REGULAMIN TECHNICZNY
cykli
TRACK DAY TROPHY TIME ATTACK TROPHY
2022

I. PRZEPISY OGÓLNE

1. Regulamin Techniczny cykli Time Attack Trophy 2022 / Track Day Trophy 2022 (zwany dalej Regulaminem) jest dokumentem określającym wymogi techniczne względem aut biorących udział w zawodach seriach samochodowych Time Attack Trophy oraz Track Day Trophy w sezonie 2022 (zwanych dalej Seriami).
2. Do startów w ramach Serii mogą być wykorzystywane pojazdy samochodowe czerokołowe o masie własnej nie przekraczającej 3,5 tony i dowolnym typie nadwozia, w tym też pojazdy typu buggy, cross kart oraz konstrukcje wyścigowe – bolidy jedno- i dwumiejscowe przygotowane do startów w seriach wyścigowych w ramach tzw. wyścigów płaskich.

II. WYMOGI I WSKAZANIA KONSTRUKCYJNE POJAZDU

1. Pojazdy o klasycznej konstrukcji nadwozia (tzw. auta turystyczne) biorące udział w treningach i próbach sportowych w ramach zawodów Serii muszą posiadać wszystkie konstrukcyjne elementy nadwozia. Zabrania się udziału w przejazdach samochodem pozbawionym m.in. maski silnika, klapy bagażnika, zderzaków.
2. Samochód biorący udział w zawodach nie może posiadać odsłoniętych ostrych krawędzi, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa.
3. Przygotowanie do udziału w zawodach pojazdów o otwartej konstrukcji nadwozia typu buggy, cross kart i bolidów wyścigowych szczegółowo reguluje odrębny dokument, który jest załącznikiem do niniejszego Regulaminu.
4. Pojazdy wykorzystywane do udziału w zawodach serii Time Attack Trophy / Track Day Trophy muszą:
- być sprawne technicznie
- być wyposażone w należycie zamocowane pasy bezpieczeństwa
- być wyposażone w gaśnicę z ważnym okresem kontroli technicznej, w przypadku aut przygotowanych wyłącznie do sportu pojazd powinien być wyposażony w gaśnicę min. 2kg z homologacją lub system gaśniczy;
- posiadać sprawne światła stopu oraz awaryjne
- posiadać lusterka spełniające swoją funkcję.
5. Klatki bezpieczeństwa w miejscach możliwej styczności z ciałem zawodnika muszą być zabezpieczone otuliną ochronną.
6. Zaleca się, aby przednie drzwi były stalowe. Jeżeli seryjne drzwi zostały zmienione, wówczas wymaga się montażu klatki bezpieczeństwa z „krzyżem" lub „drabinką" między słupkami bocznymi A i B wg zał. „J" do Międzynarodowego Kodeksu Sportowego FIA.
7. Fotel kierowcy musi być zamonotowany na oryginalnych szynach przesuwnych lub zamontowany na stałe do podwozia za pomocą profesjonalnych wsporników montażowych.
8. W przypadku montażu jednoczęściowych foteli kubełkowych zaleca się wykorzystwanie modeli z ważną lub utraconą homologacją FIA.
9. Sposób montażu fotela jednoczęściowego z wykorzystaniem wsporników montażowych:

a. wsporniki foteli mogą być zamocowane na zakotwiczeniach do mocowania foteli używanych w oryginalnym samochodzie,

