

N

O

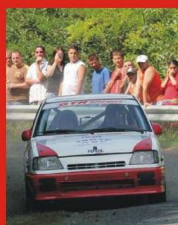
I

O

RALLYE SPRINT BAJNOKSÁG



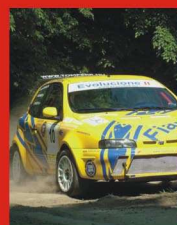
OLCSÓ



PROFI



VALÓDI



RALLYE



BÁRKINEK

Mert minden kezdet lehet könnyebb...



TECHNIKAI ELŐÍRÁSOK, SZABÁLYOK

**Kiegészítés
az N1 kategória
részére**



OSJECKO Rallye Sprint Bajnokság 2010

Technikai előírásai és szabályai Kiegészítés az N1 kategória részére

A KATEGÓRIA CÉLJA:

Alacsony teljesítményű széria motorral szerelt versenyautók versenyztetési lehetőségének megteremtése egy kategóriában. Versenyzési lehetőséget biztosítani a kisebb költségvetéssel rendelkező versenyzőknek.

1. MEGHATÁROZÁSOK, BESOROLÁSOK

1.1 KATEGÓRIA MEGHATÁROZÁSA

A kategória értékeltségéhez egy adott versenyen minimum 5 nevező szükséges. Ha az adott versenyen nincs meg az öt nevező a kategóriába, akkor a nevezők – versenyautójuk hengerűrtartalma szerint - az RSB megfelelő kategóriájába kerülnek besorolásra, és itt kerülnek értékelésre.

- N1 0-70 LE 0- 51 KW

1.2 VERSENYJÁRMŰVEK

A sorozat versenyein részt vehet, ebbe a csoportba tartozó átalakítás nélküli porlasztóval, vagy központi befecskendezéssel szerelt benzin üzemű széria autó, mely hengerenként maximum kettő szeleppel van ellátva, valamint a csoportnak megfelelően átalakított versenyautó. Bármilyen két kerék meghajtású, sorozatgyártású gépkocsi, melynek teljesítménye a gyári adat szerinti maximum 70 lóerő, azaz 51 KW. Turbó, vagy bármilyen más feltöltővel, valamint hengerenkénti üzemanyag befecskendezéssel szerelt autó ebben a csoportba nem nevezhet.

1.3 BUKÓCSŐ

Kötelező! Hegesztett vagy csavaros kötéssel. (Kivétel azok a versenyek, ahol a sorozat szervezője és a rendező előzetes egyeztetése alapján felmentést ad, a bukócső nélküli autóval induló versenyzők, az adott futamon értékelésre kerülnek, de bajnoki pontokat nem szerezhhetnek.)

Minimális előírás:

- Főkapu (min. 40 mm-es külső méret, 3 mm-es falvastagság).
- Első letámasztás, a főkapuhoz kötve, a tetőkoszorú belső pereménél elvezetve, az „A” oszlop mellett a lehető legszorosabban illesztve és talpalva a padlólemezen, (min. 32 mm-es külső méret, 2,5 mm-es falvastagság).
- Hátsó merevítő támasz, **egyenes** csövekkel, a főkapuhoz kötve, talpalás a hátsó padlólemezen, vagy a hátsó futómű bekötési pontjain. (min. 32 mm-es külső méret, 2,5 mm-es falvastagság).
- A fentiekén kívül a bukócső kiegészíthető további elemekkel is, de a csövek külső átmérője és a falvastagság nem lehet kevesebb a hátsó merevítőknél előírt méreteknél.
- A bukócső talpalási pontjainál, a karosszéria padlólemezét meg kell erősíteni. Az erősítés minimum, a padlólemez egyik oldalán, egy 10 x 10 cm-es, legalább 2 mm vastag, hegesztéssel rögzített lemez. A bukócső talpalásánál alkalmazott, ún.”doboz” erősítésként elfogadott.
- A fentiekén kívül elfogadott minden olyan bukócső, aminek valamilyen gyártó által kiadott eredetigazolása (certifikat) van, és azt megfelelően beépítették.
- Bukócsóról a futómű felfogatási pontra való letámasztás engedélyezett, de a méretének és az anyagának meg kell egyeznie a bukócső méretével.
- **2009. jan. 01. előtt gépkönyvvel nem rendelkezett versenyautók bukócső méretei:**
Főkapu – min. 45 mm külső átmérő, 2,5 mm falvastagság
Első, hátsó letámasztások - min. 38 mm külső átmérő, 2,5 mm falvastagság, vagy

