



**ФЕСТИВАЛЬ СКОРОСТИ
«БАЙКАЛЬСКАЯ МИЛЯ»**

ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ

СОДЕРЖАНИЕ

Раздел		
1.	Основные требования мероприятия	2
1.1.	Техническая инспекция	2
1.2.	Классификация	3
1.3.	Экология	3
1.4.	Техническая комиссия	3
2.	Мотоцикл. Технические условия мероприятия	4
2.1.	Общие требования к мотоциклам	4
2.2.	Технические спецификации и требования к мотоциклам	4
2.3.	Экипировка гонщика	9
2.4.	Классификация мотоциклов	9
2.5.	Классификация по типу рамы	11
2.6.	Классификация по типу двигателя	21
3.	Автомобиль. Технические условия мероприятия	29
3.1.	Общие требования к автомобилям	29
3.2.	Технические спецификации и требования к автомобилям	29
3.3.	Классификация по объему двигателя	35
3.4.	Классификация по виду топлива	36
3.5.	Классификация по классу кузова	37
3.6.	Классификация по типу кузова	39

1. ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ МЕРОПРИЯТИЯ

Основная ответственность за безопасность управления и технического состояния транспортных средств (далее – ТС) в соответствии со всеми действующими правилами и нормами лежит на владельцах и водителях ТС. Основная задача ООО «Энтузиасты скорости» (далее – Организатор) – обеспечить место для проведения мероприятий. Строгое соблюдение минимальных стандартов, излагаемых в этом регламенте, чрезвычайно важно. **ВОДИТЕЛИ И ВЛАДЕЛЬЦЫ СПОРТИВНЫХ ТС ОБЯЗАНЫ БЫТЬ ПОЛНОСТЬЮ ОЗНАКОМЛЕННЫ С ПРАВИЛАМИ, ОПИСАННЫМИ ЗДЕСЬ, И ВЫПОЛНЯТЬ ИХ.**

Заметка:

Заезды на скорость опасны и могут привести к травмам или смерти.

Либо участник принимает этот риск, либо не принимает участие в мероприятии.

1.1. ТЕХНИЧЕСКАЯ ИНСПЕКЦИЯ

Каждое ТС должно быть допущено Технической комиссией к участию в мероприятии.

ТС ДОЛЖНЫ БЫТЬ ПРЕДОСТАВЛЕНЫ К ПРОВЕРКЕ ТЕХНИЧЕСКОЙ КОМИССИЕЙ В ГОТОВОМ К ЗАЕЗДАМ СОСТОЯНИИ.

Смена класса ТС требует повторной проверки Тех. комиссией. Без повторной проверки результаты аннулируются.

ТС, ЗАМЕЧЕННЫЕ В ПОТЕРЕ УПРАВЛЕНИЯ, ПОЖАРЕ и т.д. должны быть ПЕРЕПРОВЕРЕНЫ И МОГУТ БЫТЬ НЕ ДОПУЩЕНЫ К УЧАСТИЮ. ТС, требующие дополнительной проверки, должны быть предоставлены в зону проверки.

Во время проверки Тех. комитет может назначить скоростное ограничение для ТС. На ТС будет наклеен соответствующий стикер, и будет занесена запись в лист осмотра. Эта наклейка должна оставаться на месте до тех пор, пока ТС не будет соответствовать необходимому техническому состоянию.

Любые изменения конструкции или экипировки водителя после прохождения тех. проверки могут повлечь дисквалификацию или постоянный запрет, за исключением случаев предварительного согласования с Технической комиссией. В это также входят ремонт поломок, повреждения покрышек, потерю управления ТС, пожар и т.д. Повторное представление ТС для утверждения изменений входит в обязанность заявителя/водителя ТС.

1.2. КЛАССИФИКАЦИЯ

Обязанность владельца/водителя заявить свое ТС в правильный класс. Тем не менее, Техническая комиссия может проверить соответствие ТС заявленному классу в любое время.

Если подходящий класс существует, ТС должно ехать в этом классе. ТС, которое не подходит ни под один класс, но проходит по техническим требованиям, может участвовать вне зачета. Участники, не нашедшие подходящий класс (пп. 2.4.-2.6., 3.3.-3.6.), должны связаться с организаторами (контактные данные указаны в п. 1.4.), которые рассмотрят создание нового класса под ТС участника.

Класс ТС должен быть указан в заявке на участие.

Во всех случаях и независимо от какой-либо противоречивой информации в анкете, должен быть указан класс ТС.

1.2.1. Замена класса

Замена класса подразумевает такие изменения как изменение объема двигателя, переход с бензина на иное топливо, с атмосферного на наддувный или изменение кузова. Замена класса требует повторной инспекции ТС, выдачи нового регистрационного номера, заполнения новой заявки на участие.

1.3. ЭКОЛОГИЯ

Все ТС не должны иметь протечек технических жидкостей. Наличие протечек будет инспектироваться на тех. инспекции, и при их обнаружении ТС не будет допускаться к участию в мероприятии.

Техобслуживание, связанное с заправкой и сливом технических жидкостей, и заправка техники топливом должны проводиться строго в специально отведенных местах, предназначенных для этого, исключая протечку жидкостей на ледяную поверхность озера.

1.4. ТЕХНИЧЕСКАЯ КОМИССИЯ

Обращения по правилам, техническим вопросам и вопросам по безопасности следует отправлять на электронную почту tech@baikalmile.com.

2. МОТОЦИКЛ. ТЕХНИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ МЕРОПРИЯТИЯ

Ниже представлены правила, регулирующие участие мотоциклов в фестивале «Байкальская Миля».

2.1. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К МОТОЦИКЛАМ

2.1.1. Внешний вид

Все мотоциклы, принимающие участие в мероприятии, должны пройти техническое обслуживание и быть представлены в чистом виде. Все владельцы, гонщики и обслуживающий персонал должны поддерживать чистоту и порядок в пит зоне.

2.1.2. OEM/оригинал

Термин «OEM» или «оригинал» означает оригинальное оборудование производителя для определенной марки, модели и года выпуска мотоцикла.

2.2. ТЕХНИЧЕСКИЕ СПЕЦИФИКАЦИИ И ТРЕБОВАНИЯ К МОТОЦИКЛАМ

2.2.1. Требования к отключению двигателя

2.2.1.1. Выключатель двигателя

Все мотоциклы должны быть оснащены выключателем двигателя, который способен остановить работающий двигатель и оставаться в выключенном состоянии после приведения в действие. При этом гонщик должен иметь возможность привести его в действие, не убирая руки с руля и не разжимая ладонь.

2.2.1.2. Аварийный выключатель двигателя с вытяжным шнуром (kill switch)

Все мотоциклы должны быть оснащены привязным механическим устройством, которое крепится к транспортному средству и гонщику, и выключает двигатель при отделении гонщика от мотоцикла.

2.2.2. Дроссельная заслонка

Все мотоциклы должны быть оснащены самозакрывающейся дроссельной заслонкой.

2.2.3. Головной свет и линзы

Все пластиковые или стеклянные элементы светотехники должны быть заклеены клейкой лентой для удержания осколков при повреждении. Лампы в фарах могут быть отключены.

2.2.4. Зеркала

Зеркала необходимо снять, если они не встроены в обтекатель. Зеркальные элементы, встроенные в обтекатель, должны быть заклеены клейкой лентой.

2.2.5. Требования к шинам

Все шины должны быть произведены в течение последних 5 лет на момент проведения текущего мероприятия.

На длинную трассу (1 миля) не допускаются шины, предназначенные для использования на приводном колесе в гонках на максимальное ускорение (drag racing).

Участник несет ответственность за проверку давления в шинах, состояние шин и колес до и после каждого заезда.

На всех мотоциклах, включая коляски, должны использоваться шины с соответствующим индексом скорости. Необходимый индекс скорости регулируется рекордной скоростью в классе заезда. Для определения необходимого индекса скорости см. Таблицу 1.

Таблица 1.

Максимально допустимая скорость	Индекс скорости шины
100 км/ч	J
110 км/ч	K
120 км/ч	L
130 км/ч	M
140 км/ч	N
150 км/ч	P
160 км/ч	Q
170 км/ч	R
180 км/ч	S

190 км/ч	T
200 км/ч	U
210 км/ч	H
240 км/ч	V
270 км/ч	W
300 км/ч	Y
>240 км/ч	Z или ZR

На тех. инспекции будет проверяться дата изготовления и индекс скорости на покрышке.

2.2.6. Шипы

Шипы необходимо использовать во всех классах.

Минимальная высота шипа – 7 мм, максимальная – 28 мм.

Минимальная высота шипа для мотоцикла с коляской и трайка не регламентирована.