b. wsporniki foteli mogą być zamocowane do dodatkowych poprzeczek, które dospawane są do nadwozia za pomocą płytek końcowych o powierzchni min. 120 cm2 i grubości min. 3 mm. Poprzeczki o profilu „U" muszą być wykonane z kątownika z blachy stalowej o grubości min. 2,5 mm i minimalnych wymiarach 35 x 20 mm,
c. wsporniki foteli mogą być zamocowane bezpośrednio do nadwozia/podwozia w co najmniej 4 punktach na fotel, przy użyciu śrub o średnicy min. 8 mm (min. klasa twardości 8.8) i za pomocą płytek wzmacniających (płytki oporowe). Minimalne pole kontaktu pomiędzy wspornikiem, nadwoziem/podwoziem i płytką oporową wynosi 40 cm2 dla każdego punktu zamocowania.
10. Jeżeli kierowca zamierza podczas sesji treningowych i/lub prób sportowych jeździć z pilotem, to fotel pilota wraz z mocowaniem powinien spełniać takie same warunki bezpieczeństwa jak fotel kierowcy.
11. Samochody wyposażone w seryjne pasy bezpieczeństwa powinny mieć je sprawnie zamocowane w miejsach do tego konstrukcyjnie przeznaczonych.
12. Samochody wyposażone w inne niż seryjne pasy bezpieczeństwa muszą być wyposażone w minimum 4-punktowe, minimum 2-calowe pasy bezpieczeństwa kierowcy z homologacją dopuszczenia do ruchu (zaleca się montaż pasów 3-calowych posiadających ważną lub utraconą homologację FIA), które powinny być zamonotwane w następujący sposób:
a. kąt pomiędzy oparciem fotela, a odcinkiem pasa bezpieczeństwa znajdującym się pomiędzy oparciem fotela, a tylnym mocowaniem pasa musi wynosić nie mniej niż 45 stopni. Zaleca się montaż tylnej części pasów do klatki bezpieczeństwa.
b. zabronione jest mocowanie pasów bezpieczeństwa do foteli lub ich wsporników,
c. pasy bezpieczeństwa mogą być zamontowane w punktach montażu seryjnych pasów.
13. Jeżeli kierowca zamierza podczas sesji treningowych i/lub prób sportowych jeździć z pilotem, to pasy pilota wraz z mocowaniem powinnny spełniać takie same warunki bezpieczeństwa jak pasy kierowcy.
14. Samochód musi posiadać pełną przegrodę oddzielającą komorę silnikową od przedziału pasażerskiego. Wszelkie otwory są niedopuszczalne.
15. Akumulator musi być zamocowany na stałe, klema „dodatnia" osłonięta. W przypadku montażu akumulatora wewnątrz kabiny wymaga się zastosowania obudowy akumulatora.
16. W przypadku montażu innego zbiornika paliwa niż seryjny przewody paliwowe muszą posiadać taką samą specyfikację jak przewody seryjne.
17. Odpowietrzenie zbiornika paliwa innego niż seryjny musi posiadać zaworek grawitacyjny odprowadzający opary paliwa na zewnątrz pojazdu.
18. Zastosowanie niefabrycznej maski lub klapy bagażnika wymaga użycia zapinek bezpieczeństwa (nie dotyczy podklas Street, gdzie takie niefabryczne elementy są zabronione).
19. Szyba przednia obowiązkowo musi być wykonana ze szkła warstwowego klejonego. Pozostałe szyby seryjne mogą być zastąpione szybami wykonanymi z poliwęglanu (w podklasach Street wszystkie szyby muszą być szklane).
20. W samochodzie nie mogą znajdować się żadne luźne przedmioty, które mogłyby spowodować zagrożenie dla kierowcy lub pasażera.
21. Podczas sesji treningowych i prób sportowych zarówno okno kierowcy, jak i pilota, jeśli ten znajduje się w środku, a także szyberdach muszą pozostawać zamknięte.
22. W przypadku aut o nadwoziach typu kabriolet lub roadster zaleca się stosowanie dachów typu hardtop, pałąków przeciwkapotażowych lub tzw. półklatek.
23. Wszelkiego rodzaju wycieki płynów, olejów i paliwa są niedopuszczalne. W przypadku stwierdzenia takiego wycieku podczas przejazdów treningowych lub prób sportowych przez Organizatora bądź podlegające mu służby lub też przez samego zawodnika, obowiązkiem zawodnika jest natychmiastowy zjazd z toru (próby sportowej) do możliwe najbliższej strefy bezpiecznej i zatrzymanie pojazdu, celem dokonania przez zawodnika i obsługę zawodów oględzin

