



КОМИТЕТ РАЛЛИ ИНФОРМАЦИОННОЕ ПИСЬМО № 09/12

г. Москва

02 ноября 2012 г.

На состоявшемся 23 октября 2012 года заседании Комитета ралли и в результате последующих консультаций были приняты следующие решения:

1. За нарушение требований пункта 4.5.5 ПР-05/12 на ралли «Авто-АС Псков – 2012» Водителям Максиму ЦЫГАНОВУ и Алексею ГОРЮНОВУ объявить предупреждение. Одновременно Водители ставятся в известность о том, что в случае повторного нарушения Правил к ним будет применено наказание в виде временной дисквалификации.

2. Согласовать проект Календаря официальных соревнований по ралли на 2013 г. (Приложение 1 к настоящему письму).

Комитет ралли напоминает всем Организаторам о том, что обязательными условиями включения соревнования в Календарь РАФ является подача заявки согласованной с Региональным отделением РАФ и органом управления спортом субъекта РФ, а также отсутствие финансовой задолженности перед РАФ.

3. Согласовать Приложение 9 к КиТТ 2013 года и направить его на утверждение в Совет РАФ по спорту (Приложение 2 к настоящему письму).

4. Принять с 2014 г. следующую структуру зачетов в Чемпионате и Кубке России:

• Открытый Чемпионат России – автомобили с действующей или закончившейся не позднее 4-х лет назад международной омологацией

R2	N1, N2, A5, R1, N3, A6, R2
R3	A7, R3T, R3D, R3C
N4	N4
Абсолютный	Все вышеперечисленные, а также R4, R5 и Super 2000

• Кубок России – автомобили Зачетных групп 1600Н, 2000Н и 4000Н, подготовленные в соответствии с национальными техническими требованиями.

5. Ввести с сезона 2013 года обязательность применения омологированной FIA для ралли системы защиты головы и шеи на этапах Кубка России в Зачетной группе 4000Н. С сезона 2014 года применение указанных систем будет обязательным во всех группах.

6. В порядке эксперимента провести на 3-х ралли – «Пено», «Белые ночи» и «РОССИЯ» - совместные зачеты Чемпионата и Кубка России. Начиная с сезона 2014 года, все этапы Открытого Чемпионата России проводить совместно с Этапами Кубка.

Приложение 1. Проект Календаря Официальных соревнований РАФ по ралли 2013 года.

Дата	Ралли	Статус	Примечание
18-19 января	Ермак	КР	После инспекции трассы
19-20 января	Золотые Купола	КР	
25-26 января	Лахденпохья	ЧР	
2-3 февраля	Ураласбест	КР	
8-9 февраля	Псковская Зима	КР	
15-17 февраля	Пено	ЧР, КР	
22-23 февраля	Малахит	КР	
1-2 марта	Яккима	КР	
15-16 марта	Горный Лен	ЧР	
26-29 апреля	Геленджик	КР	
3-4 мая	Голубые Озера	КР	
24-26 мая	Альянс-Авто	КР	
Июнь (даты будут уточнены)	Тамань	КР	После инспекции трассы
	Горные Вершины	КР	
	Натухаевская	КР	
21-22 июня	Белые Ночи	ЧР, КР	
12-13 июля	Струги Красные	КР	
19-21 июля	Ростов Великий	КР	
25-27 июля	Южный Урал	ЧР	
9-10 августа	Выборг	КР	
16-18 августа	Александров Ралли	ЧР	выездной этап (Украина, Карпаты)
16-18 августа	Эковер	КР	ранее - «Энергогарант»
6-7 сентября	Псков	КР	
20-21 сентября	Санкт-Петербург	КР	
27-29 сентября	РОССИЯ	ЧР, КР	
3-7 октября	Кубань	КР	

Требования
к автомобилям участвующим в ралли 1 категории
(Текст, по сравнению с требованиями, действовавшими в 2012 г.,
изменен)

Подготовка автомобилей международных групп должна соответствовать требованиям статей: 251-254 для группы N; или 251-255 для группы A; или 251 – 253, 260 или 260D, для группы R Приложения «J» к МСК ФИА, с учетом приведенных ниже «Дополнительных требований». Экипировка экипажа (кроме обуви и перчаток для штурмана) должна соответствовать Приложению «L» к МСК ФИА

Национальные группы 1400N – 4000N: технические требования и требования к экипировке описаны ниже, с учетом приведенных ниже «Дополнительных требований».

Для всех автомобилей международных и национальных групп каркасы безопасности должны отвечать требованиям ФИА (п.8 Ст.253 Приложения «J» к МСК ФИА) и Приложения 14 к КиТТ, а экипировка – требованиям Приложения «L» к МСК ФИА, требованиям Приложения 15 к КиТТ и пункта 2 настоящего Приложения (для национальных зачетных групп).

