



Технические требования Classic Touring Cup к автомобилям зачетной группы А-1300 и А-1600

Текст с изменениями от 05.08.20. Изменения выделены **желтым**.

СТАТЬЯ 1: АВТОМОБИЛИ

Зачетные группы: **А-1300** и **А-1600**.

В зачетную группу **А-1300** допускаются автомобили ВАЗ, в том числе ВАЗ 2108, подготовленные по ТТ – 2108, АЗЛК и ИЖ с рабочим объемом двигателя до 1400 см³.

В зачетную группу **А-1600** допускаются автомобили АЗЛК и ИЖ с рабочим объемом двигателя до 1700 см³, ВАЗ, в том числе ВАЗ 2108, подготовленные по ТТ – 2108, с объемом двигателя до 1600 см³.

1.1. Допускаемые автомобили и минимальный вес.

1.1.2. К участию допускаются автомобили ВАЗ – 2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107 и их модификации с объемом двигателя до 1600 см³.

Минимальная масса автомобилей ВАЗ, включая пилота в полной экипировке:

– 1300 см³ - 850 кг.

– 1600 см³ - 900 кг.

1.1.3. К участию допускаются автомобили с объемом двигателя до 1700 см³:

АЗЛК 408, 412 и их модификации;

ИЖ Ода и модификации, кроме полноприводной;

ИЖ 412 и модификации.

Минимальная масса автомобилей, включая пилота в полной экипировке:

– 1400 см³ - 850 кг.

– 1600 см³ - 900 кг.

1.1.4. К участию допускаются автомобили ВАЗ 2108 с восьмиклапанным карбюраторным двигателем объемом до 1600 см³. Минимальный вес, включая пилота в полной экипировке:

- 1400 см³ – 900 кг.

- 1600 см³ – 950 кг.

1.2. Автомобиль должен полностью соответствовать данным Техническим требованиям на Технической инспекции и далее в любой момент соревнования.

СТАТЬЯ 2: ДОПУСТИМЫЕ ИЛИ ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ МОДИФИКАЦИИ И ДОПОЛНЕНИЯ.

2.1. Все модификации, которые определено не разрешены настоящими Требованиями и Приложениями к ним, **ЗАПРЕЩЕНЫ**. Всё, что не оговорено в данных Технических Требованиях – **ЗАПРЕЩЕНО**.

Разрешенная модификация не должна повлечь за собой неразрешенную модификацию.

2.2. НЕОГРАНИЧЕННЫЙ или СВОБОДНЫЙ – детали и узлы, в отношении которых не ограничены: доработка, замена, изменение формы и количества, материал из которых они изготовлены, а также их демонтаж. На все детали и работы, на которых не распространяется термин "НЕОГРАНИЧЕННЫЙ" и "СВОБОДНЫЙ", действует термин "СЕРИЙНЫЙ".

2.3. Допустимые объемы модификаций и монтажных работ определены ниже.

2.4. Кроме разрешенных настоящими Требованиями модификаций, на автомобиле разрешается проводить лишь те работы, которые необходимы либо с точки зрения его обычного обслуживания, либо для замены деталей, изношенных или поврежденных в результате аварии. При этом любая деталь может быть заменена только оригинальной деталью, идентичной получившей повреждение.

2.5. Любой болт, гайка или винт в автомобиле может быть заменен на другой болт, гайку или винт при условии, что они сделаны из материалов одного семейства и имеют



Технические требования Classic Touring Cup к автомобилям зачетной группы A-1300 и A-1600

одинаковый диаметр и шаг резьбы с оригинальной деталью. Способ стопорения свободный (шайба, контргайка и т.п.).

2.6. Разрешается замена оригинальных деталей на неоригинальные, полностью взаимозаменяемые с оригинальными, аналогичными по конструкции, технологии изготовления и материалу, поставляемые в запчасти через нормальные каналы сбыта и предназначенные для установки на данную модель автомобиля.

2.7. Автомобили должны быть серийного производства, идентифицируемые на основе данных каталогов завода изготовителя.

2.8. Материалы.

2.8.1. Если это прямо не разрешено настоящими Требованиями, использование титана, керамики, магния, композиционных материалов или усилительных слоев из них, запрещено, за исключением оригинальных деталей.

2.8.2. Использование не поддерживающего горение композиционного материала, основанного на стекловолкне, допускается.

2.8.3. Поврежденные резьбы могут быть восстановлены с помощью футорок того же внутреннего диаметра.

2.8.4. Титан, керамика, магний, алюминий, волокнистые и композитные материалы или материалы из цветного металла запрещены для подвески, шасси и несущих конструкций кузова. Строительная пена запрещена. Поликарбонат, органическое стекло (для лобовых окон) запрещены.

2.8.5. Любой болт, гайка или шпилька могут быть заменены любым другим болтом, гайкой или шпилькой при условии, что они сделаны из того же материала и имеют одинаковый или больший диаметр.

СТАТЬЯ 3: ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ.

Предписания безопасности для автомобилей Группы N, изложенные в Статье 253 Приложения J, кроме 253-10, имеют силу.

3.1. Дополнительные запорные устройства.

Капот двигателя и крышка багажного отделения должны быть оборудованы двумя дополнительными фиксаторами безопасности. Оригинальные механизмы петель должны быть сохранены. Оригинальные замки капота и крышки багажника должны быть приведены в нерабочее состояние либо удалены.

3.2. Сиденье пилота.

3.2.1. Оригинальное сиденье пилота должно быть заменено на омологированное в соответствии с требованиями FIA спортивное анатомическое сиденье (стандарт FIA 8855/1999 для автомобилей S2000, либо 8862-2009 – рекомендуется) с не менее чем пятью (5) отверстиями для ремней безопасности. Использование сиденья должно удовлетворять требованиям Статьи 253-16 Приложения J к МСК FIA и инструкции завода-изготовителя.

3.2.2. Кронштейны сидений должны соответствовать предписаниям Статьи 253-16.4 Приложения J к МСК FIA. Для сидений стандарта FIA 8862-2009 кронштейны сидений должны быть омологированы с сиденьем либо с автомобилем.

Сиденья должны быть установлены на поперечных трубах в соответствии с требованиями Статьи 253-16.1-3.

Точки крепления сидений или их кронштейнов к трубам должны быть усилены втулками как это показано на Рис.1, а в варианте круглой трубы, дополнительно, П образными накладками. На прямоугольных трубах рекомендуется устанавливать усиливающие



Технические требования Classic Touring Cup к автомобилям зачетной группы А-1300 и А-1600

накладки. Размер накладок в месте контакта с кронштейном сиденья должен быть не менее ширины нижней части самого кронштейна.