Ошиповка саморезами, дюбелями и иными самодельными средствами допускается, но может повлечь скоростное ограничение.

Ответственность за правильную ошиповку шин несет владелец/водитель.

Ошиповка шин проверяется Технической комиссией перед гонкой.

Участники могут заранее согласовать с Техническим комитетом выбор покрышек и шипов в электронном виде (контактные данные в п. 1.4.).

Для ТС классов SC (мотоцикл с коляской) и T (трайк) допускается отсутствие шипов, если ТС конструктивно не способно развить скорость более 60 км/ч. Отсутствие шипов необходимо предварительно согласовать с Техническим комитетом в электронном виде.

2.2.7. Колеса

Настоятельно рекомендуется обратить пристальное внимание на центровку и балансировку колес, натяжение спиц и износ шипов и шин.

2.2.8. Бензин (Gas)

Добавление присадок или изменение другого характера (кроме масла, предназначенного только для смазки) в бензине запрещены. Штрафом за нарушение данного стандарта является дисквалификация.

2.2.9. Топливо (Fuel)

В классах F (топливный двигатель) может использоваться любое разрешенное жидкое топливо.

2.2.10. Небезопасный мотоцикл

Если технический инспектор или выпускающий маршал определяют, что мотоцикл является небезопасным, то он не допускается к участию в мероприятии.

2.2.11. Фиксация колеса

Все гайки крепления осей, стяжные болты, колпаки колеса и оси должны быть надежно закреплены проволоочной контровкой или другими визуально различимыми способами. Стопорные шайбы, самоконтрящиеся гайки или резьбовые герметики не соответствуют этому требованию.

Данные требования не распространяются на класс Р (серийное производство).

2.2.12. Запуски буксировкой

Запуски заглохшего двигателя буксировкой не допускаются.

2.2.13. Рулевой демпфер

Рулевой демпфер должен использоваться на всех ТС во всех классах.

2.2.14. Выхлопная система

Все выводы выхлопной системы должны быть направлены в сторону от гонщика, задней шины и поверхности трассы. Все выводы клапанов сброса давления из системы наддува, а также разрывные панели должны быть направлены в сторону от гонщика.

2.2.15. Системы закиси азота

Баллоны и линии подачи закиси азота считаются частью топливной системы и регулируются всеми требованиями к топливной системе (п. 2.2.19.).

Баллоны с закисью азота должны быть надежно закреплены стальными хомутами. В случае участия в классе G (бензиновый двигатель) все баллоны, линии и электромагнитные клапаны для закиси азота должны быть демонтированы. Форсунки могут быть демонтированы или закрыты.

Предохранительный клапан в баллоне с закисью азота должен стравливать в сторону от двигателя и гонщика.

Системы закиси азота должны быть оснащены устройствами, которые отключают подачу закиси азота в случае, если гонщик отделяется от мотоцикла.

2.2.16. Защитный кожух цепи/ремня

Мотоциклы с цепным или ременным приводом должны быть оснащены кожухом цепи или ремня. Кожухи должны быть надежно закреплены как минимум в двух местах.

2.2.17. Тормоза

Тормозная система должна быть исправна и обеспечивать необходимое замедление.

2.2.18. Балласт

Балласт может использоваться во всех классах. Весь балласт должен располагаться перед задней осью (за исключением колясок и стримлайнеров). Балласт должен быть надежно закреплен болтами к раме. Балласт не должен использоваться для придания транспортному средству обтекаемой формы.

2.2.19. Топливные системы

Вся топливная система должна быть хорошо спроектирована и прочно закреплена. Крышка заливной горловины бака должна быть прочно закреплена.

Запрещается использование пластиковых топливопроводов за исключением сертифицированных топливопроводов. Все топливопроводы, в которых не используются оригинальные фитинги, должны иметь металлический зажим на каждом соединении гибкого топливопровода. Баллоны с закисью азота или иные баллоны с окислителем считаются топливными баками.

Топливный бак должен быть достаточной ёмкости для обеспечения запаса топлива для прохождения трассы и возврата в пит-зону (общая протяженность пути - не менее 6,6 км).

2.2.20. Аккумуляторные батареи

Все аккумуляторные батареи должны быть должным образом закреплены металлическими держателями, рамкой или зажимами. Использование оригинальных держателей аккумуляторной батареи может быть недостаточным.

2.2.21. Лобовые стекла и экраны

Все лобовые стекла и экраны должны быть изготовлены из небьющегося пластика, такого как поликарбонат (лексан).

2.3. ЭКИПИРОВКА ГОНЩИКА

Все мотоциклисты должны использовать следующую экипировку.

2.3.1. Шлем

Все гонщики должны использовать закрытый шлем с визором (модуляр или интеграл), который должен соответствовать спецификациям Snell, ECE, DOT. Открытые шлемы не разрешаются. Шлемы должны быть без повреждений, модификаций и находиться в исправном состоянии. Очки, носимые под шлемом, должны быть ударопрочными.

2.3.2. Комбинезон

Все гонщики должны использовать мотоциклетный комбинезон из кожи или текстиля. Текстильный комбинезон допускается для заездов на скорости не более 200 км/ч. Комбинезон должен быть цельным либо состоять из двух частей, соединяемых застежкой-молнией. На всех кожаных комбинезонах молния должна застегиваться не менее чем на 300 градусов.

2.3.3. Ботинки

Все гонщики должны использовать мотоциклетные кожаные ботинки на застежке-молнии, с пряжкой или на шнуровке высотой не менее 20 см (8 дюймов).

2.3.4. Перчатки

Все гонщики должны использовать мотоциклетные кожаные перчатки с крагами, которые закрывают всю руку и пальцы, с манжетой минимум 5 см (2 дюйма) и защитой запястья. Допускаются такие дополнительные меры безопасности, как защита суставов пальцев, ладони и/или пальцев с использованием других материалов.

2.4. КЛАССИФИКАЦИЯ МОТОЦИКЛОВ

Классы мотоциклов приводятся по типу рамы, типу двигателя и рабочему объему двигателя (в порядке возрастания).

Обозначение класса	Тип рамы
P	Серийного производства
M	Модифицированный
MPS	Модифицированный, частично обтекаемой формы
A	Специальная конструкция
APS	Специальная конструкция, частично обтекаемой формы

SC	С коляской
PS	Неполный стримлайнер
MB	Мотовелосипед
SS	Сноубайк с лыжей
SW	Сноубайк с колесом
T	Трайк
U	Унимото
BC	Велосипед
BCS	Велосипед стримлайнер
SR	Самокат
Pull	Прицеп

Обозначение класса	Тип двигателя
A	American V-Twin
BF	Двигатель с турбонаддувом/компрессором, топливный
BG	Двигатель с турбонаддувом/компрессором, бензиновый
Boxer	Двигатель оппозитный (Flat), исключая штанговый привод клапанов
F	Модифицированный двигатель, топливный
FD	Ножной привод
G	Модифицированный двигатель, бензиновый
P	Серийного производства
PB	Серийного производства с турбонаддувом/компрессором
PBF	С турбонаддувом/компрессором со штанговым приводом клапанов, топливный
PBG	С турбонаддувом/компрессором со штанговым приводом клапанов, бензиновый
PF	Двигатель со штанговым приводом клапанов, топливный
PG	Двигатель со штанговым приводом клапанов, бензиновый
PP	Двигатель серийного производства со штанговым приводом клапанов
PV	Серийного производства винтажный
VBF	Компрессорный винтажный двигатель, топливный
VBG	Компрессорный винтажный двигатель, бензиновый
VF	Винтажный двигатель, топливный
VG	Винтажный двигатель, бензиновый
Omega	Паровой или реактивный двигатель
E	Электрический двигатель

Классификация по рабочему объему двигателя

Классы рабочих объемов двигателя указаны в кубических сантиметрах: 50, 100, 125, 175, 250, 350, 500, 650, 750, 1000, 1350, 1650, 2000, 3000, 3001 и выше.

Рабочий объем двигателя не должен превышать максимально допустимый объем для указанного класса. В целях восстановительного ремонта изношенных блоков цилиндров в классах, отличных от класса серийного производства, допускается увеличение диаметра цилиндра на 0,5 мм (0,020 дюймов).

Для винтажных двигателей допускается увеличение диаметра цилиндра на 1,27 мм (0,050 дюймов).

2.5. КЛАССИФИКАЦИЯ ПО ТИПУ РАМЫ

2.5.1. Серийного производства – Р

Этот класс ограничен мотоциклами серийного производства, допущенными к эксплуатации на дорогах общего пользования. Мотоциклы в этом классе должны быть оснащены следующими оригинальными деталями: полным комплектом световых приборов, рамой, вилок, колесами, тормозами, бензобаком, крыльями и сиденьем. Мотоциклы должны выглядеть во всех аспектах идентично модели серийного производства, включая впускную и выпускную системы.

