

ΤΕΧΝΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΠΡΩΤΟΤΥΠΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΡΑΛΛΥ ΕΚΤΟΣ ΔΡΟΜΟΥ (T8) 2015

Σημείωση: Ο παρόν κανονισμός είναι αυτούσιος ο κανονισμός του 2007, ο οποίος με τη σειρά του προέρχεται από το άρθρο J 286 του 1997. Ο κανονισμός αφορά τα αυτοκίνητα, που είχαν κατασκευαστεί με βάση αυτόν μέχρι το 2007. Δεν επιτρέπεται η κατασκευή νέων αυτοκινήτων με βάση αυτό τον κανονισμό. Οι ενδιαφερόμενοι παραπέμπονται στις ομάδες T1, T2 και T3 (κανονισμοί FIA) και Z1, Z2, Z3 (Αντοχής).

1 ΓΕΝΙΚΑ

1.1 Ορισμός

Τα πρωτότυπα αυτοκίνητα ράλλυ εκτός δρόμου (T8) είναι χερσαία οχήματα που προωθούνται μηχανικά από ένα μόνο κινητήρα, που διαθέτουν 4 έως 8 τροχούς, που κινούνται με τα ίδια του μέσα, που παραμένουν σε συνεχή πραγματική επαφή με το έδαφος και που η πρόωση και η κατεύθυνση κίνησης ελέγχεται από έναν οδηγό που βρίσκεται πάνω στο όχημα. Αυτά τα αυτοκίνητα μπορεί να έχουν κατασκευαστεί σαν μοναδικά πρότυπα, αλλά πάντως πρέπει να τηρούν τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης Οδικής Κυκλοφορίας, ιδιαίτερα όσον αφορά τα παρακάτω σημεία: Καθαριστήρες παρμπρίζ, σύστημα πλυσίματος παρμπρίζ και ταχύμετρο.

1.2 Ονομασία αυτοκινήτου

Η ονομασία ενός αυτοκινήτου δηλώνει ένα πλήρες αυτοκίνητο. Όταν ένας κατασκευαστής αυτοκινήτου τοποθετεί ένα κινητήρα που δεν κατασκευάζει ο ίδιος, το αυτοκίνητο θα θεωρείται υβριδικό (μεικτό) και θα αναφέρεται το όνομα του κατασκευαστή του κινητήρα μαζί με αυτό του κατασκευαστή του αυτοκινήτου. Το όνομα του κατασκευαστή του αυτοκινήτου πρέπει πάντα να προηγείται αυτού του κατασκευαστή του κινητήρα. Αν ένα υβριδικό αυτοκίνητο κατακτήσει έναν τίτλο πρωταθλήματος ή ένα κύπελλο ή ένα έπαθλο αυτό θα απονεμηθεί στον κατασκευαστή του αυτοκινήτου.

1.3 Κλάσεις και ονομαστικός κυλινδρισμός

Ορίζονται δύο κλάσεις:

T8/1: Αυτοκίνητα με ονομαστικό κυλινδρισμό έως 2000 cc

T8/2: Αυτοκίνητα με ονομαστικό κυλινδρισμό πάνω από 2000 cc

Για ατμοσφαιρικής αναπνοής αυτοκίνητα, ο ονομαστικός κυλινδρισμός ισούται με τον πραγματικό κυλινδρισμό. Για αυτοκίνητα με υπερτροφοδοτούμενο (Turbo ή Compressor) κινητήρα, ο ονομαστικός κυλινδρισμός προκύπτει αν ο πραγματικός κυλινδρισμός πολλαπλασιαστεί x 1.7 (για κινητήρες βενζίνης) ή x 1.5 (για κινητήρες πετρελαίου).

2 ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ

Τα αυτοκίνητα της ομάδας T8 πρέπει να συμμορφώνονται με τις γενικές διατάξεις και τον εξοπλισμό ασφαλείας που ορίζονται σχετικά στα άρθρα 282, 283 του Παραρτήματος J του ΔΑΚ.