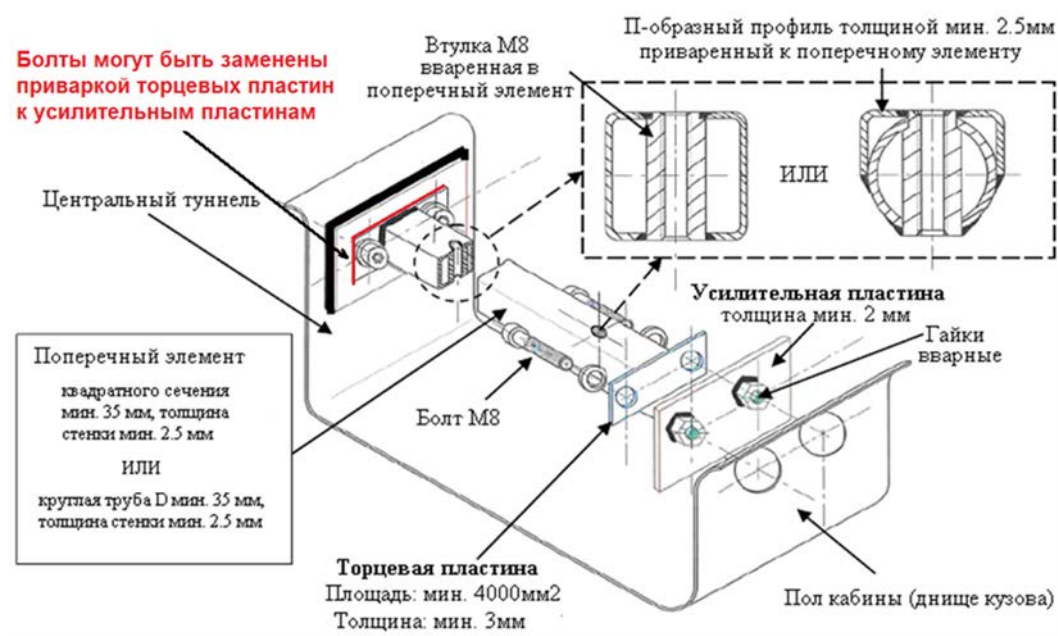


Рис.1.

Рекомендуется крепить трубы таким образом, чтобы они были расположены не далее, чем в пределах 60 мм относительно мест крепления кронштейнов сидений на боковых стенках сидений.

На этих трубах также могут быть закреплены паховые ляжки ремней безопасности в соответствии с Рис. 2. В этом случае должны использоваться бесшовные стальные трубы круглого сечения размерами не менее 38 x 2,5 мм или 40 x 2 мм.

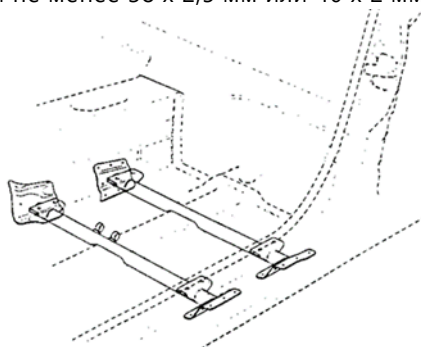


Рис.2.

Для крепления кронштейнов сидений, а также сидений к кронштейнам, должны использоваться болты категории прочности не ниже 10.9. Обязательно использование усиливающих шайб толщиной не менее 2 мм, размером не менее 2,5 диаметров крепежного болта и не менее длины (для продолговатых отверстий) отверстия в фиксируемом элементе крепления.

Для установки сидений разрешены минимально необходимые изменения оригинальных усилителей пола и удаление оригинальных кронштейнов сидений. Если на оригинальном



Технические требования Classic Touring Cup к автомобилям зачетной группы А-1300 и А-1600

кузове автомобиля отсутствуют продольные элементы (туннель пола, короб и т.п.), то способ крепления труб к кузову должен быть согласован с Техническим комиссаром.

Допускается также установка сидений на оригинальные точки крепления. В этом случае точки креплений необходимо усилить в соответствии с Рис. 3. Усилительная пластина должна быть приварена по периметру и через отверстия. Крепление сидений к полу запрещено.

Все сварочные швы должны быть высокого качества, их запрещено зачищать, шпаклевать и т.п.

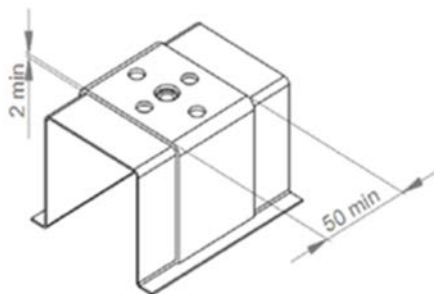


Рис.3.

3.2.3 Сиденье пилота может быть перемещено назад, но не далее вертикальной линии, проведенной через передний край оригинального заднего сиденья. При этом контрольной точкой для замера положения сиденья пилота является самая задняя точка спинки сиденья на уровне плеч пилота.

3.2.4. Разрешённый срок использования сиденья – не более десяти лет от даты производства, но оно должно сохранять жёсткость и не иметь повреждений. Если сидение имеет просроченную омологацию, то по результатам осмотра решение о допуске такого сиденья, в каждом конкретном случае принимает Технический комиссар.

3.3. Ремни системы безопасности.

3.3.1. Обязательны ремни безопасности, оборудованные запором с поворотным рычагом, имеющие как минимум пять (6) точек крепления и омологированные FIA в соответствии со стандартом 8853/1998 или 8853-2016. Установка и использование ремней должны соответствовать Статье 253-6 Приложения J к МСК FIA и инструкции завода-изготовителя.

3.3.2. Если оригинальные точки крепления ремней к кузову автомобиля изменены, новые места крепления (модификации кузова) должны соответствовать требованиям Статьи 253-6 Приложения J к МСК FIA. Неиспользуемые ремни безопасности могут быть удалены вместе с арматурой их крепления к кузову.

3.3.3. Допуск к участию ремней безопасности, срок использования которых истёк не более чем через пять (5) лет назад, в каждом конкретном случае решает Технический комиссар.

3.4. Каркас безопасности.

3.4.1. Каркас безопасности, соответствующий Приложению 14 к КиТТ РАФ обязателен. Минимальная схема каркаса должна соответствовать Рис.4. В качестве усиления крыши может быть установлен только один диагональный элемент, но его переднее соединение должно быть расположено на стороне пилота. Каркас может быть построен по общим требованиям (Ст.253-8 Приложения J) либо быть омологирован FIA в VO/VR или омологирован (сертифицирован) Производителем в НАФ.



Технические требования Classic Touring Cup к автомобилям зачетной группы А-1300 и А-1600

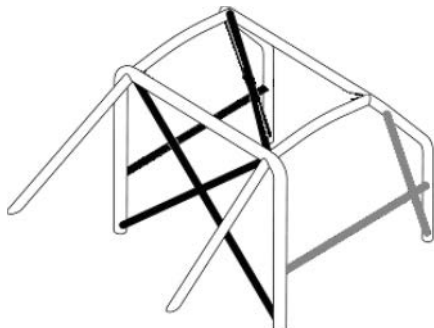


Рис.4.

Рекомендуется установка омологированных/сертифицированных каркасов безопасности. 3.4.2. В местах, где шлем пилота может контактировать с каркасом безопасности, предписывается в соответствии со Статьей 253.8. 3.5 Приложения J к МСК установка защитных накладок, удовлетворяющих стандарту ФИА 8857-2001 тип А (См. технический лист №23 «Омологированные ФИА накладки для каркасов безопасности») Рис.5.

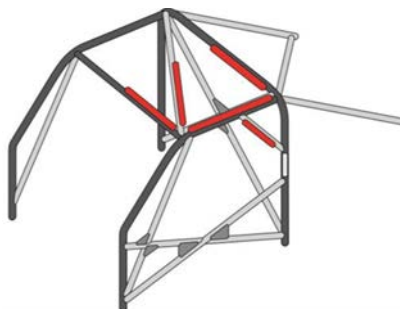


Рис.5.

Накладки должны быть надежно зафиксированы от проворачивания (например, с помощью двухсторонней липкой ленты).

В местах, где другие части тела пилота, сидящего на месте и пристегнутого ремнями безопасности, могут контактировать с каркасом безопасности, должна быть предусмотрена установка защитных накладок из мягкого материала, не поддерживающего горение.

3.5. Огнетушители и система пожаротушения.

3.5.1. Обязательны системы пожаротушения, омологированные ФИА в соответствии со Статьей 253-7.2 Приложения J, либо СПТ, соответствующие Приложению 6 к КиТТ (аэрозольные СПТ могут быть использованы только для моторного отсека).

