

## REGULAMENT TEHNIC 2015 - CLASA NATIONALA

### 1. TIPUL DE AUTOMOBIL ADMIS

1.1. Dacia Logan 1,6MPI conform fisa de omologare FIA **N** -5692 – Anexa 1

Automobilul va trebui să fie în orice moment conform cu prescripțiile tehnice FIA anexa J , a fisei de omologare FIA – 5692 si a prevederilor prezentului regulament national . Reglementarile specificate in mod expres in acest regulament , primeaza in fata celor din fisa de omologare si a celor din regulamentul cadru de circuit 2015

1.2 . Fiecare automobil din aceasta clasa care va participa la cursele de circuit , va avea un pasaport propriu . Acesta va fi completat numai de comisarii tehnici ai FRAS , la reviziile tehnice aferente curselor.

### 2. ELEMENTE SI ECHIPAMENTE DE SIGURANTA

- Rollcage omologat FIA sau construit conform reglementarilor FIA si omologat de FRAS
- Sigurante capote conform art.253.5 - Anexa J
- Centuri le de siguranta si priderile acestora trebuie sa fie omologate conf. art.253.6 – Anexa J
- Automobilul va fi dotat cu minim un stingator de incendiu de habitacul , cu capacitatea de minim 2 litri , a carui valabilitate este in curs .
- Inele de remorcare conf. art. 253.10 – Anexa J – inelele se vor vopsi cu galben , rosu sau portocaliu si etichetate cu sageata de aceeasi culoare
- Se recomanda plase de siguranta la usi conf. art. 253.11 – Anexa J
- Intrerupator general art.253.13 - Anexa J – trebuie sa intrerupa absolut toate circuitele
- Supapele de control al presiunii pneurilor sunt INTERZISE conf art.253.17 – Anexa J
- Se recomanda ca geamurile laterale sa fie securizate cu folie

### 3. GREUTATE

**Masa minimă este de 950 kg. , fara pilot .** Cântărirea se va face cu toate rezervoarele de lichid (lubrifiant, răcire, frână) umplute la nivelul prescris de constructor, cu excepția rezervorului de benzina si a celui de lichid de parbriz . Masa minimă poate fi controlată pe tot parcursul competitiei și va trebui să fie minim 950Kg , sub sancțiunea excluderii din competiție .

### 4. MOTORUL

4.1. Singurul motor permis este cel de serie TIP K7M /710- 1,6L produs de Automobile Dacia SA .

4.2. Fiecare componenta a motorului va trebui **sa fie de serie sau producatori autorizati.**

4.3. **Vor fi controlate obligatoriu , inaltimea chiulasei care va trebui sa fie de minim 112,00mm , inaltimea blocului motor care va trebui sa fie de minim 200mm , precum si clapeta de admisie care va trebui sa fie strict cea de serie .**

Cota minima de 112mm a chiulasei este specificata in fisa complementara **N-5692** , de omologare FIA pentru grupa N la art 321 .

Caracteristicile axei cu came sunt specificate in fisa de grupa N cu nr **5692** la art. 325 si 326 .

Dimensiunile si forma galeriilor de admisie si evacuare din chiulasa , vor trebui sa corespunda cu desenele de la pg.9 si pg.10 din fisa de omologare **N 5692** . **La acestea este permisa debavurarea /polisare.**

4.4. Nu este permisa nici un fel de operatiune de prelucrare , usurare sau echilibrare a volantei , care va avea forma , dimensiunile si materialul celei de serie . **Nu va fi permisa nici un fel de prelucrare mecanica , termica sau chimica asupra niciuneia din componentelor motorului ! ( Exemplu Pistoane, chiuloasa , arbore cotit , biela etc.)**

4.5 **Termostatul poate fi eliminat**

4.6. ECU (calculatorul) injectiei este la liber cu conditia utilizarii celui de origine , fiind permisa numai resoftarea acestuia . **Nu este permisa schimbarea pieselor din interiorul acestuia.**

4.7. Esapamentul este la liber cu conditia mentinerii galeriei de evacuare de serie , a respectarii traseului de serie si a diametrului tevii de max 45mm . Sistemul de evacuare va fi dotat si cu un amortizor de zgomot (toba finala)