Πρέπει να έχουν δύο τουλάχιστον θέσεις.

Οποιαδήποτε δεξαμενή περιέχει καύσιμο ή λάδι, πρέπει να τοποθετείται στην κατασκευή του κυρίως αμαξώματος. Σε περίπτωση αλλαγής της δεξαμενής καυσίμου του αρχικού αυτοκινήτου (αν υπάρχει), επιτρέπεται να χρησιμοποιηθεί μόνο δεξαμενή καυσίμου ασφαλείας, που ανταποκρίνεται στις προδιαγραφές FT3-1999, FT3.5 ή FT5.

3 ΑΜΑΞΩΜΑ

3.1 Εξωτερικό

Το υλικό είναι ελεύθερο

Το παρμπρίζ είναι υποχρεωτικό και πρέπει να είναι από γυαλί σε φύλλα (laminated), ανεξάρτητα από το σχήμα ή την επιφάνειά του.

Όλα τα τμήματα του αμαξώματος πρέπει να είναι προσεκτικά και ολοκληρωτικά τελειωμένα χωρίς προσωρινές κατασκευές ή προσθήκες και χωρίς αιχμηρές γωνίες.

Η ελάχιστη ακτίνα κάμψης στις γωνίες και στις άκρες δεν πρέπει να είναι μικρότερη από 15 mm. Το εμπρός τμήμα του αμαξώματος κάθε αυτοκινήτου πρέπει να είναι κατασκευασμένο από σκληρό αδιαφανές υλικό που εκτείνεται προς τα πάνω, τουλάχιστον μέχρι το κέντρο του τιμονιού, χωρίς πάντως να είναι χαμηλότερο από 42 cm πάνω από το επίπεδο της στερέωσης του καθίσματος του οδηγού και να του παρέχει προστασία από τις πέτρες που πετιούνται.

Το αμάξωμα στην πρόσοψη (προβολή στο κάθετο επίπεδο) πρέπει να καλύπτει όλα τα μηχανικά μέρη. Μόνο η εξαγωγή καυσαερίων μπορεί να προεξέχει προς τα πίσω.

Το αμάξωμα πρέπει να εκτείνεται προς τα πίσω ή να τελειώνει τουλάχιστον στο επίπεδο της πάνω ακμής της ζάντας.

Για την ψύξη του κινητήρα και της μετάδοση της κίνησης, μπορεί να γίνει ένα άνοιγμα στο πίσω μέρος ή στο πλευρό.

Το πλάτος του αμαξώματος δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 210 cm. Όλα τα τμήματα που επιδρούν στην αεροδυναμική του αυτοκινήτου και όλα τα τμήματα του αμαξώματος πρέπει να είναι σταθερά στερεωμένα εξ ολοκλήρου στα αναρτώμενα μέρη του αυτοκινήτου (σασί/σκελετό), να μην έχουν καμία δυνατότητα κίνησης, να είναι στερεωμένα με ασφαλή τρόπο και να παραμένουν ακίνητα σε σχέση με το σημείο τοποθέτησής τους, όταν το αυτοκίνητο κινείται.

Με την προϋπόθεση πως τηρούνται τα παραπάνω περί μέγιστου πλάτους αμαξώματος, επιτρέπεται η τοποθέτηση προεκτάσεων στα φτερά. Αυτές πρέπει να καλύπτουν ολόκληρο το πλάτος των τροχών και τουλάχιστον 1/3 της περιμέτρου (περιλαμβανομένης, αν υπάρχει, της διάταξης αποσύμπλεξης της πλήμνης του τροχού). Αυτές οι προεκτάσεις των φτερών αποτελούν προφυλακτήρες τόξου τουλάχιστον 120°, μέγιστου πλάτους 5 cm και μέγιστου ύψους 10 cm. Θα καλύπτουν το πίσω μέρος των ανοιγμάτων των τροχών σε τόξο τουλάχιστον 60° σε σχέση με την κατακόρυφο που περνάει από το κέντρο του τροχού. Στα φτερά μπορούν να τοποθετηθούν προφυλακτικά από πλαστικό ή αλουμίνιο. Μπορούν να διπλωθούν προς τα μέσα οι μεταλλικές ή πλαστικές άκρες του θόλου των τροχών, εάν προεξέχουν προς το εσωτερικό.