Участнику необходимо предоставить соответствующую документацию или сведения, подтверждающие заводскую конструкцию мотоцикла во время прохождения тех. инспекции.

Ниже указаны модификации, которые могут или должны быть внесены:

- Допускается демонтаж боковой и центральной опоры, упоров для ног пассажира, указателей поворота, номерного знака;
- Допускается изменение передаточного отношения главной передачи;
- Допускается изменение расположения крыльев либо установка неоригинальных крыльев для обеспечения необходимого зазора между крылом и ошпированной крышкой. При этом не допускается придание конструкции более обтекаемой формы, чем заводская.

2.5.2. Модифицированные транспортные средства серийного производства – М, MPS

Модифицированные классы предназначены для модифицированных серийных моделей, а не для специальных гоночных мотоциклов.

Такие классы включают в себя все дорожные и внедорожные модели, а также ограниченные модели серийного производства.

Требования к таким классам включают в себя следующее:

- Должна использоваться оригинальная рама. Угол рулевой колонки может быть изменен, но рулевая колонка должна оставаться в том же месте. Длина, тип и способ крепления маятника могут быть изменены. Кронштейны, крепления, накладки и т.д. могут быть перемещены, модифицированы или удалены. Запрещается модифицировать трубы подрамника двигателя по периметру рамы. Запрещается модифицировать основные лонжероны рамы. В соответствии с определением, основными лонжеронами рамы являются крупные формованные трубы, которые соединяют рулевую колонку с рамой крепления двигателя и маятником.

- Двигатель и рама должны быть изготовлены одним производителем.

- Допускается использование только одного двигателя с максимальным рабочим объемом 3000 куб.см. В этом классе не допускается использование нескольких двигателей.

- Максимальная колесная база не должна превышать оригинальную спецификацию более чем на 10%. Для подтверждения рекорда участники должны предоставить соответствующую документацию.

- Рукоятки на руле и посадка гонщика должны быть выше верхней части задней шины с гонщиком на мотоцикле за исключением случаев, когда иное предусмотрено оригинальной конструкцией.

- Бензобаки, если они не являются оригинальными, должны иметь объем не менее 5 л (1,32 галлона).

- Следующие оригинальные детали допускается менять на неоригинальные: осветительное оборудование, приборы, обтекатели, маслбак и бензобак, сиденье, вилки, маятники, амортизаторы, тормоза и колеса.

Опоры для ног

Опоры для ног должны находиться перед задней осью на расстоянии минимум 15 см (6 дюймов).

Нестандартные выхлопные системы

Выхлопные трубы не могут выходить за задний край мотоцикла.

Крылья

Передние и задние крылья являются обязательными и должны обеспечивать гонщику безопасность при движении и в случае отделения от мотоцикла.

2.5.2.1. Модифицированные транспортные средства серийного производства без обтекателя – М

В этом классе использование устройств, придающих обтекаемую форму, запрещается. Согласно определению, устройства, придающие обтекаемую форму, - это любые устройства или объекты впереди гонщика, которые оказывают очевидное воздействие на направление, ограничение или регулирование потока воздуха вокруг мотоцикла или гонщика.

Сиденье или хвостовая часть должны соответствовать требованиям, предъявляемым к аналогичным элементам в классе MPS (п. 2.5.2.2.).

В классе без обтекателя допускается использование немодифицированных оригинальных воздухозаборников, оригинальных приборов, оригинальных приборных панелей и/или оригинального освещения, установленного с использованием немодифицированных оригинальных креплений в оригинальных местах.

Участник мероприятия должен предоставить инспектору документацию или сведения для проверки оригинальных частей.

Неоригинальные приборы или оригинальные приборы с неоригинальными креплениями должны быть установлены не более 15 см (6 дюймов) впереди крайней части верхней траверсы, не более 10 см (4 дюймов) выше верхней части верхней траверсы, не более 5 см (2 дюймов) ниже верхней части верхней траверсы и не шире 2,5 см (1 дюйма) за пределами каждого пера вилки.

2.5.2.2. Модифицированные транспортные средства серийного производства с обтекателем – MPS

В данном классе для придания обтекаемой формы требуется использование обтекателя оригинальной или неоригинальной конструкции.

Следующие правила применяются к мотоциклам, не использующим оригинальные компоненты (или копии таких компонентов) или использующим обтекатели, корпус или хвостовую секцию на модели серийного производства, которая не была изначально оснащена такими компонентами.

Ни одна часть обтекателя перед передней осью не может быть ниже верхней части обода переднего колеса или выступать за передний край обода.

Обтекаемую форму позади гонщика могут придавать только сиденье, хвостовая часть или крыло, при этом сиденье, хвостовая часть или крыло не должны закрывать заднее колесо, если смотреть сбоку. Если используется сиденье, хвостовая часть или крыло обтекаемой формы, то они не могут выступать назад за вертикальную линию, проведенную через крайнюю часть задней покрышки. Гонщика должно быть полностью видно со всех сторон, за исключением рук и предплечий, если смотреть сбоку или сверху. Обтекатели должны иметь как минимум три отдельные точки крепления.

Данные требования не распространяются на оригинальный обтекатель, установленный в оригинальном положении.

2.5.3. Специальная конструкция – А, APS

Классы специальной конструкции предназначены для мотоциклов, произведенных специально для гонок, а не для мотоциклов серийного производства с незначительными модификациями. Такие классы включают в себя заводские мотоциклы для шоссейных гонок или иные гоночные мотоциклы, произведенные в мастерских, которые недоступны для широкого круга. Рама специальной конструкции не имеет ограничений в исполнении за исключением требований к классу, указанных в настоящем разделе.

Мотоциклы в этих классах могут иметь:

- Обтекатель APS;
- До четырех двигателей включительно;
- Неограниченный рабочий объем двигателя;
- Элементы конструкции, не разрешенные в классе модифицированных транспортных средств серийного производства.

Все компоненты должны быть достаточно прочными для обеспечения устойчивости и безопасности. Во время проверки будет тщательно проверяться целостность сварных соединений и технологии изготовления.

Опоры для ног

Требуется наличие опор для ног, расположение не регламентировано.

Нестандартные выхлопные системы

Выхлопные трубы не могут выходить за задний край мотоцикла.

Крылья

Передние и задние крылья являются обязательными и должны обеспечивать гонщику безопасность при движении и в случае отделения от мотоцикла.

Колеса

Номинальный диаметр обода колеса должен составлять не менее 38,1 см (15 дюймов). Исключением являются ТС, на которых колеса меньшего диаметра установлены с завода.

2.5.3.1. Специальная конструкция, без обтекателя - А

Этот класс ограничен специально созданными гоночными мотоциклами без обтекателя, лишенными всех аэродинамических деталей. Обтекаемая форма в данном классе запрещена.

Обтекаемая форма определяется, как любое устройство или объект перед гонщиком, которое имеет очевидное воздействие на направление, ограничение или управление потоком воздуха вокруг мотоцикла или гонщика.

Гонщика должно быть полностью видно со всех сторон.

2.5.3.2. Специальная конструкция, с обтекателем - APS

В данном классе обтекатель должен быть изготовлен и установлен с соблюдением следующих условий.

Гонщика должно быть полностью видно со всех сторон, за исключением рук и предплечий. Если смотреть сверху, то гонщика должно быть видно во всех положениях, за исключением рук, предплечий, ног и ступней. Запрещается использовать прозрачные материалы с целью уклонения от этих правил. Обтекатели или корпус должны иметь как минимум три отдельные точки крепления.

Если используется обтекаемое сиденье/хвостовая часть, то сиденье/хвостовая часть не могут выходить более чем на 25 см (10 дюймов) за заднюю часть задней крыши. Ни одна часть сиденья/хвостовой части не может быть выше поверхности земли на более чем на 101,5 см (40 дюймов) с гонщиком на мотоцикле. Ни одна часть сиденья/хвостовой части позади задней оси не может быть ближе чем 10,1 см (4 дюйма) от поверхности земли с гонщиком на мотоцикле.

Ни одна часть обтекателя перед передней осью не может быть ниже верхней части обода переднего колеса или выступать за передний край обода.

Перед передним краем обода переднего колеса не должно быть обтекаемой формы.

2.5.4. Мотоцикл с коляской – SC

Мотоцикл с коляской – это трехколесное двухколейное транспортное средство с одним задним ведущим колесом или дифференциальным приводом на заднее колесо и колесо коляски. Передние и задние шины должны оставлять один след, ширина которого не больше ширины двух следов.