I. Дополнительные требования к автомобилям всех групп, принимающих участие в официальных соревнованиях РАФ

1. Разрешается замена пластиковых наружных деталей кузова на детали неоригинального производства, имеющие такие же внешний вид, геометрические параметры, конструкцию и вес.

2. Разрешается установка брызговиков в соответствии с п.7.7 Ст.252, Приложения «J» к МСК ФИА.

3. Устройства для защиты автомобиля снизу (п.6.7.1 Ст.254 и п.5.7.2.10 Ст.255 Приложения «J» к МСК ФИА) могут быть установлены, но должны быть минимально необходимого размера и не должны выполнять специальных аэродинамических и несущих функций. Для их изготовления не могут использоваться титан, магний и сплавы на их основе.

Разрешается установка устройств для защиты заднего бампера и для предотвращения попадания в полость под бампером снега, грязи, воды. Такие устройства должны быть выполнены из эластичного материала и не должны крепиться к бамперу с применением инструмента.

4. Разрешается установка устройства забора воздуха в соответствии со Ст. 255, Приложения «J» к МСК ФИА, если это не запрещено Дополнительным регламентом соревнования.

5. Применение на стеклах защитной пленки согласно п.11 Ст.253, Приложения «J» к МСК ФИА обязательно. Применение защитной пленки при использовании поликарбоната необязательно.

6. Приводы дистанционного управления системой пожаротушения и главного выключателя электрооборудования должны быть объединены (п.7.2.3 Ст.253, Приложения «J» к МСК ФИА) либо располагаться в непосредственной близости друг от друга.

7. Применение шин.

Все шины, используемые в ралли 1 категории, должны быть доступны для коммерческой продажи.

7.1 Шины для ознакомления.

Для ознакомления в ралли автомобили должны быть укомплектованы серийно выпускаемыми шинами для дорожного использования с соответствующими маркировками на боковине (с маркировкой «E» соответствия Правилам ЕЭК ООН №30 или маркировку DOT с указанием стандарта) и не имеющих иной специальной маркировки (аналогичной «Competition Use», «For Rally Use»). Рисунок протектора должен быть сохранен, его изменение запрещено. Регламентом соревнования может быть разрешено применение других типов шин или наложено ограничение на использование шин определенных типов («M+S», зимних и т.д.).

7.2 Шины для асфальта.

На ралли с асфальтовым покрытием СУ разрешается использование только формованных шин, рисунок протектора которых создан промышленным (заводским) способом при изготовлении самой шины. Запрещается применение шин типа «слик», т.е. шин без рисунка протектора заводской формовки и шин, не предназначенных для использования в ралли, если иное не оговорено Регламентом Соревнования.

7.3 Шины для гравия.

На ралли с гравийным/грунтовым покрытием СУ разрешено использование только специально предназначенных для этого спортивных шин, имеющих соответствующую маркировку (аналогичную «Competition Use», «For Rally Use») и обозначенных в каталогах завода-изготовителя как гравийные спортивные шины, если иное не оговорено Регламентом Соревнования. Шины, предназначенные для использования на дорогах общего пользования (с маркировкой «Е» на боковине) могут использоваться, только если это разрешено Регламентом Соревнования.

7.4 Зимние и шипованные шины.

В период с 1 ноября по 1 апреля разрешено использование специальных зимних шипованных шин, ошипованных в соответствии с требованиями Приложения 2 к КиТТ 2012. Предписания по использованию шипованных шин из числа описанных в Приложении 2 к КиТТ 2012 (как на ознакомлении с трассой, так и на соревновании) определяет Регламент соревнования.

Использование специальных спортивных зимних шипованных и не шипованных шин в иное время запрещается. Организатор ралли вправе ввести соответствующие действующей регламентации РАФ ограничения на применение того или иного типа шипованных шин, объявив об этом в Регламенте соревнования.

Специальные зимние шипованные шины не рассматриваются как «грязевые» и соответственно не попадают под требования п.7.6.

7.5 Износ и изменения.

В течение всего соревнования глубина рисунка протектора шины на автомобиле не должна быть менее 1,6 мм, если на шинах нет индикаторов износа шин, и не менее глубины, ограниченной индикаторами износа, если они есть. Разрешается изменять имеющийся на шинах рисунок протектора, если при этом не увеличивается глубина заводского рисунка протектора и не затрагиваются индикаторы износа шин. Такие изменения шин разрешены, если не запрещены Дополнительным Регламентом соревнования. Запрещается применение шин, имеющих отслоения протектора и повреждения каркаса. Кроме как в разрешенных зонах замены шин, не разрешается даже имеющимся на борту инструментом изменять рисунок протектора шины или количество шипов. Запрещено использование любого устройства для поддержания работоспособности шины, имеющей внутренне давление не более чем атмосферное. Внутренняя часть шины (пространство между диском и внутренней частью шины) должно быть заполнено только воздухом.

7.6 Шины с «грязевым» протектором.