Εκτός από τις προστατευτικές ποδιές για τα μηχανικά μέρη, όλα τα εξαρτήματα ή κατασκευές (πχ. “φούστες” – “skirts”) σχεδιασμένα έτσι ώστε να καλύπτουν μερικώς ή ολικώς τον κενό χώρο μεταξύ του κάτω μέρους του αυτοκινήτου και του εδάφους απαγορεύονται σε κάθε περίπτωση.

2.2 Εσωτερικό

Το αμάξωμα πρέπει να έχει σχεδιαστεί έτσι ώστε να εξασφαλίζει στον οδηγό και στο συνοδηγό άνεση και ασφάλεια. Κανένα μέρος του αμαξώματος δεν πρέπει να παρουσιάζει κοφτερές αιχμές και σημεία. Κανένα μηχανικό μέρος δεν πρέπει να προεξέχει στο εσωτερικό του χώρου επιβατών.

Κάθε εξάρτημα που μπορεί να δημιουργεί κίνδυνο πρέπει να είναι προστατευμένο ή μονωμένο και δεν πρέπει να βρίσκεται στο χώρο του πληρώματος. Το αυτοκίνητο πρέπει να έχει πλευρικά ανοίγματα για το πέρασμα του οδηγού και πιθανώς του συνοδηγού. Οι διαστάσεις αυτών των ανοιγμάτων πρέπει να είναι τέτοιες που να επιτρέπουν τη διέλευση ενός ορθογωνίου, με ελάχιστες διαστάσεις 50 cm πλάτος και 50 cm ύψος, μετρούμενο κάθετα και του οποίου οι γωνίες μπορούν να είναι στρογγυλεμένες με μια ακτίνα το πολύ 15 cm. Ο χώρος των επιβατών πρέπει να είναι σχεδιασμένος με τέτοιο τρόπο ώστε οι επιβάτες να μπορούν να βγουν από το όχημα από την πόρτα που βρίσκεται δίπλα τους σε 7 δευτερόλεπτα και από την αντίθετη από αυτούς πόρτα σε 9 δευτερόλεπτα. Για την εκτέλεση αυτού του τεστ το πλήρωμα πρέπει να κάθεται στη θέση του φορώντας όλο τον εξοπλισμό του, να έχει δεμένη τη ζώνη ασφαλείας, το τιμόνι να είναι στην πιο άβολη θέση του και οι πόρτες κλειστές. Το τεστ πρέπει να γίνεται για όλα τα μέλη του πληρώματος.