40 mm külső átmérő, 2 mm falvastagság

Futómű lekötések – min. 32 mm külső átmérő, 2 mm falvastagság

Bukócső talpalási pontok, dobozok anyagának falvastagsága min. 3 mm

2008-ban, gépkönyvezett, vagy előtte gépkönyvvel rendelkező versenyautók bukócsöveit nem kell változtatni.

1.4 BIZTONSÁGI ÖVEK:

Kötelező, a minimum három pontos „E” jelzéssel ellátott, és nem elfogadott a klasszikus, szériában gyártott, gyári kialakítású. (kivétel azok a versenyek, ahol a sorozat szervezője és a rendező előzetes egyeztetése alapján felmentést ad).

- **Az öv anyagán semmiféle sérülés nem lehet, csak és kizárólag a gyári, eredeti varrás az elfogadott.**
- **Nem elfogadhatóak, az automata övek.**
- A váll felett hátramenő öveket, fajtájuktól függően lehet egy pontban és két pontban is rögzíteni.
- Az öv rögzítéséhez, elsősorban a gyárilag kialakított, eredeti rögzítési pontokat kell használni, amennyiben ez nem megoldható, úgy a kialakított rögzítési pontokat megfelelő erősítéssel kell ellátni, ez minimum egy 5 x 5 cm-es, legalább 2 mm vastagságú lemez, amit a padlólemezhez **hegesztéssel kell kötni**. Az így kialakított erősített pontoknál, a „versenycélú” biztonsági öveknél alkalmazott, becsavarható rögzítő karikat kell használni, **kivétel** a gyárilag, lecsavarozható rögzítő füllel készült övek, ahol ezeket a rögzítő füleket, min. M10-es méretű és 8,8-as szakítószilárdságú csavarokkal lehet az eredeti, vagy a megfelelően megerősített rögzítő pontokhoz csavarozni.
- A biztonsági öv rögzítési pontjai nem lehetnek az ülésen, az üléstartó konzolon, és az ülésínen.
- Az öv hátsó rögzítéséhez használható, a bukócső egy olyan vízszintes eleme, ami a hátsó kitámasztó csöveket köti össze.
- Ezen a ponton a rögzítés lehet, egy, a csőben megfelelően beépített (**hegesztett!!!**) beakasztó szem, vagy amennyiben az öv kialakítása lehetővé teszi, úgy a hagyományos „átfűzés”.
- Minden esetben ajánlott az övek rögzítéséhez az eredeti rögzítési pontok használata.

1.5 KORMÁNYMŰ

Gyári eredetű. (Kifogástalan működés)

1.6 FÉKRENDSZER

Kereskedelmi forgalomba kapható gyári ill. után-gyártott fékrendszer használható. Kifogástalan működés, semmiféle szivárgás, repedezett, sérült, korrodált fékcső nem elfogadható. A fékbetét anyaga szabadon választható. A fékerő szabályzó elhagyható.

1.7 ÜZEMANYAG TANK

Csak a gyárilag beépített. (Mindennemű átalakítás tilos!)

1.8 AKKUMULÁTOR

Biztonsági szempontok alapján engedélyezett az akkumulátor áthelyezése, tartójának eltávolítása.

Amennyiben az eredeti beépítési helyet megtartják, úgy az eredeti rögzítésen kívül, **egy + rögzítő pánt felszerelése kötelező, ami lehet heveder is**. A pozitív pólus szigetelése kötelező.

Az akkumulátor áthelyezése esetén, kettő párhuzamos acél pánttal, azt csavaros kötéssel (minimum 8.8-as acél) kell rögzíteni, és burkolattal kell ellátni, a savkifolyás megakadályozása céljából.