Система должна находиться в активированном состоянии в любой момент, когда автомобиль находится на пит-лейн, стартовой решётке, гоночной трассе или в закрытом парке. Система может быть деактивирована после объявления о завершении режима закрытого парка, а также когда автомобиль находится в боксе команды или в своём расположении в паддоке (парк-стоянке).

3.5.2. Система пожаротушения должна иметь два выключателя:

- внутренний, доступный Пилоту, нормально сидящему за рулём и пристегнутому ремнями безопасности;



Технические требования Classic Touring Cup к автомобилям зачетной группы А-1300 и А-1600

- наружный, расположенный в непосредственной близости от главного выключателя электрооборудования, и обозначенный красной буквой "Е" (Рис.6) в белом круге с красной окантовкой, диаметром не менее 100 мм.



Рис.6.

3.5.3. Ручные огнетушители запрещены.

3.6. Защитная сеть.

3.6.1 Обязательна к применению защитная сеть дверного проема со стороны пилота в соответствии со Статьей 253-11 Приложения J к МСК ФИА.

Она должна при виде сбоку простираться от центра рулевого колеса до края сиденья пилота и должна соответствовать следующим техническим условиям: Сетка должна быть изготовлена из плетеных полос шириной минимум 19 мм. Минимальный размер отверстий сетки должен быть 25 x 25 мм, а максимальный – 60 x 60 мм. Плетеные полосы должны быть невоспламеняемыми и сшитыми друг с другом в каждой точке пересечения.

Сетка не должна иметь временный характер.

3.6.2 Сеть должна крепиться к каркасу безопасности либо к неподвижной части кузова над боковым окном пилота и сниматься посредством быстроразъемного соединения даже в случае опрокидывания автомобиля. Должна быть предусмотрена возможность отсоединения сетки одной рукой. Застежки должны иметь цветную маркировку яркой (оранжевой, желтой, красной) краской. Рекомендовано установка разъемного соединения с нажимной кнопкой, при условии соответствия требованиям настоящей Статьи. Нажимные кнопки должны быть видны снаружи, иметь контрастную окраску и маркировку "PRESS". Для крепления сетки или ее опоры к каркасу безопасности допускаются только винтовые соединения. Модификации каркаса безопасности не допускаются.

3.7. Буксировочные устройства.

3.7.1 Все автомобили должны быть оборудованы задним и передним буксировочными устройствами.

3.7.2 Они должны быть отчетливо видны и окрашены (обозначены) в желтый, красный или оранжевый цвет.

3.7.3 Сквозь проушину должен свободно проходить цилиндр диаметром 60 мм.

3.7.4 Буксировочные устройства должны быть закреплены (приварены, прикручены болтами и т.п.) к силовым элементам кузова и должны быть выполнены из стального прутка, стального троса минимальным диаметром 8 мм либо из стальной пластины эквивалентного сечения. Проушина не должна выступать за габарит автомобиля, видимый сверху (не обязательно в случае применения стального троса). Допускаются выдвигающиеся или складывающиеся конструкции.

Петли из полистирола минимальной толщиной 2,5 мм. Петли должны быть закреплены двумя болтами 8 мм с 24 мм. шайбами или одним болтом не менее 12мм . Крючки не должны выступать за габариты автомашины.



Технические требования Classic Touring Cup к автомобилям зачетной группы А-1300 и А-1600

3.8. Главный выключатель электрооборудования.

3.8.1. На автомобилях всех категорий должен быть установлен выключатель всех электрических цепей (батареи, генератора, освещения, сигнализации, зажигания и т. д.). Он должен работать без искрообразования и быть доступным как снаружи, так и пилоту автомобиля, сидящему за рулем с пристегнутыми ремнями безопасности. Снаружи выключатель должен быть установлен в нижней части лобового стекла со стороны пилота.

3.8.2. Выключатель должен быть обозначен красной молнией в середине синего треугольника с белой окантовкой (Рис.7), имеющего основание не менее 120 мм.



Рис.7.

СТАТЬЯ 4: МИНИМАЛЬНЫЙ ВЕС.

4.1. Вес автомобиля, включая полностью экипированного пилота, должен быть **не менее указанного в п.1.1.** Минимальный вес включает в себя расходимые жидкости, находящиеся на борту на момент взвешивания.

Данные значения минимального веса должны соблюдаться на протяжении всего периода соревнований, в момент пересечения автомобилем финишной линии и до момента постановки в закрытый парк.

4.2. Для подгонки веса автомобиля допускается применение одного или нескольких балластных грузов при условии, что они представляют собой прочные и единые металлические блоки, смонтированные при помощи инструментов таким образом, чтобы имелась возможность установки пломб, и размещенные внутри автомобиля на полу салона или багажника в видимом месте, доступном для опломбирования техническими контролерами.

4.3. Балласт должен быть прикреплен к кузову болтами класса прочности не менее 10,9 минимальным диаметром 10 мм с подкладками, в соответствии с Рис.8.

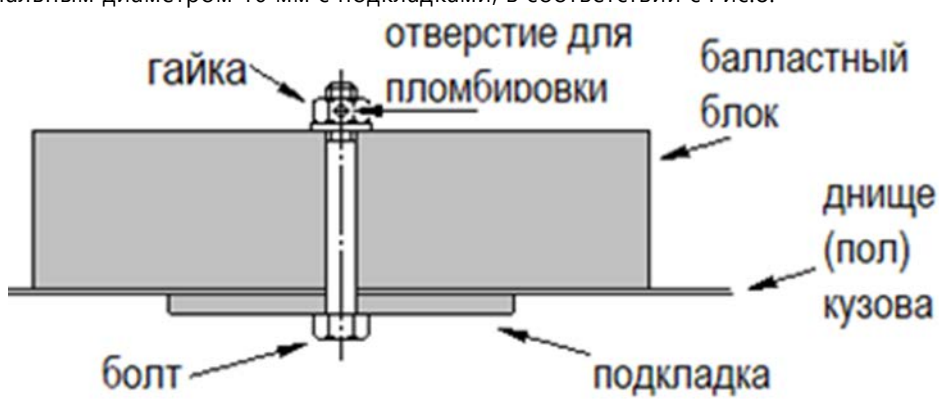


Рис.8.



Технические требования Classic Touring Cup к автомобилям зачетной группы А-1300 и А-1600

Минимальная площадь соприкосновения между кузовом и подкладками в каждой точке крепления должна составлять 40 см². Количество болтов: не менее двух (2) на каждые 20 кг балласта и не менее двух (2) на каждый блок весом свыше 10 кг. Толщина подкладки не менее 3 мм. Болты следует размещать вблизи периметра блока на максимальном расстоянии друг от друга. Рекомендуется размещать блоки вблизи вертикальных элементов кузова (туннель, короб, и т.п.). Рекомендуется приваривание подкладок к панели днища.

4.4. Если в процессе взвешивания выявлено, что вес автомобиля ниже допустимого, такой автомобиль вместе с пилотом по завершении взвешивания взвешивается во второй и в третий раз в том же самом состоянии и на тех же самых весах. Фактическим весом автомобиля считается максимальное значение, полученное в результате трех взвешиваний. Для полученного при взвешивании значения принимается допуск, равный 4 х (цена деления весов). Пример, если цена деления весов 0,5 кг, то суммарный допуск равен 2 кг. Пилоту или его автомобилю запрещено покидать зону взвешивания без разрешения технических контролеров.

СТАТЬЯ 5: ДВИГАТЕЛЬ И ЕГО СИСТЕМЫ.

5.1. Общие требования.