Κάθε προβλεπόμενη θέση για καθίσμα πρέπει να έχει ελάχιστο πλάτος 45 cm που θα παραμένει για όλο το μήκος του καθίσματος. Η απόσταση μεταξύ της διαμήκους κεντρικής γραμμής του ενός καθίσματος με αυτή του άλλου δεν πρέπει να είναι μικρότερη από 50 cm. Αν αυτές δεν είναι παράλληλες η μέτρηση θα γίνεται από το κοίλωμα κάθε καθίσματος. Το ελάχιστο εσωτερικό πλάτος για τα εμπρός καθίσματα πρέπει να είναι 110 cm και παραμένει ελεύθερο για περισσότερα από 25cm σε ύψος και 40 cm σε μήκος. Το ελάχιστο πλάτος του χώρου για τα πόδια πρέπει να είναι 25 cm, να μετριέται σε οριζόντια γραμμή και σε επίπεδο κατακόρυφο προς το γεωμετρικό άξονα του πλαισίου. Το πλάτος αυτό πρέπει να διατηρείται για ένα ύψος τουλάχιστον 25 cm. Ο χώρος για τα πόδια του οδηγού πρέπει να είναι ευθυγραμμισμένος με τα πεντάλ οδήγησης του αυτοκινήτου. Το ελάχιστο κάθετο προστατευμένο ύψος πρέπει να είναι 80 cm μεταξύ του κάτω μέρους του καθίσματος και μιας γραμμής που θα ενώνει (εξωτερικά) τα δύο κύρια τοξύλια ασφαλείας ή το εσωτερικό της οροφής. Ο άξονας των πεντάλ πρέπει να είναι είτε πίσω είτε ευθυγραμμισμένος με τον άξονα των μπροστινών τροχών. Αυτοκίνητα χωρίς πλευρικά παράθυρα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με δίχτυα πλευρικής προστασίας που να ανοίγουν από το κάτω τους μέρος. Πόρτες με παράθυρα πρέπει να έχουν ένα διαφανές άνοιγμα μέσα στο οποίο να μπορεί να περιγραφεί ένα παραλληλόγραμμο με οριζόντιες πλευρές τουλάχιστον 40 cm. Οι κάθετες πλευρές που θα μετριοούνται στην επιφάνεια του παραθύρου και κάθετα προς τις οριζόντιες πρέπει να είναι τουλάχιστον 25 cm. Οι γωνίες μπορούν να είναι στρογγυλεμένες με μια μέγιστη ακτίνα 5 cm. Οι μετρήσεις θα γίνονται στη χορδή του τόξου.

3 ΕΛΑΧΙΣΤΟ ΒΑΡΟΣ

Για ονομαστικό κυλινδρισμό μικρότερο ή ίσο με 2000 cc: 1000 κιλά

Για ονομαστικό κυλινδρισμό μεγαλύτερο από 2000 cc: 1300 κιλά

Για αυτοκίνητα με ατμοσφαιρικούς κινητήρες και κυλινδρισμό από 4000-5000 cc 1400 κιλά

Για αυτοκίνητα με ατμοσφαιρικούς κινητήρες και κυλινδρισμό πάνω από 5000 cc 1600 κιλά

Αυτό είναι το ελάχιστο βάρος του αυτοκινήτου συμπεριλαμβανομένου και του βάρους του εξοπλισμού ασφαλείας, αλλά χωρίς πλήρωμα, αποσκευές, εργαλεία, γρύλο, ανταλλακτικά, φορητά συστήματα επιβίωσης, εξοπλισμό πλοήγησης ή επικοινωνίας, προμήθειες κ.ά. Σε καμία χρονική στιγμή κατά τη διάρκεια του αγώνα δεν πρέπει το αυτοκίνητο να είναι ελαφρύτερο από το βάρος που αναφέρεται παραπάνω. Το βάρος του αυτοκινήτου μπορεί να συμπληρωθεί με ένα ή περισσότερα τεμάχια έρματος με τον όρο ότι αυτά θα είναι μονοκόμματα, ισχυρά, στερεωμένα με τη βοήθεια εργαλείων, τοποθετημένα στο δάπεδο της καμπίνας του πληρώματος, θα μπορούν να επιθεωρηθούν και να είναι σφραγισμένα από τους τεχνικούς εφόρους. Ένας εφεδρικός τροχός μπορεί να χρησιμοποιηθεί σαν έρμα με τους παραπάνω όρους.

4 ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ

4.1 Υπερτροφοδότηση

Οι συμπιεστές πρέπει να είναι ενός σταδίου συμπίεσης και εκτόνωσης. Οι συμπιεστές αυτοί δεν μπορούν να τοποθετούνται εν σειρά.

Για κινητήρες με υπερτροφοδότηση η ονομαστική χωρητικότητα των κυλίνδρων περιορίζεται στα 2000 cc το πολύ.

Όλα τα αυτοκίνητα που έχουν συμπιεστή πρέπει να είναι εφοδιασμένα με ένα περιοριστή τοποθετημένο στο κέλυφος του. Όλος ο αέρας που τροφοδοτεί τον κινητήρα πρέπει να περνάει μέσα από αυτόν τον περιοριστή.