Пассажир

Пассажиры не должны находиться в или на мотоцикле с коляской.

Расположение двигателя

Двигатель/двигатели могут располагаться между передним и задним ведущим колесом, центральная линия двигателя должна располагаться в пределах ширины задней шины.

Расположение водителя

Гонщик должен управлять мотоциклом с коляской используя руль мотоциклетного типа и находясь в таком положении, при котором его центральная линия проходит между протекторами передней шины и задней шины ведущего колеса. Гонщика должно быть видно от бедер до плеч, если смотреть сбоку. При этом он должен иметь возможность покинуть мотоцикл с коляской без ограничений.

Шасси и подвеска

Шасси и подвеска могут иметь обычную конфигурацию для мотоцикла без коляски с использованием прикрепленного шасси коляски и панелей кузова/платформы. Специально сконструированное шасси со встроенной или прикрепленной коляской разрешено и приветствуется.

Рулевое управление

Для рулевого управления может использоваться только переднее колесо. Допускается использование телескопических и рычажных передних вилок. Применение иных конструкций обговаривается с технической комиссией. Наличие гидравлического рулевого демпфера обязательно. Применение демпфера повышенной нагрузочной способности (два мотоциклетных или автомобильный) приветствуется.

Коляска

Коляска может располагаться с правой или левой стороны. Все крепежные кронштейны и тяги должны иметь соответствующую прочность и быть безопасными. Все крепежные элементы должны быть законтрены проволокой или иным образом закреплены средствами, поддающимися визуальной проверке.

Колесная база и расстояние между колесами

Расстояние между колесами должно быть не менее 81,3 см (32 дюйма), колесная база должна быть в диапазоне от 127 см (50 дюймов) до 279,4 см (110 дюйма).

Колеса

Обод переднего и заднего колеса должен быть не менее 25,4 см (10 дюймов). Обод колеса коляски должен быть не менее 12,7 см (5 дюймов).

Крыло/защитный колпак колеса коляски

Крыло коляски является обязательным и должно обеспечивать гонщику безопасность при движении и в случае отделения от мотоцикла. С внутренней стороны колесо коляски должно быть закрыто крышкой или щитком.

Конструкция для размещения пассажира/второго гонщика

В данном классе обязательно наличие коляски, предусмотренной заводом-изготовителем, самодельной конструкции либо платформы, предназначенной для размещения пассажира/второго пилота. Однако участие пассажира/ов в заездах запрещено.

Платформа должна иметь прямоугольную форму размером минимум 30 на 80 см (12 на 32 дюйма). Сторона размером 30 см (12 дюймов) должна быть перпендикулярной (под углом 90 градусов) к колесной базе мотоцикла. Сторона размером 80 см (32 дюйма) должна быть параллельной колесной базе. Все самодельные конструкции будут проверяться Тех. комиссией.

Нагрузка на колесо коляски

Нагрузка на колесо коляски должна быть достаточной для обеспечения устойчивости. Может использоваться должным образом закрепленный вес или балласт. На колесо коляски требуется минимальная нагрузка в 10% от снаряженной массы мотоцикла.

2.5.6. Неполный стримлайнер – PS

Класс PS (неполный стримлайнер) включает в себя мотоциклы классов М и А, имеющие нестандартные обтекатели. Отличительной особенностью является обтекатель, который должен закрывать переднее колесо минимум на 70%.

Мотоциклы в этих классах могут иметь:

- Обтекатель PS;
- До четырех двигателей включительно;
- Неограниченный рабочий объем двигателя;
- Элементы конструкции, не разрешенные в классе модифицированных транспортных средств серийного производства.

Все компоненты должны быть достаточно прочными для обеспечения устойчивости и безопасности. Во время тех. инспекции будет тщательно проверяться целостность сварных соединений и технологии изготовления.

Опоры для ног

Требуется наличие опор для ног, расположение не регламентировано.

Нестандартные выхлопные системы

Выхлопные трубы не могут выходить за задний край мотоцикла.

Крылья

Передние и задние крылья являются обязательными и должны обеспечивать гонщику безопасность при движении и в случае отделения от мотоцикла.

Колеса

Номинальный диаметр обода колеса должен быть не менее 38,1 см (15 дюймов). Исключением являются ТС, на которых колеса меньшего диаметра установлены с завода.

2.5.7. Мотовелосипед – MB (Moto Bicycle)

Класс включает в себя моторизированные велосипеды. Отличительной особенностью класса является двигатель, фабрично изготовленный (специально предназначенный) для установки на велосипед с объемом не более 50 куб.см, и наличие педалей, передающих крутящий момент на ведущее колесо.

Нестандартные выхлопные системы

Выхлопные трубы не могут выходить за задний край мотоцикла.

Крылья

Передние и задние крылья являются обязательными и должны обеспечивать гонщику безопасность при движении и в случае отделения от ТС.

2.5.8. Сноубайк с лыжей – SS (Snow Ski)

Класс включает в себя мотоциклы, переоборудованные для передвижения по снегу. Отличительной особенностью является наличие гусеницы и лыжи.

Опоры для ног

Требуется наличие опор для ног, расположение не регламентировано.

Нестандартные выхлопные системы

Выхлопные трубы не могут выходить за задний край ТС.

Крылья

Крылья являются обязательными и должны обеспечивать гонщику безопасность при движении и в случае отделения от ТС.

2.5.9. Сноубайк с колесом – SW (Snow Wheel)

Класс включает в себя мотоциклы, переоборудованные для передвижения по снегу. Отличительной особенностью является наличие гусеницы и колеса.

Опоры для ног

Требуется наличие опор для ног, расположение не регламентировано.

Нестандартные выхлопные системы

Выхлопные трубы не могут выходить за задний край ТС.

Крылья

Передние и задние крылья являются обязательными и должны обеспечивать гонщику безопасность при движении и в случае отделения от ТС.

2.5.10. Трайк – T (Trike)

Класс включает в себя симметричные в продольной оси трехколесные мотоциклы и автомобили с органами управления мотоциклетного типа.

Опоры для ног

Требуется наличие опор для ног, расположение не регламентировано.

Нестандартные выхлопные системы

Выхлопные трубы не могут выходить за задний край ТС.

Крылья

Передние и задние крылья являются обязательными и должны обеспечивать гонщику безопасность при движении и в случае отделения от ТС.

2.5.11. Унимото – U (Unimoto)

Класс включает в себя спортивные ТС, имеющие одно колесо и двигатель. Размеры унимото не должны превышать 1,2 м в ширину и 2,4 м в длину.

Опоры для ног

Требуется наличие опор для ног, расположение не регламентировано.

Нестандартные выхлопные системы

Выхлопные трубы не могут выходить за задний край ТС.

Крылья

Крылья являются обязательными и должны обеспечивать гонщику безопасность при движении и в случае отделения от ТС.

2.5.12. Велосипед – BC (Bicycle)

Класс включает в себя велосипеды. В данном классе запрещены любые двигатели. Обязательно наличие педалей, передающих крутящий момент на ведущее колесо. Движение осуществляется за счет мускульной силы пилота.

2.5.13. Велосипед стримлайнер – BCS (Bicycle Streamliner)

Класс включает в себя велосипеды с обтекателем. В данном классе запрещены любые двигатели. Обязательно наличие педалей, передающих крутящий момент на ведущее колесо. Движение осуществляется за счет мускульной силы пилота.

2.5.14. Самокат – SR (Kick scooter)

Класс включает в себя средства передвижения, приводимые в движение путем отталкивания ногой от земли в положении стоя.

2.5.15. Прицеп (Pull)

Класс включает в себя бесколесные средства передвижения, приводимые в движение путем буксировки с помощью гибкой сцепки. В качестве тягача допускается использование автомобиля или мотоцикла.

Тягач

ТС, выступающее в роли тягача, должно быть оборудовано противоподкатным устройством в задней части ТС, исключающим попадание пилота под тягач или контакт с колесами тягача при попутном столкновении.

Гибкая сцепка

В качестве гибкой сцепки допускается использование синтетического или натурального (пеньковый, ХБ) троса длиной не менее 12 м. Жесткая фиксация пилота к тягачу не допускается.