Шины с «грязевым» протектором (с грунтозацепами или резиновыми шипами) запрещены, если это не разрешено Регламентом соревнования. Шины со следующими характеристиками не рассматриваются как «грязевые»: зазор между двумя блоками протектора, измеренный вдоль или поперек беговой дорожки не превышает 10 мм. В случае износа или повреждения кромок, измерение следует проводить у основания блоков. Если блоки имеют круглую или овальную форму, измерения следует проводить между касательными к блокам. Глубина протектора не должна превышать 15 мм. Такие измерения не проводятся на расстоянии 15 мм от края протектора с каждой стороны, но блоки не должны выступать за вертикальную плоскость, касающуюся боковин шины.

7.7 Ограничения по использованию шин.

Ограничения по использованию шин, включая посадочный диаметр, максимальный диаметр шины, тип шины, размер и количество шипов, производителя или поставщика шин, могут быть наложены Регламентом соревнования.

8. Уровень шума выпуска, измеренный по стандартной методике (Приложение 10 к КиТТ) не должен превышать 103 дБА.

9. Для автомобилей группы N (в порядке разъяснения п.6 Ст.254 Приложения «J» к МСК ФИА): запрещены изменения деталей двигателя, кроме разрешенных в п.6 Ст.254 Приложения «J» к МСК ФИА, в частности: запрещена любая дополнительная механическая обработка деталей, кроме предусмотренной заводом-изготовителем (например, разрешены: обработка

головки блока цилиндров по плоскости разъема с блоком цилиндров, удаление материала в местах, предусмотренных для этого заводом изготовителем, с шатунов и коленчатого вала с целью балансировки и подгонки по весу и т.п.).

Не будет считаться нарушением снятие фасок шириной и высотой не более 1 мм с острых кромок, образовавшихся при заводском изготовлении детали.

Допускается ремонт блока цилиндров установкой гильз. Материал гильз должен быть идентичен заводскому материалу блока цилиндров.

Любая часть, изношенная при использовании или поврежденная, при поломке может быть заменена только оригинальной частью, идентичной поврежденной.

В любом случае, все параметры карты омологации должны быть соблюдены.

10. Для автомобилей группы N (в порядке разъяснения п. 6.1, подпункта «- выпуск» Ст.254 Приложения «J» к МСК ФИА): если соблюдены все требования подпункта – *выпуск* и уровень шума не превышен, то наличие таких элементов системы выпуска, как «глушитель» и «катализатор», не обязательно.

11. Для автомобилей группы N (в дополнение подпункта «- зажигание» п.6.1 Ст.254 Приложения «J» к МСК ФИА): если автомобиль оснащен мультиплексной электропроводкой, разрешено использование жгутов вместе с электронным блоком управления, омологированным в Варианте Опции (VO), или установка аналогичной проводки от данной модели любого года выпуска, не имеющей мультиплексной части.

12. На всем протяжении соревнования на борту автомобиля должны находиться два знака аварийной остановки, автомобильная аптечка (согласно действующим ПДД) с не истекшим сроком годности, буксирный трос длиной от 4 до 6 метров, два безопасных резака для перерезания ремней согласно п.6.1 Ст.253 Приложения «J» к МСК ФИА, знак на твердой основе размером не менее 42см x 29,7 см (формат А3), с одной стороны которого должен быть красный символ «SOS», а с обратной – зеленый символ «OK».

13. Для автомобилей международных зачетных групп с приведенным рабочим объемом двигателя свыше 2 литров (п.7 Статьи 254 к МСК ФИА) в дополнение п.7.6 Статьи 254 к МСК ФИА допускается использование колесных дисков изготовленных из алюминиевого сплава методомковки (за исключением дисков размером 8" x 18: для асфальтовых ралли). Минимальный вес таких дисков 6,5 кг.

II. Предписания для автомобилей национальной группы «Н»

1. Определение. Общие требования.

К группе «Н» относятся серийные (модель выпущена заводом изготовителем в количестве не менее 20 000 шт., для автомобилей 4000Н в соответствии с требованиями п.2 ст.254 Приложения J к МСК), закрытые легковые автомобили. Допускаются также 2-5 дверные заводские версии таких автомобилей. Число мест для сидения – не менее четырех. В группу 4000Н допускаются серийные (см. выше) легковые автомобили, выпущенные и/или омологированные ранее 01.01.2005 года, и автомобили, подготовленные по техническим требованиям монокубка «Subaru Cup» (п.1.3). Если иное не оговорено настоящими требованиями, все детали должны быть серийными и выпущенными оригинальным производителем. На тех же условиях разрешено применять эквивалентные им по характеристикам детали, идущие от неоригинальных производителей.

Предписания по применению агрегатов, узлов и деталей, не оригинальных, но омологированных для данной модели (модельного ряда, марки) определяются требованиями к группе.

1.1. По требованию Технического Комиссара или Технического Делегата участник обязан предоставить всю необходимую техническую документацию для идентификации его автомобиля и составляющих его деталей, узлов, агрегатов (каталоги завода изготовителя, каталоги вторичных производителей, карты омологации).