## 5. SISTEMUL ELECTRIC

5.1. Se va pastra cablajul electric de origine . Exceptie vor face modificările impuse de accesoriile de securitate ca , întrerupător general , stingătoare,etc. sau modificari impuse de anulara unor functii electrice neutilizate in competitii ( air bag, ABS, radio, lumini interioare) , precum si a modificarilor impuse de utilizarea optionala a unui buton de start **sau buton pentru electroventilator racire motor.**

5.2. Este permisa utilizarea dispozitivelor de telemetrie si de comunicare radio cu boxele  
acumulatori va fi amplasată conform prescriptiilor FIA .

5.3. Bateria de

## 6. TRANSMISIA

6.1. **Se va utiliza cutia de viteze de SERIE model JH3-052 si JH 1-053** . Rapoartele obligatorii din cutie vor fi urmatoarele :

Vit I-a 11/41 ; vit a II-a 21/43 ; vit a III-a 28/39 ; vit a IV-a 34/35 ; vit a V-a 39/31 .

Raportul final va fi 14/59.

Verificarea treptelor si a raportului final se vor face in functie de un numar de 10 rotatii ale arborelui motor in raport cu rotatia unghiulara a uneia din rotile motrice ale puntii fata .

**Nu este permisa utilizarea diferentialului autoblocant** .

Va fi permis numai kitul de ambreiaj de serie cu diametrul de 200mm , brandul acestuia fiind la liber . NU este permisa utilizarea discului de ambreiaj rigid si a ferodourilor ceramice

## 7. SUSPENSIA

7.1. Brandul amortizoarelor si al arcurilor este la liber cu conditia respectarii prinderilor de origine ale suspensiei pe caroserie , pe fuzeta fata si pe puntea spate . Sunt interzise amortizoarele care au posibilitatea reglajului extern individual a presiunii compresiei (compression) sau al revenirii (rebound). NU sunt permise nici amortizoarele cu cartrige suplimentar de compensare .

7.2. Garda la sol este la liber cu conditia ca nici o parte a caroseriei sa nu atinga solul cand numai o roata si/sau doua , au pneurile dezumflate

7.3. Bara stabilizatoare va fi conform art. 706 din fisa de omologare . Este permisa deasemenea utilizarea barei stabilizatoare a modelului Logan-MCV

## 8. TRENUL DE RULARE

8.1. Jentile admise vor fi cele ale caror dimensiuni sunt maxim 7"latime si 15" diametru , cu offsetul maxim incadrarii rotii complet echipate cu pneurile umflate , in interiorul caroseriei , pe un arc de cerc de minim 60grade , cu centrul in punctul superior al rotii complet echipate .

8.2. Sunt interzise orice fel de adousuri ale aripilor fata si spate .

8.3. Anvelopele vor fi obligatoriu marca **Yokohama AD 048 semislick** , size/type 195/55 R15 , care se vor utiliza atat in conditii de pista uscata cat si de pista wet . **Este interzis utilizarea azotului la umflarea anvelopelor.**

## 9. CAROSERIE

9.1. Caroseria , la exterior va avea aspectul si forma celei de serie adica cele din fisa de omologare FIA nr. 5692 cu vedere  $\frac{3}{4}$  din fata si  $\frac{3}{4}$  din spate .

**Nu sunt premise nici un fel de adaugiri sau taieri ale caroseriei**

9.2. Este permisa folosirea unui dispozitiv aerodinamic reglabil amplasat pe capota portbagajului , a carui lungime sa fie de maxim 1155mm . Este permisa utilizarea numai a dispozitivelor produse si testate **de producatori autorizati , nu sunt premise cele produse artizanal.**

9.3. In habitacul este permisa indepartarea scaunelor de serie , a banchetei spate , a mochetei , a covoraselor , inlocuirea panourilor interioare ale usilor , a consolei centrale , a lampii interioare , a tapiteriei interioare etc .

9.4. Este obligatorie echiparea interioara cu bordul si aparatura de origine precum si a comenzilor electrice de serie . Este permisa folosirea unui buton de start .

