

1. DEFINITII

a) Autoturisme de curse:

Autoturisme de curse produse în serie, care pot fi îmbunătățite în scopul de a le face mai adecvate pentru concurs

Modificările și completările permise sînt menționate în cele ce urmează:

Modelul de bază trebuie să fie produs într-o țară socialistă, inclusiv din producția sub licență și să fie omologat de F.I.A. în categoria A, grupa 1 sau 2 dar numai cu un singur carburator.

b) Roata:

Prin roată se înțelege geanta roții (cheia genții și fundul genții), prin roată cu anvelopa montată se înțelege geanta roții cu anvelopa.

c) Bloc de cilindri:

Prin bloc de cilindri se înțelege carterului motorului și cilindrii.

d) Galeria de admisie:

Prin „gura de aer” se înțelege la prepararea amestecului de carburator partea oare conduce amestecul de aer-carburant de la ieșirea carburatorului (carburatoarelor) spre canalele de admisie ale chiulasei, iar la motoarele cu injecție partea dintre dispozitivul de reglare a cantității de aer și canalele de aspirație (admisie) ale chiulasei.

Prin galeria de evacuare se înțelege piesa, prin care trec gazele arse de la ieșirea din ohiulasă pînă la primul clan de cuplare cu restul sistemului de evacuare.

e) Demaror:

Prin demaror cu sursă de energie electrica sau de alt fel, se înțelege acel agregat du pornire a motorului, care poate fi acționat de pilotul aflat la volan

f) Marșarier:

Toate mașinile trebuie să aibe cutia de viteze dotată cu marșarier, care să fie în stare de funcționare pe toată durata cursei și care poate fi selecționat de pilotul aflat la volan.

g) Verificarea greutății minime:

Pe tot timpul cursei, mașina trebuie să îndeplinească condițiile de greutate minima, comisarii tehnici putînd cîntari mașina după trecerea liniei de sosire*

2. INSTRUCȚIUNI TEHNICE

a) Dimensiuni minime

Greutatile minime sunt in funcție de cilindrarea motorului,și anume:

- Pana la 1000 cmc ... 650 Kg
- Pana la 1150 cmc ... 690 Kg
- Pana la 1300 cmc ... 720 Kg
- **Pana la 1400 cmc ... 760 Kg**

Greutatea minimă a mașinii se va măsura cu mașina avînd toate plinurile făcute, exceptînd rezervorul de combustibil.

b) Modificări ale pieselor mecanice de origine:

Prin prezentul regulament sunt permise în mod expres anumite modificări ale pieselor originale, anumite completări sau omiteri ale unor accesorii care sunt montate în mod normal la modelul de serie.

Părțile mecanice originale care au parcurs toate procesele de prelucrare prevăzute de producător pentru producția de serie, pot constitui obiectul tuturor proceselor de îmbunătățire prin tratare ulterioară sau luare de material, însă nu pot fi înlocuite. De la acestea sunt exceptate acele părți pentru care se prevede în mod expres libertate de înlocuire. Cu alte cuvinte, cu condiția ca oricînd să fie posibil să se constate clar originea pieselor de serie, acestea pot fi aranjate, achilibrare, ajustate, micșorate și/sau modificate în forma lor prin prelucrare. Această posibilitate nu se referă la etrierii de frîna.

Este interzisă orice adăugare de material în formă omogenă (topire, lipire, electroliză etc.)

pentru următoarele elemente mecanice: motor, cutie de viteze, transmisie, suspensie.

c) Motorul:

- Chiulasa și supapele:

În afară de lucrările ce pot fi efectuate la chiulasă conf. pct. 3b se dă deplină libertate în privința supapelor, ghidurilor de supapă, arcurilor de supapă și a calotelor de arc. Este permisă punerea de șaibe sub arcurile de supapă.

- Sistemul de aspirație și elementele constructive:

Este obligatoriu folosirea galeriei de aspirație și a carburatorului de origine. Prelucrarea se va face conform pct. 3b). Pentru motorul de Dacia 1300 este permis să se înlocuiască carburatorul de origine cu unul de Lada 1300 (21011) prin aranjarea liberă a galeriei de admisie.

- Cilindrii:

Este permisă o mărire a alezajului cu 0,6 mm, fără a se modifica însă cilindrul clasei la care mașina a fost înscrisă.

- Sistemul de evacuare și elementele constructive:

Este obligatorie folosirea cotului original de ieșire, în rest construcția eșapamentului este la liber. Țevile de eșapament trebuie să fie îndreptate fie spre spate, fie lateral. În cazul ieșirii spre spate, deschiderea trebuie să fie la o înălțime cuprinsă între 10 și 45 cm și nu are voie să depășească cu mai mult de 15 cm spatele caroseriei. La un eșapament cu ieșire laterală, deschiderea sa trebuie să fie în spatele liniei imaginare ce trece prin mijlocul distanței dintre axele roților. Țeava de eșapament nu trebuie să iasă din perimetrul caroseriei și să fie izolată în mod suficient pentru a nu provoca arsuri.