2.6. КЛАССИФИКАЦИЯ ПО ТИПУ ДВИГАТЕЛЯ

2.6.1. Серийного производства – P

Двигатели серийного производства должны быть той же модели, что и модель используемой рамы, и должны иметь СТАНДАРТНЫЙ ВНЕШНИЙ ВИД. В мотоциклах серийного производства должны использоваться оригинальные цилиндры, головки и картеры в целях соответствия этому классу. Оригинальный рабочий объем двигателя определяет класс рабочего объема для мероприятия. Рабочий объем двигателя не может превышать ограничение в этом классе. Механизм запуска должен быть сохранен и находиться в рабочем состоянии. Карбюраторы и корпуса дроссельных заслонок должны быть оригинальными для этой модели двигателя. Все двигатели серийного производства должны участвовать только в заездах класса G (бензиновый).

2.6.2. Двигатель серийного производства со штанговым приводом клапанов – PP

Аналогичен двигателю серийного производства (класс P), но имеет клапаны, приводимые в действие толкателем, с распредвалом, расположенным на расстоянии как минимум одного хода коленвала ниже плоскости прилегания ГБЦ, или использует штанговый привод с суммой длин штанги и толкателя, превышающей как минимум в 2 раза ход коленвала.

2.6.3. Серийного производства с турбонаддувом/компрессором – PV

Аналогичен двигателю серийного производства (класс P), но требуется наличие оригинального заводского турбокомпрессора или нагнетателя.

2.6.4. Серийного производства винтажный – PV

Аналогичен двигателю серийного производства (класс P), но должен быть произведен до 1963 года.

2.6.5. Модифицированный двигатель, топливный – F

Двигатель должен состоять из основных частей и компонентов, изначально спроектированных для использования в двигателях мотоциклов. Без ограничений по топливу. Использование нагнетателей или турбокомпрессоров не допускается. Допускается использовать систему впрыска топлива.

2.6.6. Модифицированный двигатель, бензиновый – G

Аналогичен двигателю класса F, за исключением ограничения по топливу. Допускается использование только бензина - без присадок, без закиси азота.

2.6.7. Двигатель с турбонаддувом/компрессором, топливный – VF

Аналогичен двигателю класса F, за исключением того, что требуется нагнетатель наддува или турбокомпрессор, который должен иметь механический привод или привод от выхлопных газов и должен создавать давление во впускной системе выше атмосферного давления. Без ограничений по топливу.

2.6.8. Двигатель с турбонаддувом/компрессором, бензиновый – VG

Аналогичен двигателю класса VF, за исключением ограничения по топливу. Допускается использование только бензина - без присадок, без закиси азота. Впрыск воды допускается.

2.6.9. Двигатель со штанговым приводом клапанов, топливный/бензиновый – PF и PG

Любой мотоциклетный двигатель с клапанами, приводимыми в действие толкателями. Распредвал должен быть расположен на расстоянии как минимум одного хода коленвала ниже плоскости прилегания ГБЦ, или использует штанговый привод с суммой длин штанги и толкателя, превышающей как минимум в 2 раза ход коленвала.

Замененные головки двигателя должны иметь такое же количество клапанов, как и в оригинальном двигателе серийного производства. F обозначает топливный двигатель, G - бензиновый двигатель.

2.6.10. Винтажный двигатель, топливный/бензиновый – VF и VG

Аналогичен двигателю классов F или G, за исключением того, что класс ограничен двигателями, произведенными до 1963 года.

С целью соблюдения исторической достоверности, модификации винтажных двигателей ограничены старыми технологиями, насколько это практически возможно. Соответственно, в классах VF, VG, VBF и VBG такие новые

технологии, как электронный впрыск топлива или электронные системы зажигания не соответствуют духу винтажных классов и не допускаются. Использование компьютеров допускается только в целях сбора данных.

В двигателях должен использоваться оригинальный картер, оригинальные цилиндры для двухтактных или нижнеклапанных двигателей и оригинальные цилиндры и головки для верхнеклапанных двигателей. Вышеуказанные компоненты, произведенные после 1963 года, и их точные копии могут использоваться в винтажных классах, если они не дают конкурентных преимуществ. Перед установкой требуется получить одобрение Технической комиссии. Для винтажных двигателей (включая винтажные двигатели серийного производства) допускается увеличение диаметра цилиндра на 1,27 мм (0,050 дюймов) от оригинального диаметра цилиндра.

Определение класса рабочего объема двигателя для нижнеклапанных двигателей идет из расчета: объем двигателя минус 33% (1/3). Например, мотоцикл с двигателем с измеренным рабочим объемом в 750 куб.см будет принимать участие в заездах для мотоциклов с рабочим объемом в 500 куб.см.

2.6.11. Компрессорный винтажный двигатель, топливный/бензиновый – VBF и VBG

Аналогичен двигателю классов VF или VG, за исключением того, что требуется нагнетатель наддува или турбокомпрессор, который должен иметь механический привод или привод от выхлопных газов и должен создавать давление во впускной системе выше атмосферного давления.

2.6.12. С турбокомпрессором/компрессором со штанговым приводом клапанов, топливный/бензиновый – PBF и PBG

Аналогичен двигателю классов PF и PG, за исключением того, что требуется нагнетатель наддува или турбокомпрессор, который должен иметь механический привод или привод от выхлопных газов и должен создавать давление во впускной системе выше атмосферного давления.

Подпадает под действие аналогичных ограничений, как и классы BF и BG соответственно.

2.6.13. Паровой или реактивный двигатель – Ω (Omega)

В этот класс входят паровые и реактивные двигатели.

ТС должно соответствовать всем применимым требованиям класса рамы. Участник должен представить полную информацию о силовой установке в Техническую комиссию для оценки.

2.6.14. Электрический двигатель – E (Electric)

В этот класс входят электрические двигатели.

ТС должно соответствовать всем применимым требованиям класса рамы. Участник должен представить полную информацию о силовой установке в Техническую комиссию для оценки.

2.6.15. Ножной привод – FD (Foot drive)

В данном классе у ТС отсутствует силовая установка. Движение осуществляется за счет мускульной силы гонщика.

2.6.16. American V-Twin – A (American V-Twin)

В этот класс входят V-образные двухцилиндровые двигатели, установленные на мотоциклы марок Harley-Davidson и Indian, а также иные, произведенные в США. Аббревиатура «А» указывается в начале обозначения класса двигателя.

2.6.17. Двигатель оппозитный (Flat), исключая штанговый привод клапанов – Boxer

Двигатель, в котором угол развала цилиндров составляет 180 градусов, за исключением двигателей со штанговым приводом клапанов. Аббревиатура «Boxer» указывается в начале обозначения класса двигателя.

Таблица возможных классификаций двигателя данного типа

BoxerP	Двигатель оппозитный серийного производства
BoxerG	Двигатель оппозитный модифицированный, бензиновый
BoxerF	Двигатель оппозитный модифицированный, топливный
BoxerBG	Двигатель оппозитный модифицированный с наддувом/турбонаддувом, бензиновый
BoxerBF	Двигатель оппозитный модифицированный с наддувом/турбонаддувом, топливный

ПРИЛОЖЕНИЕ К РАЗДЕЛУ 2
**КЛАССИФИКАЦИЯ МОТОЦИКЛОВ ПО ОБЪЕМУ ДВИГАТЕЛЯ, ТИПУ РАМЫ,
ТИПУ ДВИГАТЕЛЯ И ТИПУ ТОПЛИВА**
Классификация по объему двигателя

Обозначение класса	Объем двигателя
50	50 куб.см
100	100 куб.см
125	125 куб.см
175	175 куб.см
250	250 куб.см
350	350 куб.см
500	500 куб.см
650	650 куб.см
750	750 куб.см
1000	1000 куб.см
1350	1350 куб.см
1650	1650 куб.см
2000	2000 куб.см
3000	3000 куб.см
3001	свыше 3001 куб.см
Ω (Омега)	Паровой и реактивный двигатель
E (Electric)	Электрический двигатель

Классификация по типу рамы, типу двигателя и типу топлива

Класс	Тип рамы, тип двигателя и тип топлива
A-BF	Специальной конструкции, двигатель с турбонаддувом/компрессором, топливный
A-F	Специальной конструкции, модифицированный, топливный
A-BG	Специальной конструкции, с турбонаддувом/компрессором, бензиновый
A-G	Специальной конструкции, модифицированный, бензиновый
A-PBF	Специальной конструкции, с турбонаддувом/компрессором со штанговым приводом клапанов, топливный