1.2. Автомобили национальной группы «Н» в зависимости от рабочего или приведенного (п.3.9.2) объема двигателя и количества ведущих колес подразделяются на группы:

1400Н	до 1400 см ³ включительно, привод на одну ось
1600Н	свыше 1400 см ³ до 1600 см ³ включительно, привод на одну ось
2000Н	свыше 1600 см ³ до 2000 см ³ включительно, привод на одну ось
4000Н	свыше 2000 см ³ до 4000 см ³ включительно, привод на одну или на две оси.

1.3. Автомобили, подготовленные по техническим требованиям монокубка «Subaru Cup» относятся к группе 4000Н.

2. Оборудование и требования безопасности

Рекомендуется подготовка автомобилей в соответствии с требованиями безопасности Статьи 253 Приложения «J» к МСК ФИА

2.1. Обязательная экипировка экипажа:

- шлем;
- подшлемник;
- система защиты головы и шеи для группы 4000Н (для других групп могут быть введены решением РАФ с 01.01.2014 года)
- несгораемый комбинезон;
- негорючее нижнее белье
- обувь,
- перчатки, (кроме обуви и перчаток для штурмана)

должны быть признаны ФИА (см. Приложение «L» к МСК ФИА) или РАФ (см. Приложение 15 к КиТТ).

Дополнительные требования к экипировке могут быть введены Регламентом соревнования.

2.2. Сиденья и их крепление.

Передние сиденья должны быть заменены жесткими сидениями заводского изготовления спортивного типа. Спинки таких сидений должны быть сплошными, достигая по высоте уровня темени спортсмена. Рекомендуется установка омологированных ФИА сидений: стандарт 8855-1999 и 8862-2009. Для а/м с приведенным рабочим объемом двигателя свыше 2000 см³ передние сиденья и их кронштейны должны соответствовать требованиям п.16 Ст.253 Приложения «J» к МСК ФИА.

Запрещено крепить сиденья к полу. Сиденья должны быть закреплены на вваренные между туннелем пола и порогом кузова опоры - поперечные трубы. Минимальный размер трубы: 30*1,5 мм² (круглая), либо 25*25*1,5 мм² (прямоугольная). Трубы должны опираться на усиливающие накладки размером не менее чем 4000 мм² и толщиной не менее 3 мм, приваренные к кузову. Точки крепления сидений или их кронштейнов к трубам должны быть усилены втулками. При использовании дополнительных продольных элементов креплений сидений их размеры должны быть не менее чем минимальные размеры поперечных элементов крепления. Между собой поперечные и продольные элементы должны быть соединены не менее чем в 4-х точках через промежуточные опоры толщиной не менее 3 мм и площадью не менее 2000 мм² каждая. Опоры должны быть приварены к поперечному или продольному элементу с использованием усилительных косынок. Разрешается удалять оригинальные крепления и опоры сидений. Кронштейны сидений должны соответствовать требованиям п.16 Ст.253 Приложения «J» к МСК ФИА.

Разрешается использовать опоры сидений в соответствии с рис.253-65В п.16 Ст.253 Приложения «J» к МСК ФИА.

Разрешается снимать задние сидения и их спинки. При этом необходимо наличие сплошной металлической перегородки, непроницаемой для огня и жидкости, отделяющей салон от двигателя (при заднем его расположении) либо находящихся внутри кузова топливного бака, элементов системы питания или аккумулятора.

2.3. Ремни безопасности.

2.3.1. Помимо перечисленных в Приложении 15 к КиТТ, допускается (кроме а/м с приведенным рабочим объемом двигателя свыше 2000 см³) применение ремней заводского изготовления, предназначенных для автомобильного спорта и имеющих соответствующий сертификат ЕС («клубные» ремни или «ремни для национальных чемпионатов»), срок годности которых не истек к моменту начала соревнования.

2.3.2. Установка и использование ремней безопасности должны отвечать требованиям п.6 Ст.253 Приложения «J» к МСК ФИА. Ремни не могут подвергаться никаким переделкам и не должны иметь повреждений и потертостей.

2.3.3. Допускается крепление 5 и 6 точек ремней безопасности к задней поперечной трубе крепления сидений, установленной в соответствии с п. 2.2.1. При этом минимальный размер круглой трубы 38*2,5 или 40*2 мм, прямоугольной трубы – 40*40*2 мм. При использовании круглой трубы ремни могут крепиться петлей или болтами, но в последнем случае, для каждой точки крепления в усилитель должна быть вварена вставка в соответствии с рис. 253-67 ст.253 Приложения J к МСК. При использовании прямоугольной трубы разрешено крепление только болтами.

Параметры, указанные на рис.253-61 ст.253 Приложения J к МСК, должны быть соблюдены.

2.4. Каркасы безопасности.

Все каркасы безопасности должны соответствовать действующим требованиям ФИА (п.8 Ст.253 Приложения «J» к МСК ФИА) и Приложения 14 к КиТТ.