- Lagăre:

Lagărele de alunecare și role, pot fi înlocuite cu altele ce au același mod de construcție.

- Garnituri de etanșare:

Garniturile de etanșare pot fi înlocuite sau îndepărtate.

- Sistemul de ungere:

Baia de ulei este la liber. Pompa de ulei poate fi modificată, cu condiția păstrării corpului de origine. Numărul pompelor de ulei prevăzute inițial nu poate fi schimbat. Este interzisă ungerea cu carter sec, dacă acest lucru nu este prevăzut la serie. Radiatoarele și filtrele de ulei sînt la liber. Montarea radiatorului de ulei înafara perimetrului caroseriei, este permisă numai sub nivelul orizontal ce trece prin eentnikl butucilor roților. Montarea acestuia nu trebuie să aibă în nici un caz, drept urmare o creștere a randamentului aerodinamic, și să nu iasă în afara perimetrului caroseriei văzute în sus.

- Axe cu came și acționarea supapelor:

La liber, fără a schimba poziția, numărul și sistemul original

- Pistoane, boțuri și segmenti:

La liber.

- Alte elemente constructive:

Suporturile de motor sunt la liber. Ventilatorul și pompa de apă sunt la liber, putînd fi modificate, înlocuite sau îndepărtate. La pompa de carburant nici o îngrădire în ceea ce privește numărul, tipul, poziția și puterea. Ea totuși nu poate fi montată în spațiul destinat pilotului.

d) Transmisia:

- Cutia de viteze:

Este obligatorie păstrarea carcasei de origine a cutiei, precum și numărul de trepte prevăzute la modelul de serie. Rapoartele treptelor sînt la liber. Nici o îngrădire în ceea ce privește suspensia, poziția și tipul levierului schimbătorului de viteze. Sistemul de ungere de origine trebuie păstrat, putînd fi montat un sistem de răcire (pompa de circulație și radiator).

- Diferențialul (grupul conic):

Nici o îngrădire pentru suspensie. Transmisia este la liber cu condiția ca axa de transmisie să fi fost omologată.

Este permisă montarea unui diferențial reversibil sau cu blocare, dacă menirea acestuia nu implica modificarea carcasei de origine.

Sistemul inițial de ungere trebuie păstrat, fiind totuși posibilă montarea unui dispozitiv de răcire (pompa de circulație și radiator).

- Ambreiajul:

Ambreiajul este la liber, cu condiția să poată fi montat fără nici o modificare ulterioară, să aibă același număr de discuri ca cel de origine

Carcasa ambreiajului și volantul trebuiesc păstrate.

e) Suspensii:

Părțile originale ale suspensiei roților pot fi modificate însă nu în scopul ușurării. Este permisă omiterea sau adăugarea unui stabilizator, însă acesta nu trebuie să aibă alt rol decât acela care îi revine ca stabilizator.

Materialul și dimensiunile arcului principal sunt la liber, cu condiția ca numai el singur să exercite funcția de arc. În cazul arcurilor suplimentare, este obligatoriu păstrarea arcului de origine, lunetele de fixare ale amortizoarelor pot fi întărite.

Este permisă montarea unor articulații de alt tip și/sau material decât cele prevăzute inițial. Axele articulațiilor trebuie să rămână în locul lor de montare prevăzut la serie.

Amortizoarele sunt libere ca tip și marca. Nu este permis să se schimbe scopul, numărul și principiul de funcționare prevăzut de constructor. Fixarea lor inițială nu trebuie schimbată.

Geometria suspensiei trebuie să rămână neschimbată, iar unghiurile caracteristice suspensiei și roților trebuie să rămână cea de origine.

f) Direcția:

Raportul de transmisie este la liber, cu condiția ca carcasa de origine să fie păstrată. Este permisă deconectarea servodirecției.

g) Roți și anvelope:

La liber, cu condiția respectării art.3 r), iar lățimea roții cu anvelopele montate să nu fie mai mare de 9,2". Toate roțile (gentile) trebuie să fie întotdeauna de același diametru.

h) - Echipamentul electric:

Echipamentul original de iluminare (faruri, lumini de poziții semnalizatoare, lumini de frână) trebuie să fie păstrate în stare de funcționare pe toată durata cursei. Restul echipamentului electric poziția și tipul întrerupătoarelor este la liber, bateria este la liber. Poziția sa este la liber, cu condiția să nu fie montată în spațiul destinat pilotului decât dacă este prevăzută montarea sa aici și în construcția de serie. În acest caz ea trebuie să fie protejată în mod eficient.

i) Rezervorul de carburant și radiatorul:

Trebuie păstrat rezervorul de origine, fără să se schimbe poziția. În cazul în care rezervorul și ștuțul de umplere al acestuia sunt montate în portbagaj, atunci trebuie să fie prevăzut un orificiu de scurgere pentru carburantul eventual scurs. Poziția și mărimea gurii de umplere, precum și a capacului de închidere pot fi schimbate, cu condiția ca noul dispozitiv să nu iasă înafara caroseriei și să existe garanție etanșării sale.

