest mm.

Tolerance: +/-20 mm

4.4.9. Rear axle width

Is the ground distance in mm between the outer sides of the two tyres on the rear axle, rounded off to the nearest mm.

Tolerance: +/-20 mm

4.5. CHASSIS

4.5.1a. Chassis type (1,2 or 3)

Is the chassis structure type:

- Type 1:** Standard metallic unibody construction bodyshells.
- Type 2:** A base chassis structure that is made of a space frame and/or metal-skinned sandwich structured composite, and may include elements of a unibody construction, in any combination.
- Type 3:** Fibre reinforced polymer (FRP) material chassis. FRP material may provide the complete structure or only part of the structure, in combination with other elements.

Any FRP part with the following characteristics:

- a maximum thickness of 2 mm,
- connected only to the metal structure of the central stiffening volume,
- a volume when enclosed in a rectangular box, whose dimensions are expressed in mm such that:

the sum of the Length + Width + Height is less than 1000

will be considered as decorative and not affect the chassis type definition.

Parts with dimensions greater than this or connected to other FRP panels will automatically put the chassis into chassis type 3. No assumption is made about the structural effectiveness of the part.

4.1.5b. FRP bodywork material check (Yes or No)

Yes, if chassis type 1 or 2 AND if the bodywork is within the wheelbase and above the plane passing through the front and the rear wheel centres, and consists wholly or partially of FRP materials.

FRP Panels whose dimensions are less than 300 x 300 mm and connected only to the metal bodywork panels will be considered as decorative and not affect this definition.

4.5.2. Chassis reinforcement structure (1 to 4)

Is the chassis reinforcement type:

punktem dyfuzora, zaokrąglona do najbliższego mm (zero oznacza brak dyfuzora).

Tolerancja: +/-20 mm

4.4.6. Zwis tylnego skrzydła

Średnia wartość długości wyrażona w mm pomiędzy środkiem tylnej osi a najbardziej wysuniętym do tyłu punktem skrzydła, zaokrąglona do najbliższego mm (zero oznacza, brak tylnego skrzydła).

Tolerancja: +/-50 mm

4.4.7. Wysokość tylnego skrzydła

Odległość w pionie wyrażona w mm pomiędzy podłożem a najwyższym punktem skrzydła z wyłączeniem wsporników i płyt końcowych zaokrąglona do najbliższego mm. (zero oznacza brak tylnego skrzydła).

Tolerancja: +/-50 mm

4.4.8. Szerokość przedniej osi

Odległość w mm pomiędzy zewnętrznymi bokami dwóch opon na przedniej osi, zaokrąglona do najbliższego mm.

Tolerancja: +/-20 mm

4.4.9. Szerokość tylnej osi

Odległość w mm pomiędzy zewnętrznymi bokami dwóch opon na tylnej osi, zaokrąglona do najbliższego mm.

Tolerancja: +/-20 mm

4.5. PODWOZIE

4.5.1a. Typ podwozia (1,2 lub 3)

Rodzaj konstrukcji podwozia:

- Typ 1:** Standardowa metalowa karoseria samonośna.
- Typ 2:** Podstawowa konstrukcja podwozia wykonana z ramy przestrzennej i/lub kompozytu warstwowego z metalową powłoką i może zawierać elementy konstrukcji samonośnej nadwozia, w danym połączeniu.
- Typ 3:** Podwozie z materiału polimerowego wzmocnionego włóknem (FRP). Materiał FRP może stanowić kompletną strukturę lub tylko część struktury, w połączeniu z innymi elementami.

Dowolna część z FRP o następujących cechach:

- maksymalna grubość 2 mm,
- połączona tylko ze strukturą metalową centralnej przestrzeni usztywniającej,
- przestrzeń opisana w prostopadłościanie, którego wymiary wyrażone są w mm w taki sposób, że suma długości + szerokości + wysokości jest mniejsza niż 1000 będzie uważana za ozdobną i nie będzie miała wpływu na definicję typu podwozia.

Części o wymiarach większych niż te powyżej lub połączone z innymi panelami FRP spowodują automatyczne zakwalifikowanie podwozia do typu podwozia 3. Nie przyjmuje się żadnych założeń co do skuteczności konstrukcyjnej części.

4.1.5b. Zmiana w karoserii na materiał FRP (Tak lub Nie)

Tak, jeśli w podwoziu typu 1 lub 2 ORAZ jeśli nadwozie składa się w całości lub częściowo z materiałów FRP znajdujących się w wewnętrznej przestrzeni pomiędzy rozstawem osi i nad płaszczyzną przechodzącą przez przednie oraz tylne koła.

Panele FRP o wymiarach mniejszych niż 300 x 300 mm i połączone tylko z metalowymi panelami nadwozia będą uważane za dekoracyjne i nie wpływają na tę definicję.

4.5.2. Konstrukcja wzmocniająca podwozie (1 do 4)

Określenie typu wzmocnienia podwozia:

Type 1: Basic reinforcement as defined above.

Type 2: Basic reinforcement (Type 1) with the sole addition of structural member(s) between one or both axle strut towers without intermediate connections.

Type 3: Chassis reinforcement structure described in Type 1 or Type 2 with additional structural member(s) within the central stiffening volume.

Type 4: Additional structural member(s) outside the central stiffening volume of a two-seater car.

4.5.3. Number of operable doors (2 to 5)

Is the number of operable doors on the car, without the use of tools. If the boot has a window, it is considered as a door.

4.5.4. Windscreen (Glass or Plastic)

Is the material of the windscreen.

Eligibility according to Appendix 7 of the Sporting Regulations

Typ 1: Wzmocnienie podstawowe zdefiniowane powyżej.

Typ 2: Wzmocnienie podstawowe (Typ 1) z dodanym pojedynczym elementem konstrukcyjnym pomiędzy jedną lub dwoma kolumnami górnych mocowań amortyzatorów, bez połączeń pośrednich.

Typ 3: Wzmocnienie struktury podwozia opisane w Typ 1 lub Typ 2 z dodatkowym elementem konstrukcyjnym (elementami konstrukcyjnymi) w strefie centralnej.

Typ 4: Dodatkowe elementy konstrukcyjne na zewnątrz centralnej strefy samochodu dwumiejscowego.

4.5.3. Liczba otwieranych drzwi (2 do 5)

Liczba otwieralnych drzwi w samochodzie, bez użycia narzędzi.

Jeśli pokrywa bagażnika posiada okno, to uważana jest jako drzwi.

4.5.4. Szyba przednia (Szkło lub plastik)

Materiał z którego wykonana jest szyba przednia.

Dopuszczenie zgodnie z Załącznikiem Technicznym 7 do Regulaminu Sportowego.