2.5. Противопожарное оборудование.

2.5.1. Обязательны ручные огнетушители. Допускается применение одного или двух огнетушителей с суммарной массой огнегасящего вещества не менее 4 кг.

Разрешается применение огнетушителей омологированных ФИА и/или порошковых закачного типа (с манометром) (ОП) и/или углекислотных (ОУ).

Ручные огнетушители на автомобиле должны размещаться так, чтобы они были легкодоступны 1-му и 2-му Водителю.

Крепление огнетушителей должно быть надежным и выдерживать виброударные и инерционные нагрузки, возникающие при движении автомобиля, а так же обеспечивать в случае необходимости быстрый съем огнетушителей без применения инструмента. Крепление огнетушителей допускаются только быстроразъемными креплениями (не менее двух на каждый баллон) с металлическими лентами.

Разрешено применение огнетушителей, с момента производства или переосвидетельствования которых прошло не более 2-х лет.

На корпусе каждого огнетушителя должна быть нанесена маркировка с указанием наименования предприятия-изготовителя, массы огнегасящего вещества и его типа, даты изготовления или последнего переосвидетельствования.

2.5.2. Рекомендуется применение ручных огнетушителей и систем пожаротушения в соответствии с требованиями п.7 Ст.253 Приложения «J» к МСК ФИА.

2.6. Наружная обзорность.

2.6.1. Обязательны два наружных зеркала, отражающей площадью не менее 40 см² каждое, расположенных по обе стороны кузова.

2.6.2. Лобовые стекла (п.3.29 КиТТ) должны быть только многослойными. На лобовом стекле не допускаются сквозные трещины и сколы на внутренней поверхности. При их возникновении, равно как и при утрате лобового стекла в ходе соревнования, водители должны использовать шлемы с защитными стеклами или защитные очки мотоциклетного типа. Лобовое стекло должно быть заменено (установлено) в ближайшем парке сервиса или закрытом парке. Обязательны эффективно действующий очиститель и омыватель лобового стекла, при этом они должны обеспечивать обзор 1-ому и 2-му Водителям.

2.7. Электрооборудование.

2.7.1. Главный выключатель электрооборудования должен разрывать все электрические цепи, а также останавливать двигатель. Он не должен создавать искр и должен быть доступен 1-у и 2-у Водителям, нормально сидящим на своих местах и пристегнутым ремнями безопасности. Снаружи привод главного выключателя электрооборудования должен быть расположен в нижней части лобового стекла. Он должен быть обозначен красной молнией в синем треугольнике с основанием не менее 12 см с белым кантом по периметру. Главный выключатель электрооборудования обязателен, если на автомобиле перенесена АКБ и/или отсутствует работающий в штатном режиме замок зажигания и/или установлен электрический бензонасос, подключение которого не соответствует штатному.

2.7.2. Электрический бензонасос должен работать только при работающем двигателе и во время пуска двигателя.

2.8. Брызговики.

- Обязательно применение защитных брызговиков за ведущими колесами.

- Брызговики должны быть изготовлены из сплошного эластичного материала толщиной не менее 2 мм.
- При виде сзади брызговик должен закрывать комплектное колесо на всю его ширину.
- Расстояние от нижнего края брызговика до поверхности дороги не должно превышать 100 мм (без экипажа на борту автомобиля).
- Брызговики и их крепления не должны выступать за периметр автомобиля, видимый сверху.
- При применении брызговиков за неведущими колесами они должны соответствовать указанным выше требованиям.
- **Буксировочные проушины.**
- Спереди и сзади автомобиля должны быть предусмотрены приспособления для буксировки. Они должны быть прочными, легко доступными, иметь замкнутую форму, диаметр отверстия не менее 40 мм., быть окрашенными в яркий (желтый, оранжевый, красный) цвет и не выступать за периметр автомобиля, видимый сверху.
- Если на автомобиле отсутствуют штатные буксировочные проушины, то они должны быть установлены спереди и сзади и закреплены с помощью инструмента или сварки. Если буксировочные проушины съемные (вкручиваемые резьбовые), то они должны быть изменены или заменены на другие проушины, закрепленные с помощью инструмента или сварки. Их конструкция произвольна, но они должны выдерживать тяговое усилие не менее 5000 Н.
- Расположение приспособлений для буксировки должно обозначено на кузове стрелками яркого (желтого, оранжевого, красного) цвета размером не менее 100*50 мм.

3. Подготовка автомобилей.

3.1. Общие положения.

Требования к автомобилям национальных групп базируются на общих требованиях к автомобилям категории «А» статьи 255 Приложения «J» к МСК ФИА, но данный текст имеет приоритет.

3.2. Пределы разрешенных изменений.