Допускается использовать только серийные двигатели, устанавливаемые на данные модели автомобиля заводом-изготовителем, с рабочим объёмом (с учетом предусмотренного заводом-изготовителем ремонтного диаметра цилиндров) до 1365 см³ в зачете «А-1300» или до 1612 см³ в зачете «А-1600». Допускается взаимозаменяемость блока двигателя, головки и коленчатого вала моделей ВАЗ 2101;21011;2103; 2105; 2106; и их модификаций. Изменение конструкции двигателя запрещено. Во всех узлах двигателя запрещена замена подшипников скольжения на подшипники качения, кроме привода масляного насоса.

5.1.2. Пластмассовые кожухи двигателя, назначение которых - скрыть механические компоненты в моторном отсеке, могут быть удалены, если они несут исключительно эстетические функции.

5.1.3. Шумоизолирующий материал, расположенный под капотом и не видимый снаружи может быть удален.

5.1.4. Резьбовые крепежные детали могут быть заменены, при условии, что замена сделана из сплава на основе железа.

5.2. Вентиляция картера двигателя – вне мотора может быть установлен воздушно-масляный уловитель - сепаратор (минимальный объём 1 литра) Рис.9. Уловитель должен быть из маслостойкого материала и надёжно крепится в моторном отсеке.

Масло должно возвращаться из сепаратора в двигатель исключительно самотеком.

Картерные газы должны отводиться в систему питания двигателя или в маслоуловительный бак минимальной емкостью 2 литра. Этот бак должен быть сделан из полупрозрачной пластмассы или включать прозрачную панель.

Не должно быть утечек масла, даже если автомобиль переворачивается. Для вентиляции разрешен фильтрующий элемент.

Поролоновый фильтрующий элемент не допускается. Вентиляционные отверстия в маслоуловительном бачке, не защищенные фильтрующим элементом – запрещены.

Разрешена дополнительная вентиляция клапанной крышки с отводом в маслоуловительный бачок.



Технические требования Classic Touring Cup
к автомобилям зачетной группы А-1300 и А-1600

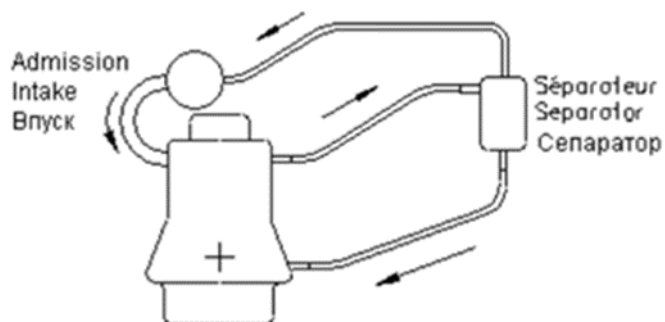


Рис.9.

5.3. Воздушный фильтр и его корпус – СВОБОДНЫЕ, разрешено демонтировать.

5.4. Карбюратор – СЕРИЙНЫЙ. Впрыск топлива любых систем запрещен. Максимальное количество карбюраторов – один. Разрешено использовать тип карбюраторов всех моделей автомобилей ВАЗ - ДААЗ, АЗОН, SOLEX ВАЗ. Разрешается использование карбюраторов SOLEX 21412-1107010. Разрешено нарезать резьбу для установки заглушек неиспользуемых каналов карбюратора.

Диаметр диффузоров свободный. Топливные жиклеры – СВОБОДНЫЕ. Воздушные жиклеры и эмульсионные трубки – СВОБОДНЫЕ. Допускается увеличение диаметра отверстий воздушных колодцев для более удобной замены жиклеров.

Разрешается отключать и удалять систему холодного запуска. Допускается удаление отливов верхней крышки карбюратора предназначенных для крепления деталей системы холодного запуска. Сварка и добавление материала – запрещено. ДИАМЕТР ДРОСЕЛЬНЫХ ЗАСЛОНОК СЕРИЙНЫЙ.

5.5. Привод дросселя карбюратора – СВОБОДНЫЙ. Механизм открытия заслонок – СЕРИЙНЫЙ ДЛЯ ДАННОЙ МОДЕЛИ КАРБЮРАТОРА. Привод дроссельной заслонки должен быть оснащен надежно закрепленной возвратной пружиной, воздействующей на рычаг, расположенный непосредственно на оси дроссельной заслонки карбюратора. Электронные системы в приводе дросселя – ЗАПРЕЩЕНЫ.

5.6. Впускной коллектор – СЕРИЙНЫЙ, разрешается механическая обработка поверхности внутренних каналов. Обработка наружных поверхностей запрещена. Запрещено добавление материала на внешних поверхностях коллектора. Допускается отключить систему отопления. Разрешается установка заглушек вакуумных каналов.

5.7. Выпускной коллектор – СЕРИЙНЫЙ. Материал коллектора – чугун. Разрешается механическая обработка поверхности внутренних каналов. Разрешается дополнительная термоизоляция. Приемная труба – СВОБОДНАЯ. Разрешается установка датчика кислорода (лямбда зонд).

5.8. Глушитель – СВОБОДНЫЙ. Выхлопная труба не должна выходить за пределы видимых сверху габаритов корпуса автомобиля, конец глушителя должен находиться не глубже 100 мм. от борта автомобиля или в задней части корпуса автомобиля. Разрешается дополнительная термоизоляция. Уровень шума не должен превышать 103 db при 3500 об/мин.

5.9. Блок цилиндров – СЕРИЙНЫЙ. Допускается механическая обработка. Допускается расточка рабочей поверхности цилиндров до максимального ремонтного размера для ВАЗ – 80,10 мм. Разрешается использовать впрессованные гильзы.

5.10. Головка блока цилиндров – СЕРИЙНАЯ. Разрешается механическая обработка. Сварка и добавление металла запрещена.



Технические требования Classic Touring Cup к автомобилям зачетной группы А-1300 и А-1600

- 5.11. Прокладка головки блока цилиндров – СЕРИЙНАЯ. Разрешается использовать от ВАЗ 21214 металлическую прокладку головки без дополнительных элементов.
- 5.12. Коленчатый вал – СЕРИЙНЫЙ. Ход поршня для ВАЗ - 66,0 мм. или 80,0 мм. Разрешена шлифовка шеек, соблюдая заводские ремонтные размеры. Допускается балансировка, если выполнение работ не вызывает подозрений на уменьшение веса. Разрешается использовать коленчатый вал ВАЗ 21213 – с ходом 80,00 мм. Полировка, обточка и обрезка коленчатого вала РАЗРЕШЕНЫ. Шкив коленвала – СВОБОДНЫЙ.
- 5.13. Шатуны – СЕРИЙНЫЕ для ВАЗ от ВАЗ 2101, ВАЗ 21213. РАЗРЕШАЕТСЯ любая механическая обработка, но при этом заводская маркировка должна быть сохранена и четко читаться.
- 5.14. Поршни, кольца, поршневые пальцы – СВОБОДНЫЕ.
- 5.15. Распределительный вал, шестерни, механизм привода и натяжения – СВОБОДНЫЕ. Корпус распределительного вала – СЕРИЙНЫЙ, разрешена обработка поверхностей, сопрягаемых с головкой блока цилиндров. РАЗРЕШЕНО использовать однорядную цепь привода.
- 5.16. Клапан и компоненты привода – СЕРИЙНЫЕ. Диаметр штока клапана 8 мм., в рабочем месте штока. Разрешена обработка. Максимальный диаметр тарелки впускного клапана – 37,00 мм., максимальный диаметр тарелки выпускного клапана – 31,50 мм. Длина клапана оригинальная 113 мм с допуском +/-1,5 мм. Клапанные пружины свободные. Количество пружин и расположение – СЕРИЙНОЕ. Рокеры, рокерные болты без конструктивных изменений, без дополнительных элементов. Они должны быть идентифицированы, как серийные, разрешена обработка.
- Фиксирующие элементы – СВОБОДНЫЕ. Втулки клапанов – СВОБОДНЫЕ.
- 5.17. Насос системы смазки – СВОБОДНЫЙ. С механическим приводом, но необходимо сохранить место расположения маслоприемника моторного масла в масляном поддоне. Маслоприемник может быть усилен с добавлением материала.
- 5.18. Масляный поддон картера – СЕРИЙНЫЙ. Допускается применение поддона картера от семейства автомобилей при условии его полной взаимозаменяемости с оригинальным. РАЗРЕШАЕТСЯ использовать поддон от ВАЗ 2121. К масляному поддону двигателя с внутренней стороны могут быть приварены перегородки. Картер сухого типа запрещен. Разрешено установить дополнительный сток масла из головки двигателя. Допускается установка масляного радиатора.
- Должны быть предусмотрены отверстия для надежной пломбировки разъема поддона и блока цилиндров.
- Минимальный диаметр отверстий 2 мм.
- 5.19. Система зажигания – СЕРИЙНАЯ. Допускается применение серийной бесконтактной системы зажигания, без дополнительных датчиков вне серийного корпуса распределителя зажигания, а также без дополнительных элементов, которые позволяют корректировать настройки электронного зажигания. Изменение угла опережения зажигания допускается только при влиянии серийного центробежного регулятора и вакуумного мембранного.
- 5.20. Система охлаждения. Охлаждающая жидкость – ВОДА. Любые воздухопроводы, направленные непосредственно в карбюратор, – ЗАПРЕЩЕНЫ. Радиатор – СВОБОДНЫЙ, сохраняя оригинальное место расположения; разрешен подгиб передних ребер по периметру радиатора (нельзя демонтировать). Размещение в салоне дополнительных радиаторов не допускается. Шкив привода насоса – СВОБОДНЫЙ. РЕМЕНЬ ПРИВОДА НАСОСА ОХЛАЖДАЮЩЕЙ ЖИДКОСТИ СВОБОДНЫЙ. Насос – СЕРИЙНЫЙ, разрешена механическая обработка, его привод – серийный оригинальной конструкции. Количество