A-PBG	Специальной конструкции, с турбонаддувом/компрессором со штанговым приводом клапанов, бензиновый
A-PF	Специальной конструкции, со штанговым приводом клапанов, топливный
A-PG	Специальной конструкции, со штанговым приводом клапанов, бензиновый
A-VBF	Специальной конструкции, компрессорный винтажный, топливный
A-VBG	Специальной конструкции, компрессорный винтажный, бензиновый
A-VF	Специальной конструкции, винтажный, топливный
A-VG	Специальной конструкции, винтажный, бензиновый
APS-BF	Специальной конструкции, частично обтекаемой формы, с турбонаддувом/компрессором, топливный
APS-BG	Специальной конструкции, частично обтекаемой формы, с турбонаддувом/компрессором, бензиновый
APS-F	Специальной конструкции, частично обтекаемой формы, топливный
APS-G	Специальной конструкции, частично обтекаемой формы, бензиновый
APS-PBF	Специальной конструкции, частично обтекаемой формы, с турбонаддувом/компрессором со штанговым приводом клапанов, топливный
APS-PBG	Специальной конструкции, частично обтекаемой формы, с турбонаддувом/компрессором со штанговым приводом клапанов, бензиновый
APS-PF	Специальной конструкции, частично обтекаемой формы, со штанговым приводом клапанов, топливный
APS-PG	Специальной конструкции, частично обтекаемой формы, со штанговым приводом клапанов, бензиновый
APS-VBF	Специальной конструкции, частично обтекаемой формы, компрессорный винтажный, топливный
APS-VBG	Специальной конструкции, частично обтекаемой формы, компрессорный винтажный, бензиновый
APS-VF	Специальной конструкции, частично обтекаемой формы, винтажный, топливный
APS-VG	Специальной конструкции, частично обтекаемой формы, винтажный, бензиновый
P-P	Серийная рама, серийный
P-PP	Серийная рама, серийный со штанговым приводом клапанов

P-PB	Серийная рама, серийный с турбонаддувом/компрессором
P-PV	Серийная рама, серийный винтажный
SC-BF	С коляской, с турбонаддувом/компрессором, топливный
SC-BG	С коляской, с турбонаддувом/компрессором, бензиновый
SC-F	С коляской, модифицированный, топливный
SC-G	С коляской, модифицированный, бензиновый
SC-PBF	С коляской, с турбонаддувом/компрессором со штанговым приводом клапанов, топливный
SC-PBG	С коляской, с турбонаддувом/компрессором со штанговым приводом клапанов, бензиновый
SC-PF	С коляской, со штанговым приводом клапанов, топливный
SC-PG	С коляской, со штанговым приводом клапанов, бензиновый
SC-PP	С коляской, со штанговым приводом клапанов, серийный
SC-VBF	С коляской, компрессорный винтажный, топливный
SC-VBG	С коляской, компрессорный винтажный, бензиновый
SC-VF	С коляской, винтажный, топливный
SC-VG	С коляской, винтажный, бензиновый
M-BF	Модифицированный, с турбонаддувом/компрессором, топливный
M-BG	Модифицированный, с турбонаддувом/компрессором, бензиновый
M-F	Модифицированный, топливный
M-G	Модифицированный, бензиновый
M-PBF	Модифицированный, с турбонаддувом/компрессором со штанговым приводом клапанов, топливный
M-PBG	Модифицированный с турбонаддувом/компрессором со штанговым приводом клапанов, бензиновый
M-PF	Модифицированный, со штанговым приводом клапанов, топливный
M-PG	Модифицированный, со штанговым приводом клапанов, бензиновый
M-VBF	Модифицированный, винтажный с турбонаддувом/компрессором, топливный
M-VBG	Модифицированный, винтажный с турбонаддувом/компрессором, бензиновый
M-VF	Модифицированный, винтажный, топливный
M-VG	Модифицированный, винтажный, бензиновый
MPS-BF	Модифицированный, частично обтекаемой формы, с турбонаддувом/компрессором, топливный

MPS-BG	Модифицированный, частично обтекаемой формы, с турбонаддувом/компрессором, бензиновый
MPS-F	Модифицированный, частично обтекаемой формы, топливный
MPS-G	Модифицированный, частично обтекаемой формы, бензиновый
MPS-PBF	Модифицированный, частично обтекаемой формы, с турбонаддувом/компрессором со штанговым приводом клапанов, топливный
MPS-PBG	Модифицированный, частично обтекаемой формы, с турбонаддувом/компрессором со штанговым приводом клапанов, бензиновый
MPS-PF	Модифицированный, частично обтекаемой формы, со штанговым приводом клапанов, топливный
MPS-PG	Модифицированный, частично обтекаемой формы, со штанговым приводом клапанов, бензиновый
MPS-VBF	Модифицированный, частично обтекаемой формы, компрессорный винтажный, топливный
MPS-VBG	Модифицированный, частично обтекаемой формы, компрессорный винтажный, бензиновый
MPS-VF	Модифицированный, частично обтекаемой формы, винтажный, топливный
MPS-VG	Модифицированный, частично обтекаемой формы, винтажный, бензиновый
APS-Ω	Специальной конструкции, частично обтекаемой формы, паровой или реактивный
P-Ω	Серийный, паровой или реактивный
A-Ω	Специальной конструкции, паровой или реактивный
SC-Ω	С коляской, паровой или реактивный
M-Ω	Модифицированный, паровой или реактивный
MPS-Ω	Модифицированный, частично обтекаемой формы, паровой или реактивный
APS-E	Специальной конструкции, частично обтекаемой формы, электрический
P-E	Серийный электрический
A-E	Специальной конструкции, электрический
SC-E	С коляской, электрический
M-E	Модифицированный, электрический
MPS-E	Модифицированный, частично обтекаемой формы, электрический

3. АВТОМОБИЛЬ. ТЕХНИЧЕСКИЕ УСЛОВИЯ МЕРОПРИЯТИЯ

Ниже представлены правила, регулирующие участие автомобилей в фестивале «Байкальская Миля».

3.1. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К АВТОМОБИЛЯМ

3.1.1. Автомобиль

Автомобиль – это транспортное средство, приводимое в движение собственными средствами, передвигающееся минимум на четырех колесах, находящихся не на одной линии, которые всегда должны находиться в контакте с землей. Рулевое управление должно быть обеспечено не менее чем двумя передними колесами. Автомобиль должен приводиться в движение не менее чем двумя колесами. Одна пара колес должна находиться на одной и той же поперечной осевой линии.

3.1.2. Внешний вид

Все автомобили, принимающие участие в мероприятии, должны пройти техническое обслуживание и быть представлены в чистом виде. Все владельцы, гонщики и обслуживающий персонал должны поддерживать чистоту и порядок в пит зоне.

3.1.3. OEM/оригинал:

Термин «ОЕМ» или «оригинал» означает оригинальное оборудование производителя для определенной марки, модели и года выпуска автомобиля.

3.1.4. Классификация автомобилей, участвующих в мероприятии, производится по объему двигателя, типу топлива, классу кузова, типу кузова.

3.2. ТЕХНИЧЕСКИЕ СПЕЦИФИКАЦИИ И ТРЕБОВАНИЯ К АВТОМОБИЛЯМ

3.2.1. Топливо (Fuel)

Во всех классах, не имеющих ограничений по применяемому топливу, кроме электрического (E), разрешается использовать любое жидкое топливо.

3.2.1.1. Бензин (Gas)

Используемый бензин не должен содержать никаких дополнительных присадок, не соответствующих его спецификации.

3.2.1.2. Дизель (Diesel)

Используемое дизельное топливо не должно содержать никаких дополнительных присадок, не соответствующих его спецификации.

3.2.2. Рама/шасси

За исключением случаев, прямо запрещенных правилами класса, можно использовать раму/шасси любой конструкции. Конструкция рамы/шасси должна иметь достаточную прочность, чтобы выдержать сгибание или кручение. Полное обоснование прочности конструкции рамы/шасси лежит на владельце/водителе.

3.2.3. Амортизаторы подвески

Для каждого подвешенного (подвижного/незафиксированного/нежесткого) колеса требуется исправный амортизатор.

3.2.4. Шины

Все шины должны быть произведены в течение последних 5 лет на момент проведения текущего мероприятия.

Участник несет ответственность за проверку давления в шинах, состояние шин и колес до и после каждого заезда.

На всех автомобилях должны использоваться шины с соответствующим индексом скорости. Необходимый индекс скорости регулируется рекордной скоростью в классе заезда. Для определения необходимого индекса скорости см. Таблицу 2.

Таблица 2.

Максимально допустимая скорость	Индекс скорости шины
100 км/ч	J
110 км/ч	K
120 км/ч	L
130 км/ч	M
140 км/ч	N
150 км/ч	P
160 км/ч	Q
170 км/ч	R

180 км/ч	S
190 км/ч	T
200 км/ч	U
210 км/ч	H
240 км/ч	V
270 км/ч	W
300 км/ч	Y
>240 км/ч	Z или ZR

3.2.5. Шипы

Шипы необходимо использовать во всех классах.