3.2.1. Разрешаются только те изменения деталей, узлов и агрегатов, а также установка или снятие оборудования и принадлежностей, которые четко регламентированы настоящими требованиями, как общими, так и для каждой группы автомобилей. Кроме того, если какие-то детали, узлы, агрегаты не используются, или их разрешено переносить или снимать, то разрешено также переносить или снимать элементы их крепления, например: кронштейны кондиционера, задние сиденья и ремни безопасности, кронштейны АКБ при ее переносе и т.п.

3.2.2. Все изменения и добавления, не вытекающие в явном виде из формулировок разрешенных изменений для группы, в которую заявлен автомобиль, но хотя бы косвенно влияющие на механическое совершенство двигателя, трансмиссии, управления и динамические качества всего автомобиля, лишают права допускать его в эту группу.

3.3. Дорожный просвет.

Ни одна деталь автомобиля, стоящего на колесах (кроме эластичных брызговиков), не должна касаться поверхности дороги, даже если спущены обе шины с одной стороны автомобиля.

3.4. Топливные баки.

3.4.1. Разрешается установка топливных баков индивидуального или заводского производства. Рекомендуется установка безопасного бака согласно требованиям п.14 Ст. 253 Приложения «J» к МСК ФИА.

3.4.2. Общая емкость топливных баков (основного и дополнительных) не должна превышать следующих пределов (в зависимости от рабочего объема двигателя):

До 1000 см ³	70 литров
1000-1400 см ³	80 литров
1400-1600 см ³	90 литров
1600-2000 см ³	100 литров
2000-2500 см ³	110 литров
свыше 2500 см ³	120 литров

3.4.3. Топливный бак, наливная горловина и вентиляционное отверстие не должны располагаться внутри пассажирского отделения и отделения водителя и должны гарантировать отсутствие утечек топлива при любом положении автомобиля. Рекомендуется установка бака между арками задних колес вблизи или над балкой заднего моста.

Наливная горловина и ее крышка не должна выступать за периметр автомобиля при виде сверху. Для крышки может использоваться любая система запираения, исключая неполное запираение или случайное открытие при ударе.

Если топливный бак и/или наливная горловина расположены внутри кузова, то должно быть предусмотрено отверстие в полу для слива пролитого топлива в пространство вне автомобиля. Диаметр такого отверстия не может превышать 100 мм.

Крепление бака на новом месте должно быть осуществлено не менее чем двумя стальными лентами минимальным размером 20*0,8 мм с болтами диаметром не менее 10 мм. Гайки таких болтов должны быть выполнены на усилительных пластинах с противоположной части элемента кузова по аналогии с болтами ремней безопасности. Кузов в местах крепления лент должен быть усилен стальными накладками толщиной не менее 1,5 мм и площадью не менее 10см².

Если топливный бак и его наливная горловина расположены в багажном отсеке, то они должны быть отделены от пассажирского салона жестким кожухом (обязателен для двухобъемных автомобилей) или жесткой перегородкой, непроницаемыми для жидкости и огня.

Наливная горловина не должна располагаться над аккумулятором, на стеклах и должна быть предусмотрена возможность ее опломбирования.

3.4.4. Все баки должны быть оборудованы клапаном в системе вентиляции, исключаящим утечку топлива в случае переворота автомобиля. Вентиляция топливного бака должна быть выведена наружу автомобиля.

3.4.5. При использовании топливных баков стандартов FT3 1999, FT3.5 или FT5 топливопроводы должны быть заменены линиями авиационного типа.

3.4.6. Для автомобилей с приведенным объемом двигателя свыше 2000 см³ оригинальный топливный бак может быть заменен только на безопасный бак согласно требованиям п.14 Ст. 253 Приложения «J» к МСК ФИА.

3.5. Топливо и окислитель.

Разрешается применять только торговые сорта топлива, реализуемые через розничную торговую сеть или официальным (признанным РАФ) поставщиком топлива. Любые присадки к топливу запрещены. Максимальное октановое число топлива по исследовательскому методу не более 100 для атмосферных двигателей и не более 102 для двигателей с наддувом.

В двигатель в качестве окислителя должен вводиться только воздух из окружающей атмосферы.

3.6. Колеса и шины.

3.6.1. Шины должны соответствовать максимальной нагрузке и скорости движения.

3.6.2. Запрещается применение шин, имеющих отслоения протектора и повреждения каркаса.

3.6.3. Комплектные колеса одной оси автомобиля должны быть одинаковыми. Запасные комплектные колеса должны быть идентичны, по крайней мере, двум основным комплектным колесам автомобиля. (4.107.) Колеса и шины не ограничиваются при условии их соответствия общим требованиям (пп. 4.14-4.16). Ширина комплектного колеса в зависимости от рабочего объема двигателя не должна превышать следующих величин:

до 1000 см ³	7 дюймов (178 мм)
до 1600 см ³	8 дюймов (203 мм)
свыше 1600 см ³	9 дюймов (229 мм)

3.6.4. Посадочный диаметр обода не может превышать 17 дюймов для автомобилей групп 1400Н, 1600Н, 2000Н и 18 дюймов для автомобилей группы 4000Н.