Технические требования Classic Touring Cup к автомобилям зачетной группы А-1300 и А-1600

насосов охлаждения – один. Термостат – СВОБОДНЫЙ, разрешено демонтировать.
Вентиляторы радиатора – свободные.

5.21. Пломбирование двигателя. Должна быть возможность опломбирования блока двигателя с головкой двигателя не менее чем в двух местах, исключая любую возможность их демонтажа.

Каждый конкретный случай решает технический комиссар. Явившись на технический осмотр перед началом соревнований, двигатель должен быть готов к пломбированию.

5.22. Крепление двигателя. Гибкие элементы крепления двигателя свободные, при условии, что местоположение двигателя и коробки передач не изменилось.

Допускается дополнительно одно крепление.

5.23. Степень сжатия двигателя – СВОБОДНАЯ.

СТАТЬЯ 6: ТРАНСМИССИЯ.

6.1. Коробка передач. Для автомобилей ВАЗ допускается только серийная синхронизированная 4 или 5 ступенчатая коробка передач ВАЗ. Для автомобилей ИЖ и АЗЛК - Механизм переключения – СВОБОДНЫЙ. Для автомобилей ИЖ и АЗЛК допускается применение кпп от ВАЗ.

6.2. Задний ход. У пилота должна быть возможность включить задний ход, сидя в кресле с закреплёнными ремнями безопасности.

6.3. Маховик – СВОБОДНЫЙ, материал – чугун. Обработка маховика запрещена. Крепление маховика к коленчатому валу – СЕРИЙНОЕ. Зубчатый венец маховика и шестерёнка стартера – СЕРИЙНЫЕ.

6.4. Сцепление – СВОБОДНОЕ.

6.5. Главная передача – СВОБОДНАЯ.

Разрешено использовать блокировку дифференциала. Конструкция блокировки дифференциала свободная. Запрещено использование заблокированной каким – либо образом серийной коробки сателлитов.

6.6. Приводной вал. Карданный вал – СЕРИЙНЫЙ. Запрещено демонтировать защитную конструкцию.

СТАТЬЯ 7: ПОДВЕСКА.

7.1. Геометрия ходовой части не ограничена в пределах возможностей оригинальной регулировки. Максимальный размер колеи автомобиля – измеряя по наружной стороне (в самом широком месте шины при рабочем давлении в шинах). Передняя ось: 1750 мм.

Задняя ось: 1680 мм.

7.2. Усиления.

Добавлять материал для усиления деталей подвески и точек крепления подвески разрешается при условии, что используемый материал копирует оригинальную форму детали и находится в контакте с ней без образования защитных полостей.

7.3. Подшипники колёс – СВОБОДНЫЕ.

7.4. Ограничитель хода подвески. К каждой подвеске можно присоединить бандаж, ограничивающие ход или тросы.

Серийные ограничители хода подвески разрешено демонтировать.

7.5. Спиральные пружины без ограничений при условии, что они соответствуют следующим условиям:

- их количество серийное и их тип соответствует оригиналу,
- минимальный внутренний диаметр передней пружины – 87 мм.



Технические требования Classic Touring Cup к автомобилям зачетной группы А-1300 и А-1600

– минимальный внутренний диаметр задней пружины – 93 мм.

Посадочные места пружин, являющиеся частью кузова изменять запрещено. Серийные проставки можно демонтировать. Допускаются добавление детали, предотвращающие перемещение пружин по отношению к их точкам крепления.

7.6. Проставки колес – свободные. Материал проставки – металл. Проставка должна крепиться на шпильки крепления колеса через сквозные отверстия, максимальная толщина дополнительных проставок – 30 мм на одно колесо.

7.7. Передняя ходовая часть. Используемые материалы могут отличаться от оригинала (на пример более жёсткие сайлент-блоки). Алюминий, шарниры Uniball и ШС – ЗАПРЕЩЕНЫ. Центр артикуляции подвески должен быть сохранен (Нельзя перемещать места поворота и оси вращения). Оригинальные детали (серийные) подвески изменять нельзя. Это означает, что можно использовать только оригинальные детали в оригинальных местах крепления.

7.8. Крепление шаровой опоры верхнего и нижнего рычагов – СЕРИЙНОЕ. Запрещается устанавливать любой тип дополнительных шайб между шаровой опорой и рычагом. Запрещается изменить местоположение шаровой опоры и диаметр болта крепления – 8 мм. Отверстия крепления верхней и нижней шаровой опоры серийные. Разрешено изменять монтажную длину болта крепления оси нижнего переднего рычага к балке.

7.9. Стабилизаторы – СВОБОДНЫЕ. Их усиление и конструкция не ограничены, но они должны оставаться в оригинальных местах крепления. У закреплённого нового стабилизатора не должно быть никаких других функций.

Передний стабилизатор разрешается соединить с мостом с помощью uniball шарниров или ШС. Соединение с рычагами переднего моста на серийном месте. Максимальное количество передних стабилизаторов 2 (два), Стабилизатор должен быть изготовлен из металла, и он не может быть регулируемым во время движения автомобиля.

7.10. Амортизаторы – СВОБОДНЫЕ. Количество амортизаторов – серийное. Использование амортизаторов с выносными бачками запрещено. Диаметр элементов крепления амортизаторов к нижнему рычагу может быть увеличен до 10 мм. Можно усилить верхнее крепление амортизатора, сохраняя серийное место крепления. Элемент нижнего крепления переднего амортизатора – СВОБОДНЫЙ, при условии серийного места крепления к нижнему рычагу.

Допускается пропускать крепёжные болты стабилизатора и (балки) и стабилизатора переднего моста через лонжероны, не меняя места серийных точек крепления.