К заездам допускаются шипованные шины, выпускаемые заводами-производителями для зимнего периода времени, и шины, ошипованные самими участниками.

Шипы допускаются стальные, титановые, из сверхпрочных сплавов, имеющие сертификат качества, или разработанные непосредственно для монтажа в шины для зимней эксплуатации.

Сквозная ошиповка (с нарушением корда) – саморезами, дюбелями и иными самодельными средствами – допускается, но повлечет скоростное ограничение на длинных трассах.

Максимальная высота шипа – не более 28 мм.

Запрещено устанавливать шипы на боковой поверхности покрышки.

Ответственность за правильную ошиповку шин несет участник мероприятия. Ошиповка колес проверяется Технической комиссией перед гонкой.

Участники могут заранее согласовать с Технической комиссией выбор покрышек и шипов в электронном виде (контактные данные указаны в п. 1.4.).

3.2.6. Балласт

Балласт может использоваться во всех категориях. Балласт должен быть надежно закреплен – прикреплен болтами к кузову или раме. Запрещается использование пластиковых хомутов, проволоки, ремней, ленты, стяжки и т. п. для крепления балласта.

Рекомендуется устанавливать балласт как можно ниже.

3.2.7. Текстильные тенты

Кабины автомобилей могут быть накрыты любым невоспламеняющимся материалом и могут быть гибкими, если иное не оговорено правилами класса.

3.2.8. Привод на четыре колеса

Полноприводные системы разрешены в любом классе.

3.2.9. Одежда гонщика

Все водители должны использовать шлем. В автомобилях без стекол и/или крыши необходимо использовать закрытый шлем с визором (full face). Настоятельно рекомендуется использовать гоночный костюм, перчатки и защитное белье. В классах ТС, имеющих рулевое управление мотоциклетного типа, требуется экипировка согласно разделу регламента для мотоциклов (п. 2.3.). Все предметы должны быть в чистом и исправном состоянии.

3.2.10. Каркас безопасности

ВСЕ АВТОМОБИЛИ, УЧАСТВУЮЩИЕ В МЕРОПРИЯТИИ, ДОЛЖНЫ БЫТЬ ОБОРУДОВАНЫ ПОЛНЫМИ КАРКАСАМИ БЕЗОПАСНОСТИ, за исключением класса Р (серийные автомобили) и класса М (модифицированные автомобили) с ограничениями.

3.2.11. Сиденья

Все участвующие в мероприятии автомобили, за исключением класса Р (серийные автомобили) и класса М (модифицированные автомобили) с ограничениями, должны быть оборудованы специальным сиденьем, предназначенным для участия в гонках. Сиденье должно быть изготовлено из металла или сплава, достаточного для удержания водителя под высокой нагрузкой.

Сиденье должно быть надежно закреплено.

3.2.12. Ремни безопасности

Все участвующие в мероприятии автомобили, за исключением класса Р (серийные автомобили) и класса М (модифицированные автомобили) с ограничениями, должны быть оборудованы как минимум 4-точечными ремнями безопасности.

Все ремни безопасности должны быть в хорошем состоянии и иметь бирку производителя.

РЕМНИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОЛЖНЫ БЫТЬ УСТАНОВЛЕНЫ В СООТВЕТСТВИИ С ТЕХНИЧЕСКИМИ ХАРАКТЕРИСТИКАМИ ИЗГОТОВИТЕЛЯ.

3.2.13. Водительский отсек

Водительский отсек не должен иметь острых краев, выступов и т. п. в непосредственной близости от водителя. Все герметично закрытые водительские отсеки должны быть оснащены притоком свежего воздуха и достаточной вентиляцией для отвода выхлопных газов.

Водительский отсек, его расположение и окружающие его конструкции должны быть изготовлены таким образом, чтобы обеспечивать хороший передний обзор. Все двери и люки должны открываться как изнутри, так и снаружи автомобиля без использования инструментов.

Гонщик должен иметь возможность дотянуться до всех выключателей, клапанов и рычагов, будучи надежно закрепленным на сиденье, должен иметь возможность беспрепятственно выходить из водительского отсека.

3.2.14. Топливные системы

Вся топливная система должна быть хорошо спроектирована и прочно закреплена. Крышка заливной горловины бака должна быть прочно закреплена.

Запрещается использовать пластиковые топливопроводы, за исключением сертифицированных топливопроводов. Все топливопроводы, в которых не используются оригинальные фитинги, должны иметь металлический зажим на каждом соединении гибкого топливопровода.

Все топливные баки должны быть изолированы от водительского отсека.

Баки с закисью азота или любые другие типы баков с окислителем считаются такими же, как и топливные баки, и не должны устанавливаться в водительском отсеке.

3.2.15. Выключение подачи топлива

Все автомобили, оснащенные топливной системой, отличной от заводской, должны иметь систему выключения подачи топлива, находящуюся в пределах досягаемости водителя.

3.2.16. Системы закиси азота

Баллоны и линии подачи закиси азота считаются частью топливной системы и регулируются всеми требованиями к топливной системе (п. 3.2.14.).

Баллоны с закисью азота должны быть надежно закреплены стальными хомутами. В случае участия в классе G (бензиновый двигатель) все баллоны, линии и электромагнитные клапаны для закиси азота должны быть демонтированы. Форсунки могут быть демонтированы или закрыты.

Предохранительный клапан в баллоне с закисью азота должен стравливать в сторону от двигателя и водителя.

3.2.17. Дроссели

Все автомобили должны быть оснащены самозакрывающимся дроссельными заслонками.

3.2.18. Аккумуляторные батареи

Все аккумуляторные батареи должны быть должным образом закреплены металлическими держателями, рамкой или зажимами. Использование оригинальных держателей аккумуляторной батареи может быть недостаточным.

В водительском отсеке могут быть установлены батареи как жидкостных, так и сухих элементов, однако, они должны быть герметично закрыты в ящике, защищенном от протечек.

3.2.19. Рулевое управление

Рулевая колонка должна быть жестко закреплена. Все подвижные части рулевого управления должны работать свободно, без чрезмерных зазоров. Рулевая тяга должна иметь достаточный зазор между кузовом и шасси. Рулевое управление должно быть обеспечено не менее чем двумя передними колесами.

Рекомендуется регулярно визуально проверять все сварные швы системы рулевого управления.

3.2.20. Выхлопная система

Выхлопные системы могут быть модифицированы во всех категориях. Системы должны быть сконструированы таким образом, чтобы выхлопные газы направлялись мимо или в сторону от водителя, топливных баков, шин и трассы.

3.2.21. Системы пожаротушения

Рекомендуется использовать систему пожаротушения автомобиля во всех классах.

Применение и установка систем пожаротушения должны производиться в соответствии с рекомендациями изготовителя относительно размера и формы водительского отсека. Скорость расхода системы должна быть рассчитана таким образом, чтобы обеспечить достаточную защиту на время пока автомобиль остановится.

Примечание: должны быть приняты меры предосторожности для предотвращения удушья водителя. Рекомендуется предусмотреть систему вентиляции салона или кислородное оборудование.

3.2.22. Окна и лобовые стекла

Все неоригинальные окна и лобовые стекла, должны быть изготовлены из ударопрочного пластика, такого как поликарбонат (лексан), и должны обеспечивать не менее 120 градусов переднего обзора.

На всех автомобилях с открытым кузовом рекомендуется использовать лобовое стекло, но оно не должно ограничивать вход или выход водителя.

3.2.23. Фары

Все пластиковые или стеклянные элементы светотехники должны быть заклеены клейкой лентой для удержания осколков при повреждении. Лампы в фарах могут быть отключены.

3.3. КЛАССИФИКАЦИЯ ПО ОБЪЕМУ ДВИГАТЕЛЯ

Классы двигателей указываются в буквенном выражении в соответствии с объемом двигателя внутреннего сгорания. Объем двигателя указывается в кубических сантиметрах.

Рабочий объем двигателя не должен превышать величину в указанном классе.

В случае использования нескольких двигателей внутреннего сгорания, номинальный объем класса определяется, как сумма объемов двигателей, установленных на автомобиле.

Все автомобили, использующие ТОЛЬКО электрические двигатели, относятся к одному классу - А.

Класс гибридных автомобилей, использующих двигатель внутреннего сгорания и электромоторы, указывается по объему двигателя внутреннего сгорания.

Обозначение класса	Объем двигателя
A	Свыше 8001 куб.см + электрические автомобили
B	7001-8000 куб.см
C	6001-7000 куб.см
D	5001-6000 куб.см
E	4001-5000 куб.см
F	3001-4000 куб.см
G	2501-3000 куб.см

H	2001-2500 куб.см
I	1601-2000 куб.см
J	1001-1600 куб.см
K	501-1000 куб.см
L	251-500 куб.см
M	176-250 куб.см
N	100-175 куб.см
O	До 100 куб.см

3.4. КЛАССИФИКАЦИЯ ПО ТИПУ ТОПЛИВА

Классификация определяется по типу используемого топлива и указывается в буквенном выражении.