1.9 ÁRAMTALANÍTÓ KAPCSOLÓ

Beszerezése kötelező, de úgy kell beépíteni, hogy azt mindkét versenyző bekötött állapotban elérje, és működtetni tudja. Elfogadhatónak az, az áramtalanító minősül, amely, **áramtalanítás esetén leállítja az autó motorját**. Ezt a versenyek gépátvételén a Technikai Felügyelők fokozottan ellenőrzik.

1.10 VILÁGÍTÁS

A gyári világító, és irányjelző berendezések működőképessége kötelező. Kiegészítő lámpák használata engedélyezett.

1.11 TÚZOLTÓ KÉSZÜLÉK

Az autóban kötelező felszerelés egy min. 2 kg töltetű, működőképes (érvényes ellenőrzést igazoló címkével ellátott) kézi tűzoltó készülék. A készülék elhelyezése: a navigátor ülése előtt, a fenéklemezhez rögzítve, csak és kizárólag fémpánttal, ami gyorscsattal (békazár) oldható. A készülék hitelesítését, és rögzítését a gépátvételen a Technikai Felügyelők ellenőrzik.

A készüléket úgy kell rögzíteni, hogy azt a versenyzők bármelyike, az autóban ülve el tudja érni, rögzítését kioldani és működésbe hozni.

1.12 VONÓSZEM

Elöl, hátul kötelező. Alkalmasnak kell lennie, arra, hogy az autót a vonószemhez csatlakozva el lehessen vontatni. A vonószemeket piros, vagy sárga színre kell festeni, és a karosszérián piros nyíllal jelölni kell a helyét.

1.13 KEREKEK ÉS GUMIABRONCSOK

A gyári méretű keréktárcsák helyettesíthetők, (lemez vagy könnyűfém) kizárólag azonos osztókörrrel. A maximum szélesség 5,5 coll. A gumiabroncsok méretei 175 mm szélességben korlátozottak, a magassága szabadon választható. Csak kereskedelmi forgalomban kapható „E” jelű utcai mintázatú gumiabroncs használata engedélyezett. Futózott, valamint a „cross” mintás abroncsok, pl. „pápai bütykös” használata tilos. Nyomtáv szélesítő használata tilos. Kerékcsavarok tőcsavarra cserélhetők, de azokat úgy kell kialakítani, hogy ne lógnak ki a kerekek külső síkjából.

1.14 MOTORHÁZTETŐ ÉS CSOMAGTÉRTETŐ

A motorháztetőt el kell látni, kívülről és gyorsan nyitható biztonsági rögzítéssel, a motorháztető eredeti zárszerkezetét, valamint biztonsági reteszt el kell távolítani.

Amennyiben a csomagter tetőn is elhelyezésre kerül a biztonsági rögzítő, úgy az eredeti zárszerkezetet ott is el kell távolítani.

Ezek a biztonsági rögzítő elemek nem lehetnek balesetveszélyesek, és a karosszéria síkjából maximum 10 mm-t állhatnak ki.

1.15 FUTÓMŰ

Csak gyári, vagy azzal megegyező futómű alkatrészek használhatók. Engedélyezett a hegesztéssel és lapolással való erősítés, valamint rögzítő csavarok erősebbre való cseréje, de a gyári helye és darab száma nem változtatható.

Lengéscsillapítók és a rugók szabadon cserélhetők, de a gyári helye és darab száma nem változtatható.

1.16 MOTOR

Lada típusoknál a motorok cserélhetőek, de nem haladhatják meg a szabályzatban megadott teljesítményt. (pld: 2105-ös kaszniba beszerelhető a 2101-es, vagy a 21011-es motor, vagy fordítva)

A típusok azonosításai miatt, a motorszám megléte kötelező! Csak sértetlen, és olvasható motorszám fogadható el!

A motorblokk furatának átmérője, a gyárilag megadott maximális javító méretig növelhető.

Az olajteknőbe tereplőlapok beszerelése megengedett.

A motortartó bakok cseréje engedélyezett, de a gyári helye és darab száma nem változtatható.