problemu.
24. Po udziale przez zawodnika w kolizji z innymi pojazdami bądź infrastrukturą obiektu obowiązkiem zawodnika jest natychmiastowy zjazd z toru (próby sportowej) do możliwe najbliższej strefy bezpiecznej i zatrzymanie pojazdu, celem dokonania przez zawodnika i obsługę zawodów oględzin problemu.
24. Podczas zawodów dopuszcza się stosowanie we wszystkich klasach z wyjątkiem podklas Street dowolnego rodzaju opon i mieszkanki, z których są wykonane (dopuszcza się stosowanie opon typu slick).
25. Podczas zawodów dopuszcza się stosowanie dowolnego rozmiaru kół, pod warunkiem, że nie wystają one poza krawędzie błotników.
26. Zaleca się stosowanie silników spalinowych, aczkolwiek do zawodów dopuszcza się też auta wyposażone w silniki elektryczne (klasa Open).
27. Zaleca się, żeby pojazdy uczestniczące w zawodach były w co najmniej dobrym stanie wizualnym. Samochody posiadające wyraźne ślady uszkodzeń zewnętrznych (m.in. wskutek kolizji dokonanych przed rozpoczęciem zawodów) oraz wyjątkowo zaniedbane pod kątem estetyki, mogą zostać przez Organizatora wykluczone z udziału w zawodach. Samochody typu turystycznego o niekompletnym nadwoziu (m.in. pozbawione zderzaków) będą bezwzględnie wykluczane z udziału w zawodach.
28. W ramach procedury rejestracji Organizator może zwrócić się do uczestnika o dostarczenie stosownej dokumentacji (także fotograficznej) w celu oceny stanu technicznego i wizualnego auta oraz przyporządkowania go na tej podstawie do odpowiedniej klasy.
29. Organizator zastrzega sobie prawo do odmówienia korzystania z toru zawodnikowi, którego pojazd nie spełnia wymogów bezpieczeństwa.
30. Organizator zastrzega sobie prawo do ostatecznej interpretacji przepisów niniejszego Regulaminu w sytuacjach spornych.

III. BADANIE KONTROLNE POJAZDU

1. W ramach pierwszej rundy Serii w sezonie 2022 odbędzie się badanie kontrolne pojazdów (BK). Kierowcy uczestniczący w zawodach zobowiązani są poddać pojazd zgłoszony do rywalizacji owemu badaniu jeszcze przed rozpoczęciem przejazdów treningowych i prób sportowych.
2. Samochód do badania kontrolnego przed zawodami musi być przedstawiony w stanie gotowym do zawodów.
3. W ramach dwóch pozostałych rund serii badania kontrolne będą wykonywane wyrywkowo.
4. Kierownik BK ma prawo i obowiązek dokonywać oględzin samochodów w każdym miejscu i czasie zawodów.
5. Samochód biorący udział w zawodach musi odpowiadać przepisom technicznym i bezpieczeństwa w każdym czasie trwania zawodów tzn. począwszy od BK i pierwszych przejazdów aż do swojego ostatniego przejazdu w ramach rywalizacji.

IV. WYMOGI BEZPIECZEŃSTWA ZAWODNIKA I PILOTA

1. Uczestnicy zawodów muszą posiadać minimum kaski motocyklowe z homologacją do ruchu ulicznego lub dekykowane do motorsportu. Zaleca się kaski, który posiadają ważną lub utraconą homologację FIA.
2. Zawodnicy (kierowcy i piloci) przygotowujący się do rozpoczęcia przejazdów treningowych lub prób sportowych muszą mieć założone i zapięty kaski oraz zapięte pasy bezpieczeństwa najpóźniej na polach przedstartowych tuż przed wjazdem na pola startowe.
3. Zdjęcia kasów i wypięcia z pasów bezpieczeństwa można dokonać dopiero po zjeździe z toru do parku maszyn.