Radiatorul este liber ca marcă, capacitate și amplasare, dacă aceasta nu modifică spațiul destinat pasagerilor sau nu iese înafara caroseriei

j) Sistemul de frînare:

Este obligatoriu montarea unui circuit dublu de frînare.

Discurile de frână pot fi înlocuite, cu condiția să nu se schimbe suprafața de frînare. Acestea sînt valabile și în cazul tamburilor de frână fiind interzisă schimbarea discurilor cu tamburi și invers.

Flașele de fixare pot fi modificate și pot fi prevăzute cu fante de aerisire. Măștile de

protecție pot fi modificate sau omise. Pot fi adăugate ghidaje de aer, cu condiția să nu se modifice caroseria. Adăugarea sau omiterea unei frîne auxiliare este permisă. Nu este permis să se modifice etrierii frînelor cu discuri, aceștia pot fi înlocuiți doar prin etrieri care au fost omologați de producător fără număr minim de bucăți. Este admis un sistem de răcire a frînei pe bază de lichid. Ca lichid de răcire poate servi numai apa.

k) Conducte și cabluri:

Este permis să se efectueze orice modificare a poziției și materialului conductelor (aer, apă, carburant, curent electric, inclusiv a sistemului de suspensie).

Conductele de benzină și conductele prin care curg lichide fierbinți, precum și canalele de aer, nu trebuie să treacă prin spațiul prevăzut pentru pilot, înafara cazurilor în care acest montaj este prevăzut în construcția de serie. În orice caz conductele trebuie să fie în mod eficient.

l) Arcuri:

Fiecare arc poate fi modificat sau schimbat cu altul de același tip. Locul inițial de montare nu trebuie să fie schimbat.

m) Părțile caroseriei:

Scaunele din față pot fi schimbate. Este permisă înlăturarea scaunelor din spate și cel al copilului. După înlăturarea scaunelor din spate trebuie montat un perete fix din metal ce să realizeze etanșarea spațiului destinat pasagerilor și portbagaj. Acest perete trebuie să reziste la foc. În interiorul caroseriei nu este permisă montarea altor obiecte, excepție făcând extingtorul și trusa medicală.

Este interzisă modificarea și ușurarea părților de rezistență a caroseriei și/sau a șasiului. Este permisă orice fel de consolidare. Este permis să se monteze dispozitive aerodinamice în partea frontală a mașinii - sub nivelul planului orizontal ce trece prin centrul butucilor roților. Aceste dispozitive, văzute de sus, nu trebuie să depășească perimetrul mașinii.

Toate geamurile de fereastră, precum și mecanismele de ridicare ale acestora trebuie să păstreze ca la mașina de serie.

Garniturile interioare, tapiseriile ușilor, etc., pot fi ușurate dar nu îndepărtate. Aspectul interior al mașinii trebuie păstrat ca la serie. Este permisă îndepărtarea capacului torpedoului și a covorașelor. Se pot îndepărta garniturile de cauciuc pentru etanșarea ușilor. Volanul este liber.

Modificarea aripilor este permisă în limitele art. 261 cc).

pentru capotele mașinii sînt obligatorii cel puțin 2 dispozitive de închidere ce pot fi acționate din afară. Dispozitivele originale de închidere trebuie scoase din funcție la toate cursele pe circuit închis.

Barele de protecție se pot îndepărta la cursele pe circuit închis, în măsura în care ele nu sunt părți fixe ale caroseriei și nici un element de prindere nu iese înafara perimetrului caroseriei. În cazul barelor de protecție ce sunt părți componente ale caroseriei, este permisă schimbarea materialului, cu condiția ca noile bare de protecție să aibă aceeași formă și dimensiuni ca cele de origine, și în nici un caz să nu fie mai grele.

n) Încălzirea:

Este permisă îndepărtarea sistemului de încălzire și a anexelor sale

o) Ștergătoarele de parbriz:

Este obligatorie păstrarea a cel puțin unui ștergător de parbriz automat ce să ștergă suprafața de parbriz suficient de mare, ca pilotul să poată vedea clar partea carosabilă a drumului.

- Echipamente speciale omologate admise:
- părți consolidate de suspensie și de punți. Acestea trebuie să poată fi schimbate cu cele de origine, fără a se schimba punctele de prindere originale și fără a se schimba cinematica suspensiei.
- tablou de bord, diferit

- etrieri de frână
 - sisteme de răcire a frânei
 - rezervor de carburant
 - servodirecție
 - bare de direcție
- p) Echipamente speciale neomologate admise:
- protecția podelei
 - modificarea aripilor. Material la liber.