3.6.5. Запасное колесо не обязательно, однако если оно имеется, его следует надежно закреплять. Оно не должно устанавливаться в пространстве, предусмотренном для водителя и переднего пассажира, и не должно вызывать изменений во внешнем виде кузова. Допускается иметь в автомобиле не более 2 запасных колес. Однако при взвешивании должно быть не более одного запасного колеса.

3.6.6. Колея не ограничивается с учетом требований п.3.22.7. Разрешается применение проставок колес. Запрещена установка на дисках колес каких-либо аэродинамических устройств.

3.7. Минимальный вес.

3.7.1. Под минимальным весом автомобиля следует понимать массу полностью заправленного жидкостями, минимально необходимыми для движения, кроме топлива, без запасных частей, инструмента и домкрата, автомобиля.

3.7.2. Минимальный вес автомобиля в зависимости от рабочего объема двигателя:

	до 1000 см ³	720 кг
свыше 1000 см ³	до 1400 см ³	880 кг
свыше 1400 см ³	до 1600 см ³	920 кг
свыше 1600 см ³	до 2000 см ³	980 кг
свыше 2000 см ³	до 2500 см ³	1080 кг
свыше 2500 см ³	до 3000 см ³	1150 кг
свыше 3000 см ³		1400 кг

3.7.3. Минимальный вес автомобиля с экипажем (с 1-ым и 2-м водителями в полной экипировке): вес по п.3.7.2 + 160 кг.

3.8. Двигатель.

3.8.1. Подготовка двигателя не ограничивается, кроме автомобилей зачетной группы 4000Н, но блок цилиндров должен быть того же производителя (марки), что и кузов. Число цилиндров – не более 6. Для группы 4000Н подготовка двигателя в соответствии с приведенными ниже требованиями п.3.8.3.

3.8.2. Допускается использовать систему вентиляции картера открытого типа, при этом обязательно установка маслоуловительного бачка емкостью не менее 2-х литров для двигателей с рабочим объемом до 2000 см³ включительно, и не менее 3-х литров для двигателей с рабочим объемом свыше 2000 см³. Бачок должен быть изготовлен из прозрачного материала или иметь прозрачную панель.

3.8.3. Для группы 4000Н допускается подготовка двигателя по требованиям Статьи 255 (группа А) Приложения «J» к МСК ФИА. Используемые детали должны быть серийными, (с учетом предписаний п.1.1) или омологированными в группе N для двигателей данной модели автомобиля любого года выпуска. Разрешено применение предусмотренных изготовителем ремонтных размеров. Кроме того, шатуны свободные, но должны быть сделаны из материала на основе железа с сохранением межцентрового расстояния и минимального веса оригинальной детали с крепежными элементами. Разрешено применение впускных и выпускных коллекторов от автомобилей данного модельного ряда любого года выпуска. Прочие детали и системы двигателя должны соответствовать общим требованиям к национальной группе «Н».

3.8.4. Масляные фильтры и радиаторы (тип, число, емкость) свободные. Установка масляного радиатора вне кузова разрешается только ниже горизонтали, проходящей через центры ступиц колес, при условии, что он не будет выступать за периметр автомобиля, видимый сверху. Масляный поддон не может быть изготовлен из титана, магния или сплавов на их основе.

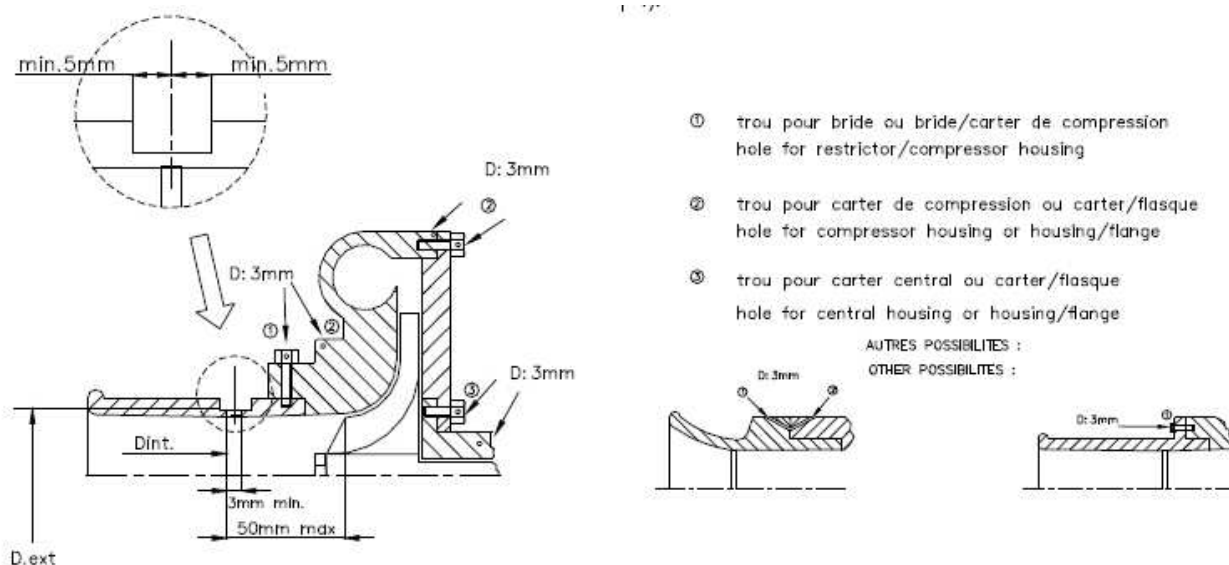
3.9. Система питания.