7.11. Задняя ходовая часть. Разрешается усиливать реактивные штанги и кронштейны их крепления к кузову, без изменения СЕРИЙНОГО места крепления. Шарнирные соединения могут отличаться от серийного – например материал соединений, ш.с. шарниры, с возможностью регулировки длины реактивных штанг в пределах плюс минус десять миллиметров РАЗРЕШЕНЫ. Материал реактивных штанг – сталь. Допускается использование задней поперечной штанги с возможностью регулировки по длине.

7.12. Задний стабилизатор. Разрешается установка стабилизатора на заднем мосте. Максимальное количество задних стабилизаторов 1 (один). Стабилизатор должен быть изготовлен из металла, и он не может быть регулируемым во время движения автомобиля.

7.13. Рулевое управление – СЕРИЙНОЕ. Допускается установка элементов рулевого управления от моделей, указанных в Статье 1. Установка гидроусилителя рулевого управления и электроусилителя рулевого управления – ЗАПРЕЩЕНО.

Разрешено использование маятникового рычага на подшипниках. Рулевые тяги – СЕРИЙНЫЕ. Разрешается установка жестких резьбовых соединений рулевых тяг с контргайками с двух сторон. Допускается установка съемного кронштейна усиления



Технические требования Classic Touring Cup к автомобилям зачетной группы А-1300 и А-1600

крепления рулевого редуктора, при условии его монтажа к серийным местам крепления крышки рулевого редуктора и балки передней подвески. Материал кронштейна – сталь. Рулевое колесо – СВОБОДНОЕ. Замок зажигания и устройство, блокирующее рулевой вал, должны быть демонтированы.

СТАТЬЯ 8: КОЛЁСА И ШИНЫ.

Размер шин 185/60-13, тип – шины для дорог общего пользования. (на боковине шины должно быть нанесено фабричным способом клеймо в виде буквы «Е» с индексом в круге либо обозначение DOT). Механическая и химическая обработка протектора запрещена. Максимальный размер диска колеса 7Jx13". Другие аспекты диска не ограничены при условии, что они сделаны из металла.

Для автомобилей АЗЛК и ИЖ допускаются диски размерностью R13, R14, R15.

Болты крепления колёс могут быть заменены шпильками с гайками при условии, что количество точек крепления и диаметр резьбовой части остаются СЕРИЙНЫМИ. Материал шпилек и гаек металл. Шпильки и гайки не должны выступать за края наружной стороны обода. Пена и любая другая система, которая позволяет автомобилю передвигаться без воздуха в шинах запрещена.

Все системы отображения и регулирования давления в шинах на движущемся автомобиле запрещены.

СТАТЬЯ 9: КЛИРЕНС.

Ни одна из частей автомобиля не должна касаться земли, когда выпущен воздух из шин с одной из сторон автомобиля.

Этот тест выполняется на ровной поверхности (пилот в автомобиле на своем месте).

СТАТЬЯ 10: ТОРМОЗА.

10.1. Конструкция тормозной системы – СЕРИЙНАЯ. Разрешено дополнить рабочую поверхность педали тормоза дополнительными элементами для увеличения площади. Допускается демонтаж регулятора давления тормозного усилия задних тормозов и установка регулятора с ручной регулировкой. Дополнительные электронные датчики и клапаны – ЗАПРЕЩЕНЫ.

10.2. Передние тормозные диски максимального серийного размера, устанавливаемого заводом изготовителем для конкретной модели. Допускается обработка передних тормозных дисков – сглаживание рабочей поверхности, улучшение вентиляции и повышение самоочищающих свойств. Минимальная толщина переднего тормозного диска 7,00 мм. Защита тормозных дисков – СВОБОДНАЯ, можно демонтировать.

10.3. Задние тормозные барабаны – СЕРИЙНЫЕ. Обработка алюминиевого корпуса барабанов – запрещена.

10.4. Стояночный тормоз – СВОБОДНЫЙ. Разрешено демонтировать.

10.5. Вакуумный усилитель. Если первоначальный вариант автомобиля был оснащен вакуумным усилителем тормозов, это устройство может быть отключено или демонтировано.

10.6. Главный тормозной цилиндр – СВОБОДНЫЙ ОТ ЛЮБОЙ МОДЕЛИ СЕМЕЙСТВА АВТОМОБИЛЕЙ.

10.7. Тормозные трубопроводы можно заменить трубопроводами авиационного типа или армированными шлангами, места их расположения не регламентированы при условии, что выполняются требования приложения J, 253- пункта 3.



Технические требования Classic Touring Cup к автомобилям зачетной группы А-1300 и А-1600

Разрешено использование армированных тормозных шлангов. Места пересечения тормозных трубопроводов с элементами кузова должны иметь резиновые уплотнения, исключающие возможность перетирания.

СТАТЬЯ 11: КУЗОВ.

11.1. Между салоном и багажным отсеком должна быть установлена огнезащитная металлическая перегородка, не проницаемая для огня и жидкости. Все технологические отверстия между салоном и багажным отсеком должны быть заварены или заклеены металлизированным скотчем. Все двери должны открываться и закрываться. Лючок бензобака должен быть зафиксирован в закрытом положении.

11.2. Облегчение кузова. Разрешается демонтировать звукоизолирующие и облицовочные материалы багажного отделения и под капотом двигателя, удалять части арок передних и задних крыльев перекрываемые установленными расширителями арок колес. Серийные кронштейны для использования домкрата должны быть удалены. Разрешен демонтаж поперечных усилителей потолка и демонтаж балки под сиденьями пилота и передним пассажирским сиденьем, демонтаж неиспользуемых кронштейнов крепления: обивок, серийных ремней безопасности, проводки, серийных сидений, ручного тормоза. Двери передние и задние, капот двигателя и багажника – серийные, материал – сталь, Передние и задние двери, а также капот и крышку багажника можно облегчить. Шумоизоляционные и антикоррозионные материалы необходимо удалить. Неиспользованные дополнительные кронштейны (на пример для запасного колеса и т.д.), которые находятся на шасси/кузове можно демонтировать. Допускается отрезать нижнюю часть задней панели кузова (юбку), от нижней кромки до пола багажного отделения, между проемами кронштейнов крепления заднего бампера.

Разрешен демонтаж кронштейна серийного крепления аккумулятора, при условии переноса его в другое место. Разрешен демонтаж кронштейнов ограничителей хода подвески. Запрещается облегчать несущие конструкции кузова (снимать металл – сверлить, резать), исключая места, которые связаны с установкой каркаса безопасности и других систем безопасности. Если использовался люк на крыше кузова, отверстие люка необходимо заварить, используя стальную пластину не тоньше материала крыши с максимальным расстоянием между точками сварки (местами) 30 мм.

Запрещено облегчение конструкции рамки окна. Запрещено заменять части, сегменты частей кузова металлом меньшей толщины чем СЕРИЙНАЯ. Запрещается демонтировать перегородку моторного отделения (моторный щит).

11.3. Усиление кузова. Все усиления должны быть выполнены методом приваривания облегающих стальных пластин без образования закрытых полостей.

Усиливающие элементы не должны создавать ребер жесткости и секций и коробов.

Разрешена установка съемной растяжки между брызговиками – стойками передних лонжеронов. Кронштейн крепления растяжки может быть приварен с усилением места крепления металлической пластиной размером не более чем 100 x100 мм. Разрешено усиление кронштейна крепления тяги Панара с добавлением материала.

Разрешено усиление передних лонжеронов в местах крепления рулевого редуктора и маятникового рычага. Все прочие усиления запрещены.

11.4. Для подведения охлаждающего воздуха можно использовать оригинальные отверстия в кузове. Крепёж воздушных каналов к оригинальным отверстиям не регламентирован, если отверстия не изменены.