Обозначение класса	Тип используемого топлива
G	Бензин
D	Дизель
F	Топливный
V	Винтажный
E	Электро

3.4.1. Бензин – G

В данном классе в качестве топлива используется только бензин. Разрешено использование в двигателях внутреннего сгорания только бензина, согласно спецификации, указанной в п. 3.2.1.1.

Запрещено использование турбонаддувов, механических наддувов, впрыска закиси азота, метанола, воды, дополнительных электрических двигателей.

3.4.2. Дизель – D

Разрешено использование в двигателях внутреннего сгорания только дизельного топлива, согласно спецификации, указанной в п. 3.2.1.2.

Разрешено использование турбонаддувов и механических наддувов.

Запрещено использование впрыска закиси азота, метанола, воды, дополнительных электрических двигателей.

3.4.3. Топливный – F

Разрешено использование любого вида жидкого топлива и любых систем наддува, впрыска воды, метанола, закиси азота, а также использование дополнительных электрических двигателей.

К данному классу относятся все автомобили с гибридной силовой установкой, включающей двигатель внутреннего сгорания и электромотор/ры, а также системы рекуперации энергии и т.п.

3.4.4. Винтажный – V

К этому классу относятся автомобили, выпущенные до 1963 года включительно, работающие на любом жидком топливе. Обязательное условие – двигатель должен быть выпущен также до 1963 года включительно. Разрешается использование любых систем наддува, впрыска воды, метанола, закиси азота, даже если это не является ПОО.

Запрещено использование дополнительных электрических двигателей.

3.4.5. Электро – E

К этому классу относятся автомобили, использующие ТОЛЬКО электромотор/ры. Мощность используемых электромоторов не учитывается.

3.5. КЛАССИФИКАЦИЯ ПО КЛАССУ КУЗОВА

Классификация по классу кузова осуществляется, исходя из изменений, которые были произведены с шасси/кузовом серийного автомобиля.

Обозначение класса	Класс кузова
P	Серийный
M	Модифицированный
S	Специальной постройки

3.5.1. Серийный – P

К этому классу относятся автомобили, выпускаемые серийно и имеющие ТОЛЬКО OEM-комплектующие.

Допускается использование неоригинальных выхлопных систем, тормозных систем, колесных дисков, спортивных сидений и подвески.

Автомобиль данного класса должен иметь салон серийного производства, оптику и все кузовные панели. Запрещены неоригинальные лобовые и боковые стекла, кузовные панели, бамперы, пороги, спойлеры.

3.5.2. Модифицированный – М

К этому классу относятся автомобили, выпускаемые серийно, но имеющие серьезные доработки. Необходимым условием является использование оригинального шасси/кузова.

Обязательное условие – наличие каркаса безопасности, либо полностью оборудованного серийного заводского салона, отвечающего всем требованиям для серийных автомобилей. Во втором случае допускается использование спортивного сиденья, оснащенного как минимум 4-точечными ремнями безопасности. При наличии каркаса безопасности спортивное сиденье и 4-точечные ремни безопасности являются обязательными.

Рекомендуемое условие – система пожаротушения.

Разрешено использование неоригинальных кузовных панелей, обвеса, подвески, колесных дисков, выхлопных систем, рулевых систем, лобовых и боковых стекол, спортивных сидений и т.п.

Разрешено усиление оригинального кузова/шасси трубами и косынками, если они не заменяют какую-либо несущую часть кузова/шасси.

Оптика автомобиля – не важна.

Запрещено изменение длины колесной базы за счет укорачивания или удлинения кузова.

3.5.3. Специальной постройки – S

К этому классу относятся автомобили, имеющие несерийный сконструированный кузов, либо серийный кузов, подвергшийся серьезным изменениям.

Обязательное условие – наличие каркаса безопасности и средств пожаротушения.

Все остальные параметры являются свободными, но не противоречащими п. 3.1.1.

3.6. КЛАССИФИКАЦИЯ ПО ТИПУ КУЗОВА

Классификация по типу кузова включает в себя следующие категории:

Обозначение класса	Тип кузова
L	Седан/купе
LM	Лимузин
E	Хетчбек/универсал
R	Кабриолет/родстер
P	Пикап
T	Грузовой автомобиль
M	Минивэн/Автобус
J	SUV (Внедорожник)
S	Спорткар
SS	Гоночный автомобиль
AT	Вездеход
TAT	Гусеничный вездеход
SM	Снегоход
HC	Судно на воздушной подушке

3.6.1. Седан/купе – L

Седан/купе – тип закрытого кузова легкового автомобиля с багажником, структурно отделенным от пассажирского салона. Наличие 2-х или 4-х дверей.

3.6.2. Лимузин – LM

Лимузин – тип закрытого кузова легкового автомобиля или внедорожника, конструктивно удлиненный по сравнению с обычным автомобилем за счет увеличенной колесной базы. Характерной особенностью является наличие вставки между передними и задними дверьми или продленной назад крыши за задними дверьми в комплексе со стеклянной перегородкой между передним рядом сидений и основным салоном.

3.6.3. Хетчбек/универсал – E

Хетчбек/универсал – тип закрытого кузова легкового автомобиля с багажником, структурно объединенным с пассажирским салоном. Наличие 3-х или 5 дверей.

3.6.4. Кабриолет/родстер – R

Кабриолет/родстер – тип легкового автомобиля со складной крышей. Может иметь один или два ряда сидений, мягкую или жесткую складную крышу.

3.6.5. Пикап – P

Пикап – легкий грузовик с закрытой кабиной и открытой грузовой площадкой с невысокими бортами и задней дверью. Максимальная масса – до 3,5 т.

3.6.6. Грузовой автомобиль – T

Грузовой автомобиль – автомобиль, предназначенный для перевозки грузов в кузове или на грузовой платформе. Максимальная масса – более 3,5 т.

3.6.7. Минивэн/Автобус – M

Минивэн/Автобус – легковой автомобиль с однообъемным кузовом, минимум тремя рядами сидений и количеством посадочных мест 7 и более.

3.6.8. SUV (Внедорожник) – J

SUV (Внедорожник) – тип автомобиля, официально классифицируемый как легкий грузовик (максимальная масса – до 3,5 т), но при этом предназначенного для повседневной эксплуатации в качестве пассажирского транспорта.

Отличительные черты: как правило, рамное шасси, кузов типа «универсал» с высокой посадкой водителя и пассажиров, обычно с тремя рядами сидений, часто – увеличенный дорожный просвет и полный привод.

3.6.9. Спорткар – S

Спорткар (или спортивный автомобиль) – это класс двухместных легковых автомобилей, имеющих более высокие скоростные характеристики и соответственно, повышенную мощность двигателя и низкую посадку кузова. В отличие от гоночных автомобилей, спортивные автомобили предназначены для езды по дорогам общего пользования.

Могут иметь как жесткую, так и мягкую складную крышу. Все модели спорткаров уникальны и не имеют общих платформ с автомобилями типа кузова купе. Классические представители данного класса – автомобили марок Lamborghini, Ferrari, Porsche и др.

3.6.10. Гоночный автомобиль – SS

Гоночный автомобиль – автомобиль, сконструированный и построенный специально для автомобильных соревнований. В отличие от спортивных автомобилей, гоночные имеют максимально облегченный кузов, в котором

отсутствуют многие важные узлы управления и безопасности. Данные автомобили не допускаются на дороги общего пользования.

3.6.11. Вездеход – АТ

Вездеход (all-terrain vehicle) – транспортное средство высокой проходимости, созданное для передвижения в условиях отсутствия дорог, с органами управления автомобильного или мотоциклетного типа.

3.6.12. Гусеничный вездеход – ТАТ (Tracked АТ)

Гусеничный вездеход (tracked all-terrain vehicle) – гусеничное транспортное средство высокой проходимости, созданное для передвижения в условиях отсутствия дорог.

3.6.13. Снегоход – SM (Snowmobile)

Снегоход – лыже-гусеничное транспортное средство, предназначенное для движения по снегу, с органами управления мотоциклетного типа.

3.6.14. Судно на воздушной подушке – НС (Hovercraft)

Судно на воздушной подушке – судно, у которого вся масса или значительная ее часть на ходу или без хода поддерживается силами избыточного давления воздуха, постоянно нагнетаемого под днище в полость, называемую воздушной подушкой.