V. PODZIAŁ NA KLASY I PODKLASY

1. W sezonie 2022 w ramach Serii rywalizacja odbywa się w następujących klasach podstawowych:
- Klasa 1 - 2WD do 1400ccm (samochody z napędem na jedną oś o pojemności skokowej silnika do 1400 cm3)*;
- Klasa 2 - 2WD 1401-2000ccm (samochody z napędem na jedną oś o pojemności skokowej silnika 1401-2000 cm3)*;
- Klasa 3 - 2WD pow. 2000ccm (samochody z napędem na jedną oś o pojemności skokowej silnika powyżej 2000 cm3)*;
- Klasa 4 – AWD (samochody z napędem na obie osie).
- Klasa Open – pojazdy nie spełniające wymogów technicznych klas 1-4, np. auta elektryczne.

W przypadku aut z silnikami doładowanymi oraz silnikami z tłokiem obrotowym (tzw. Wankla) przy wytyczaniu przynależności do klas 1-3 stosuje się przeliczniki:
- silniki wysokoprężne: pojemność skokowa silnika x 1.3
- silniki benzynowe / zasilane gazem LPG: pojemność skokowa silnika x 1.5
- silniki z tłokiem obrotowym (tzw. Wankla): pojemność skokowa silnika x 1.6.

2. W ramach każdej z klas podstawowych (1-4) dla aut seryjnych i po niedużych modyfikacjach utworzone są dodatkowe klasyfikacje - podklasy Street.

Kryteria klasyfikacji pojazdu do podklasy Street:
- silnik występujący w tym modelu auta w danej wersji nadwozia;
- skrzynia biegów fabrycznie dedykowana do danego modelu auta;
- brak demontażu elementów karoserii i wnętrza mającego na celu redukcję masy pojazdu;
- brak niefabrycznych elementów karoserii mających na celu redukcję masy pojazdu (np. masek, klap bagażnika czy drzwi wykonanych z lekkich tworzyw typu laminat);
- wszystkie szyby szklane (zakaz stosowania bocznych szyb z poliwęglanu);
- brak klatki bezpieczeństwa (również tzw. półklatki w przypadku aut o innych typach nadwozi niż roadster);
- opony przeznaczone do ruchu ulicznego, tj. z homologacją drogową typu „E" (zakazane stosowanie opon typu slick; dopuszczalne opony typu semi-slicki, jednakże tylko z homologacją drogową).

3. W ramach Serii w sezonie 2022 prowadzone są klasyfikacje w ramach klas dodatkowych:
- Mercedes Trophy - klasa markowa aut Mercedes-Benz;
- Girls Trophy - klasa kobiet;
- Miata Trophy - klasa modelowa Mazdy MX-5;
- Buggy Trophy - klasa pojazdów typu buggy.

4. W trakcie sezonu 2022 serii Time Attack Trophy / Track Day Trophy istnieje możliwość utworzenia kolejnych dodatkowych klas.

5. Klasyfikacja w ramach podklasy Street lub klasy dodatkowej jest prowadzona podczas danej rundy Serii, o ile w tej podklasie jest minimum 5 uczestników. Wyjątek stanowi klasa Pań (Girls Trophy) klasa pojazdów typu buggy (Buggy Trophy) – do ich utworzenia potrzebna jest obecność w danej rundzie minimum 3 uczestniczek/uczestników.

6. Szczegółowe zasady rywalizacji w ramach klas dodatkowych określają dodatkowe regulaminy i komunikaty organizacyjne.

VI. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

1. Uczestnictwo w zawodach jest równoznaczne z akceptacją ze strony zawodnika danego Regulaminu i jego postanowień.

2. Uczestnik startując w zawodach serii musi być świadomy ryzyka związanego z uprawianem sportów motorowych, a tym samym mieć świadomość, jak ważne dla jego bezpieczeństwa jest należyte przygotowanie auta pod kątem technicznym do zawodów samochodowych.

3. Pełną odpowiedzialność za stan techniczny auta w trakcie zawodów i wszelkie wynikające z tego kwestie związane z bezpieczeństwem, ponosi zawodnik startujący danym pojazdem.