A karburátorban az üzemanyag, és levegő fűvókák mérete szabadon változtatható.

Szívó és kipufogó csomópontok csatornái a hengerfejjel való találkozásnál a tömítéstől számítva mindkét irányban max. 5-5 mm hosszan megmunkálhatóak.

A hengerfej javító síkolása érintőlegesen engedélyezett, a gyári kompresszió viszony megtartása mellett.

Forgattyús műbe (hajtókar, dugattyú, lendkerék, főtengely) könnyítése-polírozása TILOS, grammolása engedélyezett.

A vezérműtengelynek a motor típushoz megfelelő gyári emelésűnek és szögértékűnek kell maradnia.

Az alapkör módosítása TILOS!

Minden más átalakítás tilos, beleértve az elektronikus vezérlő egységet is.

1.17 ERŐÁTVITELI RENDSZER

Kuplung, váltó, differenciálmű.

Kereskedelmi forgalomba kapható gyári, vagy azzal megegyező azonos gyártmányúra cserélhető. Lada típusoknál, csak négysebességes váltó használható.

1.18 KIPUFOGÓRENDSZER

A cső átmérőnek és a dobok számának, valamint a kipufogórendszer hosszának az eredetivel megegyezőnek kell lenni. A dobok mérete, és belső szerkezete szabadon változtatható. Kereskedelmi forgalomba kapható azonos gyártmányúra cserélhető. A kipufogórendszer felszereléséhez további rögzítő alkatrészek engedélyezettek.

1.19 UTASTÉR

- Minimum „GT” ülés, de csak olyan, **aminek fejtámlája egy egységet képez az üléssel.** Az ülőlapon és a háttámlának párnázottnak kell lennie. Rögzítése minimum 4 ponton történjen, minimum M8-as, 8.8 szakítoszilárdságú acélcsavarral. Az ülés sín használata engedélyezett, de kizárólag csak úgy, hogy mindkét sín rögzíthető legyen az elmozdulás ellen. Az ülés szabályos rögzítése a géptávtelen kiemelten kerül ellenőrzésre.
- Az ajtó és oldal kárpitok kivételével minden kárpit eltávolítható.
- Minden működtető szerkezetnek a gyártó által felszereltnek kell lennie, és azoknak eredeti funkciójukat meg kell tartaniuk, de átalakíthatók a jobb hozzáférés, használhatóság érdekében. (pl: a kézifékkar, váltókar meghosszabbítható, a pedálokra nagyobb lemez szerelhető.)
- A hátsó biztonsági övek kiszerezhetők.
- A hátsó ülések kiszerezhetők.
- Amennyiben az üzemanyagtartály gyárilag a csomagterben helyezkedik el, és a hátsó üléseket kiszerezlik, az utasteret tűzálló, és vízhatlan válaszfallal kell elhatárolni az üzemanyagtartálytól.
- A műszerfalnak, a műszer csoportnak és a középső konzolnak eredetinek kell maradnia. Egyéb mérőórák, kapcsolók beszerelhetők.
- A biztosíték tábla helye és típusa változtatható.
- A kormánykerék szabadon cserélhető.
- A kormányzár zárószervezetét **KÖTELEZŐ** kiiktatni!
- A kormány oszlop dőlésszöge változtatható.

1.20 KAROSSZÉRIA

A típusok azonosításai miatt, csak sértetlen és olvasható alvászámot fogadunk el! A karosszérián áthidaló erősítések engedélyezettek. Az eredeti üléstartó bakok kiszerezhetők, átalakíthatóak, az ülések biztonságosabb rögzítése érdekében. Semmilyen más gyári merevítő nem távolítható el. A gyári emelési pontok helye elhagyható, átalakítható. Pótkerék rögzítési pontja átalakítható. A külső borítások anyaga nem változtatható, pld motorháztető, sárvédő stb.

A gépkocsi karosszériájának függőleges síkjából semmilyen alkatrész nem lóghat ki, bele értve a kerekeket, és az utólag felszerelt vontatószerkezeteket is.