Οχήματα με κινητήρες βενζίνης:

Η μέγιστη διάμετρος του περιοριστή πρέπει να είναι 34 mm και να διατηρείται σε αυτό το μέγεθος για μήκος αγωγού τουλάχιστον 3mm, μετρούμενο προς την κατεύθυνση της ροής σε επίπεδο κάθετο προς τον άξονα περιστροφής και σε διαμήκη θέση που να απέχει κατά μέγιστο 50 mm από ένα επίπεδο που διέρχεται από το εσωτερικό ακρότατο σημείο των πτερυγίων του στροβίλου. (βλ. σχέδιο 254-4). Η διάμετρος αυτή πρέπει να παραμένει σταθερή ανεξάρτητα από τις συνθήκες θερμοκρασίας.

Η εξωτερική διάμετρος του περιοριστή, στο στενότερο (εσωτερικό) σημείο του πρέπει να είναι μικρότερη από 38 mm και πρέπει να εκτείνεται σε απόσταση μεγαλύτερη των 5 mm από κάθε πλευρά. Η τοποθέτηση του περιοριστή στον συμπιεστή, πρέπει να γίνεται με τέτοιο τρόπο, ώστε για να αφαιρεθεί αυτός από τον συμπιεστή θα πρέπει να ξεβιδωθούν τελείως 2 βίδες από τον περιοριστή ή τον συμπιεστή. Απαγορεύεται η στερέωση του περιοριστή με βίδες που έχουν μύτη στην άκρη (μυτερές).

Επιτρέπεται η αφαίρεση ή η προσθήκη υλικού από το κέλυφος του συμπιεστή, αλλά με μοναδικό σκοπό την σε αυτόν προσαρμογή του περιοριστή.

Στο επάνω μέρος κάθε βίδας πρέπει να υπάρχει τρύπα ώστε να μπορεί να σφραγιστεί. Ο περιοριστής πρέπει να είναι κατασκευασμένος από ένα μόνο υλικό και μπορεί να έχει τρύπες με μοναδικό όμως σκοπό την τοποθέτηση και τη σφράγιση του.

Πρέπει να είναι δυνατή η τοποθέτηση σφραγίδας μεταξύ κάθε βίδας στερέωσης του περιοριστή, του κελύφους του συμπιεστή (ή της περιοχής επαφής κελύφους/φλάντζας) και του θαλάμου της τουρμπίνας (ή της περιοχής επαφής θαλάμου τουρμπίνας/φλάντζας). (βλέπε σχέδιο 254.4).

Στην περίπτωση κινητήρα με δύο παράλληλους συμπιεστές κάθε ένας από αυτούς πρέπει να έχει διάμετρο εισαγωγής αέρος κατά μέγιστο 22.6 mm.

Ογκομετρικοί συμπιεστές (volumetric compressors) θα γίνονται δεκτοί μόνο αν η διατομή της εισαγωγής του αέρα έχει μέγιστο εμβαδόν 80 mm²

Οχήματα με κινητήρες πετρελαίου:

Πρέπει να έχουν μέγιστη εσωτερική διάμετρο περιοριστή 35 mm και μέγιστη εξωτερική 41 mm, σύμφωνα με τα παραπάνω. (οι διαστάσεις μπορεί να αναθεωρηθούν χωρίς προειδοποίηση).

Σε περίπτωση κινητήρα με δύο παράλληλους συμπιεστές, κάθε συμπιεστής πρέπει να έχει περιοριστή με μέγιστη εσωτερική διάμετρο 22.7 mm και μέγιστη εξωτερική 28.7 mm, με τις προϋποθέσεις, που αναφέρθηκαν παραπάνω.

4.2 Λίπανση

Ψυγείο, εναλλάκτης νερού/λαδιού, σωληνώσεις, θερμοστάτης, κάρτερ λαδιού και φίλτρο, είναι ελεύθερα.

Το ψυγείο λαδιού πρέπει να βρίσκεται μέσα στην περίμετρο του αυτοκινήτου και κάτω από το επίπεδο που ορίζεται από τους άξονες των τροχών.