9.5. Este obligatorie echipatea cu oglinzi retrovizoare laterale si cu cea centrala

9.6. Nu este permisa deasemenea , inlocuirea geamurilor portierelor , a lunetei sau a parbrizului , decat cu cele originale , de serie .

Mecanismele interioare electrice sau manuale , de ridicare sau coborare a geamurilor portierelor fata , stanga si dreapta , nu pot fi indepartate.

**9.7 Sunt premise intarituri ( dublate) la pragurile laterale conform celor provenite din campionatul germa (adac).**

## 10. FRANE

10.1. Sistemul de franare cu toate componentele lui va fi riguros cel al echiparii de serie . Brandul placutelor de frana al puntii fata si al sabotilor spate este la liber . Brandul discurilor si al tamburilor de frana este la liber cu conditia ca forma si dimensiunile acestora sa fie riguros cu al celor de serie .Sunt premise gauri si striatii in discurile fata.

10.2. Este permisa utilizarea unui sistem manual de reglare a repartitorului de franare cel de la cupa dacia logan rally.

10.3. Sunt permise conducte de racire/aerisire pentru franele fata , palnia de admisie a aerului pentru racire putand fi amplasata numai in locul proiectoarelor de ceata . Materialul conductei de racire pentru franele fata si traseul acesteia sunt la liber . Nu este permisa schimbarea formei si aspectului barei de protectie fata , pentru realizarea acestei admisii de aer .

## 11. DIRECTIE

11.1. Se va mentine sistemul de directie de serie . Servodirectia trebuie sa fie functionala , nu este permisa deconectarea acesteia.

# REGULAMENTUL SPORTIV AL CAMPIONATULUI CLASEI NATIONALE

## 1. Formatul Campionatului Clasei Nationale

- 1.1. Campionatul se va desfasura conform Regulamentului Cadru FRAS de Circuit 2015 , al Regulamentului tehnic specific clasei si al Regulamentului particular al fiecarei etape
- 1.2. Campionatul Clasei Nationale va avea 6 etape , iar fiecare etapa va fi compusa dintr-o mansa de antrenamente libere de 30min , o mansa de calificari (crono) de 20min si doua manse de concurs , **cursa I si cursa II** , fiecare din ele cu un numar de **12-14** tururi .
- 1.3. Punctajul pozitiiilor ocupate de piloti va fi urmatorul :

### Dupa mansa de calificari (crono) :

Locul 1 : 3 pct

Locul 2 : 2 pct.

Locul 3 : 1 pct.

**Dupa cursa I-a si cursa a II-a punctajul va fi :**

- Locul 1 : 25 pct.
- Locul 2 : 18 pct.
- Locul 3 : 15 pct.
- Locul 4 : 12 pct.
- Locul 5 : 10 pct.
- Locul 6 : 8 pct.
- Locul 7 : 6 pct.
- Locul 8 : 4 pct.
- Locul 9 : 2 pct.
- Locul 10 : 1 pct.

- 1.4. Ordinea de start din cursa I va fi data de ordinea timpilor din mansa de crono (calificari) Ordinea de start din cursa a doua va fi data de inversarea primilor 4 sositi in cursa intaia Astfel , cel care a sosit pe locul 4 in prima cursa va lua starul din pozitia unu in cursa a doua , locul 3 din cursa unu va deveni ocupantul locului secund din cursa a doua , locul 2 din cursa I-a va ocupa locul 3 in cursa a II-a si locul unu din cursa I-a va ocupa locul 4 in cursa a II-a
- 1.5. Fiecare cursa , respectiv , cursa I si cursa II , vor fi tratate ca doua curse separate cu clasamente separate si festivitati de premiere independente .  
Punctajul din cele doua curse precum si cel din mansa de calificari (crono) va conta la punctajul final anual pe total campionat , al fiecarui pilot , inclusiv la cel pe echipe **Punctajul obtinut in mansa de crono (calificari)** va conta doar in clasamentul anual individual sau pe echipe , pe total **Campionat** si nu va conta in clasamentul curselor unu sau doi de la fiecare etapa .
- 1.6. Castigatorii Campionatului vor fi pilotul si/sau echipa cu cel mai mare numar de puncte la sfarsitul campionatului