11.5. Аэродинамические устройства. Любая деталь, оказывающая аэродинамическое



Технические требования Classic Touring Cup к автомобилям зачетной группы А-1300 и А-1600

влияние на устойчивость и управляемость автомобиля, должна быть смонтирована на полностью подрессоренной части автомобиля и жестко зафиксирована во время движения. Разрешается установка дополнительных аэродинамических приспособлений на передней части автомобиля не выше уровня бамперов. Эти аэродинамические устройства не должны выступать за периметр автомобиля, видимый сверху. Материал – пластик. Не разрешено устанавливать дополнительные устройства аэродинамической вентиляции на капоте двигателя.

11.6. Расширение арок колёс допускается методом установки фендеров (расширителей) шириной не более 75 мм.

Материал – пластик. Верхняя часть колеса в сборе (диск+шина), должна перекрываться контурами фендера / кузова автомобиля не менее чем на 120° диаметра колеса (по 60 градусов с каждой стороны вертикали к центру оси колеса).

Замер производится на автомобиле, установленном на горизонтальной поверхности.

11.7. Пневматические домкраты запрещены.

11.8. Обзор. Со стороны пилота должен быть хотя бы один работающий очиститель лобового стекла. В автомобиле обязательно должно быть и надёжно закреплены: в салоне зеркало заднего вида; снаружи правое и левое зеркала заднего вида, обеспечивающие обзор сзади, их форма не регламентирована.

11.9. Стёкла: лобовое стекло многослойное типа «Триплекс» (разрешается с обогревом), заднее и боковые – допускается использовать поликарбонат толщиной не менее 3 мм. Окно двери со стороны пилота обязательно должно открываться. Боковые стёкла, (если они из закаленного стекла) а так же стёкла фар передних и задних, зеркала заднего вида должны быть покрыты цельной прозрачной бесцветной плёнкой безопасности, чтобы предотвратить разлет стеклянных осколков в случае аварии. Запрещено дополнительное затемнение (тонировка) стёкол.

11.10. Салон. Пассажи́рское сиденье и заднее кресло должны быть удалены. Обязательно должны быть демонтированы все изолирующие и звукоизолирующие материалы, а также оригинальные ремни безопасности и ковры.

Можно демонтировать облицовочные панели задних дверей. На передних дверях обязательно наличие серийных облицовочных панелей, либо можно заменить их листом металла или пластика толщиной не менее 0,5 мм. или другим высокопроизводительным композитным листом, и полностью прикрывать место демонтированных облицовочных панелей. Панели должны полностью закрывать двери, замки и механизмы подъёма стёкол. Дверь со стороны пилота обязательно должна иметь действующий стеклоподъёмник, механизм стеклоподъёмника свободный.

Дополнительное оборудование, которое не влияет на управление транспортным средством, что делает интерьер более эстетичным и комфортабельным (освещение салона, радио и т.д.) разрешено демонтировать.

11.11. Оригинальное отопительное оборудование СВОБОДНОЕ – разрешено демонтировать. Если демонтирован радиатор отопителя салона, на его место должна быть закреплена панель из металла, перекрывающая образовавшийся проем либо должен быть установлен полноразмерный уплотнитель между капотом и моторным щитом. Разрешена установка дополнительных вентиляторов в салоне.

11.12. Устройства управления – СЕРИЙНЫЕ. Они могут быть доработаны, чтобы облегчить их использование или доступ, например удлинить рычаг КПП или увеличить педаль тормоза. Конструкция педали акселератора свободная, при условии серийного расположения.

11.13. Панель приборов (торпедо) – СВОБОДНАЯ Разрешено антибликовое покрытие.



Технические требования Classic Touring Cup к автомобилям зачетной группы А-1300 и А-1600

Облицовочные панели, находящиеся ниже панели измерительных приборов и не являются её составляющими частями, можно демонтировать.

Можно демонтировать часть центральной консоли, не содержащей отопления и приборов. Бардачок приборной панели разрешено демонтировать. Образовавшийся проем должен быть закрыт панелью соответствующего размера.

Разрешена доработка, связанная с установкой каркаса безопасности.

11.14. Измерительные приборы – СВОБОДНЫЕ. Стандартные выключатели можно заменить на выключатели другой конструкцией и разместить в другом месте приборной доски или центральной консоли. Любые отверстия и связанные с этими изменениями должны быть закрыты. Подрулевые переключатели разрешено демонтировать.

11.15. Устройства видеозаписи. Разрешается использовать устройства для видеосъемки. Видеокамера или видеорегистратор должны иметь надежное крепление в виде хомута, струбцины или резьбового соединения.

Разрешается крепление устройства на трубы каркаса безопасности, без изменения его конструкции (отверстия и приваренные кронштейны – запрещены). Крепление устройств видеозаписи на поверхности лобового, заднего и боковых стекол – запрещено. Крепление устройств видеозаписи на внешних поверхностях автомобиля – запрещено.

11.16. Радиосвязь. Разрешается использование радиостанции для двусторонней связи пилота с боксами. Выносная антенна должна иметь жесткое крепление с панелью автомобиля. Антенны с магнитным держателем – запрещены.

11.17. Багажное отделение. Запасное колесо должно быть демонтировано. Облицовочные панели, шумоизоляция и антикоррозийное покрытие должны быть удалены.

СТАТЬЯ 12: ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ.

12.1. Провода. Жгут проводов двигателя – СВОБОДНЫЙ. Другие электрические жгуты – СВОБОДНЫЕ. Жгуты электропроводки и места разъемов не должны иметь некачественных и не изолированных соединений. Места пересечения жгутов электропроводки и отдельных проводов с элементами кузова должны иметь резиновые уплотнения, исключающие возможность перетирания.

12.2. Аккумуляторная батарея – одна. Марка и тип не регламентированы. В любой момент должна быть возможность запустить двигатель с помощью аккумулятора, находящегося на борту автомобиля. Батарея должна быть надёжно закреплена и закрыта, чтобы исключить короткое замыкание или утечку тока.

Расположение АКБ внутри салона свободное, но ее расположение в салоне допускается только за передними сидениями. В этом случае оригинальный кронштейн крепления АКБ может быть удален. В салоне и багажном отделении кузова может быть расположена только АКБ сухого типа. Электрические клеммы должны быть полностью закрыты электроизолирующим материалом. Если первоначальное положение АКБ изменено, то она должна быть прикреплена к кузову с использованием металлического гнезда и двух стальных хомутов с минимальной толщиной 0,8 мм и шириной не менее 20 мм с электроизолирующим покрытием, прикрепленных к основанию болтами и гайками. Для крепления хомутов должны быть использованы болты диаметром не менее 10 мм, под каждым болтом должна быть шайба толщиной не менее 3 мм, покрывающая не менее 20 см² площади кузова (Рис.10).



Технические требования Classic Touring Cup к автомобилям зачетной группы А-1300 и А-1600

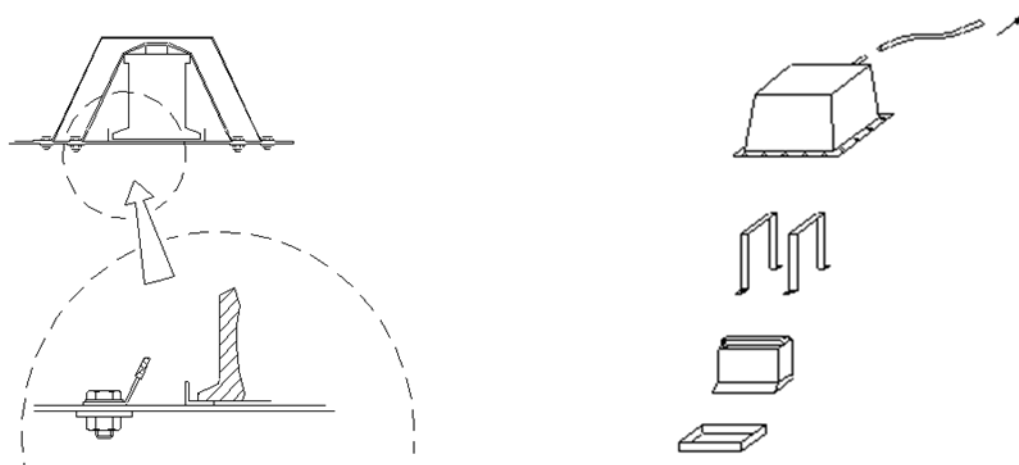


Рис.10.