Για την τοποθέτηση ενός ψυγείου λαδιού κατ' αυτόν τον τρόπο δεν επιτρέπεται να δημιουργηθεί μια πρόσθετη περιβάλλουσα αεροδυναμική κατασκευή. Οποιαδήποτε εισαγωγή αέρα θα πρέπει να έχει σαν μοναδικό σκοπό την εισροή του απαραίτητου αέρα για την ψύξη του ψυγείου αποκλειόμενης κάθε αεροδυναμικής επίδρασης. Η πίεση του λαδιού μπορεί να αυξηθεί αλλάζοντας το ελατήριο της βαλβίδας «ανακούφισης». Εάν το κύκλωμα λίπανσης του κινητήρα προβλέπει μια ελεύθερη εξαγωγή των αναθυμιάσεων της ελαιολεκάνης στον αέρα, θα πρέπει να εξοπλιστεί με τέτοιο τρόπο ώστε οι αναθυμιάσεις αυτές να καταλήγουν σε ένα δοχείο συλλογής. Αυτό θα πρέπει να έχει ελάχιστη χωρητικότητα 2 λίτρων για τα

αυτοκίνητα με κυβισμό κινητήρα μέχρι 2000 cc και 3 λίτρα για αυτοκίνητα με κυβισμό μεγαλύτερο από 2000 cc. Αυτός ο συλλέκτης θα πρέπει να είναι από διαφανές πλαστικό ή θα πρέπει να έχει μια διάφανη θυρίδα (παράθυρο). Ένα διαχωριστήρας αέρα/λαδιού μπορεί να τοποθετηθεί εκτός του κινητήρα (μέγιστη χωρητικότητα 1 λίτρου), σύμφωνα με το σχέδιο 255-3. Το λάδι πρέπει να ρέει από το συλλέκτη προς τον κινητήρα με τη βαρύτητα.

4.3 Άλλοι περιορισμοί

Με την προϋπόθεση ότι τηρούνται οι περιορισμοί των προηγούμενων παραγράφων, ο κινητήρας είναι ελεύθερος.

5 ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΔΟΣΗΣ

5.1 Κιβώτιο ταχυτήτων και βοηθητικό κιβώτιο

Είναι ελεύθερα με την προϋπόθεση πως υπάρχει βοηθητικό κιβώτιο υποπολλαπλασιασμού σχέσεων (“αργά” – “γρήγορα”). Επιτρέπεται ένα πρόσθετο σύστημα λίπανσης και ψύξης του ελαίου (αντλία κυκλοφορίας, ψυγείο και εισαγωγές αέρα τοποθετημένες κάτω από το αυτοκίνητο), με βάση τις προϋποθέσεις της παραγράφου 4.2. Τα στηρίγματα του κιβωτίου ταχυτήτων (κύριου και βοηθητικού) είναι ελεύθερα.

5.2 Τελικές σχέσεις – διαφορικά και περιβλήματά τους

Είναι ελεύθερα, με την προϋπόθεση πως υπάρχει σύστημα κίνησης στους 4 τουλάχιστον τροχούς. Επιτρέπεται ένα πρόσθετο σύστημα λίπανσης και ψύξης του ελαίου (αντλία κυκλοφορίας, ψυγείο και εισαγωγές αέρα τοποθετημένες κάτω από το αυτοκίνητο), με βάση τις προϋποθέσεις της παραγράφου 4.2. Οι κινητήριες άξονες είναι ελεύθεροι.

6 ΗΛΕΚΤΡΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ

Ο κατασκευαστής (μάρκα) και η χωρητικότητα (σε αμπερώρια) της (ή των) μπαταρίας είναι ελεύθερα. Κάθε μπαταρία πρέπει να είναι στερεωμένη σταθερά και καλυμμένη με τέτοιο τρόπο ώστε να αποφεύγεται κάθε βραχυκύκλωμα ή διαρροή υγρού. Ο αριθμός των μπαταριών που προβλέπει ο κατασκευαστής πρέπει να διατηρηθεί. Εφ’ όσον ο συσσωρευτής πρέπει να μετακινηθεί από την αρχική του θέση, πρέπει να τοποθετηθεί στο αμάξωμα με τη χρήση μιας μεταλλικής βάσης και δύο ελασμάτων συγκράτησης που να είναι επενδεδυμένα με μονωτικό υλικό και που θα στερεώνονται στη βάση με βίδες και παξιμάδια. Για τη στερέωση της μπαταρίας, θα πρέπει να χρησιμοποιήσουμε βίδες ασφάλισης των ελασμάτων με ελάχιστη διάμετρο 10 mm και κάτω από κάθε βίδα πρέπει να χρησιμοποιήσουμε μια ροδέλα επικάλυψης πάχους τουλάχιστον 3 mm και επιφάνειας τουλάχιστον 20 cm². Ο συσσωρευτής πρέπει να καλύπτεται από ένα πλαστικό και αδιάβροχο κάλυμμα ανεξάρτητα στερεωμένο από τη στερέωση του συσσωρευτή. Ο συσσωρευτής μπορεί να τοποθετηθεί στο θάλαμο του πληρώματος, αλλά πίσω από τα μπροστινά καθίσματα. Σ’ αυτήν την περίπτωση το προστατευτικό κουτί πρέπει να διαθέτει μια αναρρόφηση αέρα με την εξαγωγή εκτός του θαλάμου του πληρώματος (βλ σχέδια 255-10 και 11).

7 ΤΡΟΧΟΙ ΚΑΙ ΛΑΣΤΙΧΑ

Οι «πλήρεις» τροχοί (πλήρης τροχός = ζάντα + λάστιχο) είναι ελεύθεροι, με τον όρο ότι μπορούν να τοποθετηθούν μέσα στο αρχικό αμάξωμα που είναι εφοδιασμένο με τις επιτρεπόμενες προεκτάσεις των φτερών (βλέπε παράγραφο 2.1) και ότι η διάμετρός τους δε θα είναι μεγαλύτερη από 810 mm. Η χρήση ελαστικών καταλλήλων για μοτοσικλέτες είναι απαγορευμένη. Η χρήση ενδιάμεσων μερών μεταξύ τροχών και ελαστικών είναι απαγορευμένη.

Οι τροχοί δεν πρέπει υποχρεωτικά να έχουν την ίδια διάμετρο. Η στερέωση των τροχών με βίδες μπορεί ελεύθερα να τροποποιηθεί σε στερέωση με μπουλόνια και παξιμάδια. Εάν οι τροχοί στερεώνονται με ένα κεντρικό παξιμάδι αυτό το παξιμάδι πρέπει να το ασφαλίζει ένα ασφαλιστικό ελατήριο σε όλη τη διάρκεια του αγώνα και θα πρέπει σε κάθε αλλαγή τροχού να αντικαθίσταται μετά από κάθε αλλαγή τροχού. Τα ελατήρια πρέπει να βάφονται κόκκινα με χρώμα τύπου DAYGLO. Πάντοτε πρέπει να υπάρχουν διαθέσιμα (αμοιβά) ασφαλιστικά ελατήρια.

8 ΠΛΑΙΣΙΟ

Το αυτοκίνητο πρέπει να διαθέτει μια κατασκευή ακριβώς πίσω από το κάθισμα του οδηγού, που να είναι πλατύτερη και να εκτείνεται πάνω από τους ώμους του όταν αυτός είναι κανονικά καθισμένος στο κάθισμα και δεμένος με τη ζώνη ασφαλείας. Αυτή η κατασκευή πρέπει να είναι ικανή να δέχεται ένα πλευρικό φορτίο μεγέθους 1,5 w που να εφαρμόζεται στο πάνω της μέρος. Το μέγεθος w είναι το αγωνιστικό βάρος του αυτοκινήτου δηλαδή με το πλήρωμα, καύσιμα και εξοπλισμό.