Az „A” vagy „H” csoportos versenyautóból „N” csoportosra való visszaalakításnál, a kipufogó rendszer elvezetése érdekében történt átalakítást nem kötelező visszaalakítani. (pld: váltó alagút kiszélesítése)

1.21 SZÉLVÉDŐ, ÜVEGEK

Más anyagra nem cserélhető.

Az üvegek bevonása biztonsági fóliával ajánlott, de minden esetben meg kell őrizni azok átláthatóságát, nem alkalmazható olyan fólia, ami magakadályozza az autó belső terébe történő belátást.

1.22 DIJAZÁS-ÉRTÉKELÉS

Versenyenként: I - III. helyezett párosok serlegdíjazás

Éves összesítésben: I - III. helyezett párosok serlegdíjazás

Pontozás, a Rallye Sprint szabályai szerint.

2. MAB35S SUZUKI SWIFT

2.1 VERSENYJÁRMŰVEK

A Rallye Sprint Bajnokság 2010. évi sorozatában kiírásra kerülő N1 kategóriába nevezhető az MNASZ által homologizált MAB35S Suzuki Swift az RSB 2010 Technikai alapkiírása, az RSB 2010 N csoportra vonatkozó szabályai, valamint, **az alábbi megkötések maradéktalan betartásával:**

2.2 MOTOR

A versenyautó motorjában a hengerenként mérhető sűrítési végnyomás maximális értéke: a Suzuki Swift 1,3 GL gyári technikai adatait tartalmazó Javítási kézikönyvben feltüntetett értéket nem haladhatja meg.

2.3 KIPUFOGÓRENDSZER

A cső átmérőnek és a dobok számának, valamint a kipufogórendszer hosszának a gyári / eredetivel megegyezőnek kell lenni. Ettől eltérni – a homolog lapon leírtakkal egyező mértékben sem – lehet! A dobok mérete, és belső szerkezete nem változtatható. A kipufogó rendszerbe gyárilag beépített katalysator megléte kötelező. A katalysator átalakítása, „kiherélése” tilos!

2.4 ZÁRADÉK

Az MAB35S Suzuki Swift versenyautók a Rallye Sprint Bajnokság 2010 versenyein a fenti kikötések maximális betartásával versenyztethetők. Cél, a kategória (N1) értékelhetőségéhez szükséges nevezői létszám elérése, megtartása. A fenti szabályok változtatásának jogát a bajnokság kiírói fenntartják, és amennyiben a jelen szabályozás alapján túlzóan egyenlőtlen erőviszonyok alakulnak ki a kategória többi típusával szemben az MAB35S Suzuki Swift típusú versenyautók javára, úgy az MAB35S Suzuki Swift versenyautókra vonatkozó szabályok szigorítása várható.

3. EGYÉB RENDELKEZÉSEK

Minden versenyautóhoz kötelező a javítási kézikönyv, melyet a versenyző köteles beszerezni és technikai ellenőrzéskor bemutatni. (Beszerezhető: Maróti Könyvkiadó)

Minden olyan módosítás, mely nincs engedélyezve a jelen szabályban, kifejezetten tilos!
Jelen szabályzat kizárólag a BRT-MRT által kiírt Rallye Sprint Bajnokság 2010 futamaira érvényesek.

Mindennemű csalárd eljárás kizárással jár. A kizárás vonatkozhat a versenyzőre és mindazokra, akik a csalásban részt vettek, vagy ahhoz segítséget nyújtottak. A BRT-MRT az elkövetőkre további büntetéseket is kiszabhat, illetve kezdeményezheti fegyelmi eljárás lefolytatását.

A fenti szabályokat a verseny ideje alatt a sportbírók és a verseny tisztségviselői bármikor ellenőrizhetik. A kijelölt technikai bizottság a versenyek végén, kiemelten ellenőrzi az „N” csoportban indult versenyautókat. A versenyzők kizárás terhe mellett kötelesek alávetni magukat a technikai ellenőrzéseknek, bontásoknak.

A szabályok megszegése és be nem tartása az azonnali, kizárásig terjedő büntetést vonhat maga után.

Jelen szabályzatot az BRT-MRT Intéző Bizottsága jóváhagyta.
Érvényes 2010. február 25-től.