12.4. Генератор, ШКИВ и ПРИВОДНОЙ РЕМЁНЬ - СВОБОДНЫЕ.

12.5. Освещение. Необходимо сохранить оригинальную систему освещения, которая должна быть работоспособной в течение всего времени соревнований, за исключением указателей поворота и дальнего света. Верхние и нижние края главных фар можно заклеить с помощью липкой ленты. Однако полоса не менее 4 см. шириной, которая совпадает с плоскостью, параллельной поперечной оси транспортного средства и симметрична к центру лампы, должна оставаться свободной по всей ширине фары. Противотуманные фары должны быть удалены. Отверстия от снятых противотуманных фар могут быть использованы в соответствии положениями пункта 11.5. Если это не будет сделано, отверстия должны быть закрыты. Плафоны освещения номерного знака разрешено демонтировать. Боковые указатели поворота разрешено демонтировать.

12.6. Задние фонари – СЕРИЙНЫЕ. Стоп-сигналы должен действовать только одновременно с нажатием на педаль тормоза. Обязательна установка дополнительного красного светодиодного, горизонтального стоп- сигнала в верхней части заднего стекла внутри салона. Обязательна установка дополнительного красного светодиодного, горизонтального габаритного фонаря в нижней части заднего стекла внутри салона. Этот габаритный фонарь должен включаться вместе с серийными габаритными огнями автомобиля.

12.7. Звуковой сигнал не регламентирован. Разрешено демонтировать.

12.8. Предохранители. Блок предохранителей – СВОБОДНЫЙ. Электрическая схема может быть дополнена предохранителями. Блок предохранителей может быть удалён или перенесён на другое место.

СТАТЬЯ 13: СИСТЕМА ПИТАНИЯ.

13.1. В качестве топлива должен использоваться товарный неэтилированный бензин с октановым числом, определенным исследовательским методом, не ниже 95 и не выше 100 соответствующий требованиям Приложения 13 к КиТТ. Требования о соответствии топлива Статье 252-9.1 Приложения "J" и Российским стандартам содержатся в Приложении 13 к КиТТ.

Участвующие в гонках автомобили должны после каждого официального заезда иметь в системе питания как минимум три литра оставшегося топлива для отбора проб.



Технические требования Classic Touring Cup к автомобилям зачетной группы А-1300 и А-1600

Запрещается любой другой вид топлива, в том числе E85.

13.2. Топливный бак. Серийный топливный бак должен быть демонтирован. Топливный бак должен удовлетворять следующим условиям:

13.2.1. Разрешается установить баки FT3 1999 FT3.5 или FT5, которые соответствуют требованиям статьи 253.14 Приложения J к МСК ФИА. Установленные топливные баки должны быть расположены в багажном отделении между задними колёсными арками не менее 30 см. от задней панели автомобиля, не меняя несущих конструкций кузова. Топливный бак должен быть прикреплен к кузову с помощью двух металлических скоб с изолирующим покрытием, которые крепятся к полу болтами и гайками. Для крепления этих скоб используются 10 мм болты и под каждым болтом нужно использовать 3 мм металлические прокладки с минимальной площадью 20 см² на противоположной стороне металлического корпуса.

13.2.2. Топливный бак разрешается изготавливать из металла толщиной не менее 2 мм. (алюминий или сталь).

13.2.3. Место нахождения заправочного отверстия не регламентировано. Крышка заправочного отверстия не должна выступать за периметр кузова и не может находиться на стеклах.

13.2.4. Минимальная ёмкость топливного бака составляет 20 литров.

13.3. Бензонасос – СВОБОДНЫЙ.

13.4. Разрешено применение дополнительного топливного резервуара с максимальной вместимостью 2,5 л. Дополнительный резервуар должен быть установлен не ближе 30 см к наружному периметру автомобиля.

13.5. Топливные магистрали. Допускается серийное расположение при условии сохранения мест и способа крепления. Рекомендуется прокладка топливных магистралей внутри салона. Материал – стальная, медная или алюминиевая трубка. Все соединения между элементами топливной системы должны быть вне салона и выполнены армированным шлангом с винтовыми хомутами или фитингами AN. Соединение элементов должно исключать возможность утечки топлива. Места пересечения топливных магистралей с элементами кузова должны иметь резиновые уплотнения, исключающие возможность перетирания. Все металлические части топливных магистралей, изолированные от кузова автомобиля диэлектрическими элементами, должны иметь электрический контакт с «массой» кузова.

13.6. Топливный фильтр свободный.

СТАТЬЯ 14: ОБЩИЙ ВИД АВТОМОБИЛЯ.

14.1. Автомобиль не должен иметь сильных визуальных недостатков (ржавчины, сильно деформированных частей кузова, сильное покрытие трещинами стекла в зоне видимости пилота и т.д.), которые могут каким-либо образом повлиять на безопасность соревнований или создать негативное впечатление о них.

14.2. Автомобиль представленный на Техническую инспекцию и для участия в заездах не должен иметь видимых течей эксплуатационных жидкостей.

14.3. Стартовые номера. Автомобиль должен быть оснащён минимум 2 (двумя) стартовыми номерами, по одному на передних дверях. Минимальные размеры цифр: высота – 38 см., ширина – 18,5 см., толщина цифры – 6 см, цифра – 1 должна иметь ширину – 10 см. Цифры могут быть нанесены плёнкой или краской. В правой нижней части лобового стекла и левой нижней части заднего стекла должны быть размещены наклейки со стартовым номером. Высота цифр – 150 мм. Цвет цифр для автомобилей зачета «А-1600» – ярко красный, для автомобилей зачета «А-1300» – ярко желтый.



Технические требования Classic Touring Cup к автомобилям зачетной группы А-1300 и А-1600

14.4. На передних крыльях или на двери пилота под окном должно быть нанесено: фамилия и инициалы пилота и государственный флаг страны, за которую он выступает.

14.5. Рекламные наклейки регламентирует ОРГАНИЗАТОР в соответствии с Положением о рекламе. При прохождении Технической инспекции и далее, в течение всего времени соревнований, на автомобиле должны быть размещены наклейки с обязательной рекламой, в регламентированных ОРГАНИЗАТОРОМ местах. В местах сопряжения деталей кузова: дверей, капота, крыльев и т.д. наклейки должны быть разрезаны, для обеспечения разъединения этих деталей. На автомобиле запрещено размещать иные графические изображения или знаки (на пример дизайн с зубами акулы, наклейки других гонок, личную информацию, политическую рекламу и т.д.).

СТАТЬЯ 15: ЗАКЛЮЧЕНИЕ.

Настоящий технический регламент вступил в силу с 01/02-2020.

В технические требования могут быть внесены пояснения либо уточнения. Все дополнения и уточнения к Техническому регламенту вносятся отдельным бюллетенем. Обязанность пилота – предъявить автомобиль, отвечающий этим Техническим требованиям и доказать соответствие автомобиля этим требованиям, в случае если это потребуется технической инспекции.

СТАТЬЯ 16: ЯЗЫК.

Правила составлены на русском языке.