3.9.1. Система питания может быть любой. Никакие ее элементы не могут быть расположены в коробе воздухопритока. Разрешается изменять, без удаления материала оригинальных деталей, внутренние панели моторного отсека кузова, места расположения и крепления других деталей и узлов, расположенных в моторном отсеке, для размещения измененной системы питания.

3.9.2. Разрешается применение наддува на следующих условиях: коэффициент для вычисления приведенного объема двигателя - 1,7 для бензиновых (Otto-motor) и 1,5 для дизельных (Diesel-motor) двигателей. Конструкция агрегата наддува свободная, кроме автомобилей группы 4000Н. Наддув горючей смеси запрещен.

3.9.3. Для группы подготовки 4000Н агрегат наддува и интеркулер должны быть оригинальным или омологированным для группы N. Допускается использование агрегата наддува и интеркулера от автомобилей данного модельного ряда любого года выпуска. Расположение интеркулера допускается только в оригинальном месте.

3.9.4. Для автомобилей с приведенным объемом двигателя свыше 2000 см³ двигателя, кроме п.1.3, которых имеют систему наддува обязательно применение рестриктора согласно требованиям пункта 6.1 b) статьи 254 Приложения «J» к МСК ФИА с максимальным внутренним диаметром $D_{int.}$ 32 мм и наружным D_{ext} 38 мм (рис. 254 – 4). Решением комитета ралли РАФ диаметр рестриктора может быть изменен в любое время.



254-4

3.9.5. Разрешается установка любых топливных насосов, а также изменение их числа и места расположения при условии, что они не устанавливаются в пассажирском помещении. В случае их переноса внутрь кузова, они должны быть закрыты корпусом, непроницаемым для жидкости и огня.

3.10. Система охлаждения.

Радиатор свободный, но оригинальное место его расположения должно быть сохранено. Для размещения радиатора разрешается минимально необходимое удаление материала панелей моторного отсека. Вентилятор и система управления им, насосы, расширительные бачки, шланги свободные. Замена радиаторов, расширительных бачков, вентилятора и насосов системы охлаждения разрешается с добавлением материала, но без образования закрытых полостей. Разрешается снятие или установка жалюзи и их привода.

3.11. Система выпуска отработавших газов.

3.11.1. Система выпуска и ее детали не ограничиваются, кроме автомобилей группы 4000Н. Детали кузова не могут быть использованы в качестве деталей системы выпуска. Разрешается изменять, без удаления материала оригинальных деталей, внутренние панели моторного отсека кузова и месторасположение оборудования для размещения измененных деталей системы выпуска. Разрешается изменять, но не удалять, тоннель пола в районе картера сцепления и перегородку между салоном и моторным отсеком для размещения измененной системы выпуска.

3.11.2. Для автомобилей группы 4000Н система выпуска после агрегата наддува в соответствии с требованиями статьи 254 (группа N) Приложения «J» к МСК ФИА, кроме диаметра трубы.

3.11.3. Концевые трубы системы выпуска должны быть направлены назад или вбок, не должны выступать за периметр кузова и не должны отстоять далее 150 мм внутрь от этого периметра. Трубы, направленные назад, должны быть расположены на высоте не более 450 мм и не менее 100 мм от поверхности дороги. Трубы, направленные вбок, должны быть расположены позади вертикальной линии, проходящей через центр колесной базы.

3.12. Крепление и установка двигателя.

Расположение двигателя и его крепление в моторном отсеке не ограничиваются при условии, что ориентация коленчатого вала соответствует заводской для данного автомобиля. Разрешаются изменения в моторном отсеке, минимально необходимые для размещения двигателя и его крепления без удаления материала оригинальных деталей моторного отсека.

3.13. Сцепление.

Сцепление не ограничивается при условии, что оно имеет такое же число дисков, что и серийное для данной модели. Разрешается применение любого маховика из железосодержащего материала и любого картера сцепления.

Для автомобилей группы 4000N разрешено применение маховика, оригинального для двигателей данного модельного ряда или омологированного в VO для Группы N любого года выпуска.

Привод сцепления не ограничивается, но он должен быть ножной.

3.14. Коробка передач.

Коробка передач не ограничивается. Автоматические коробки передач запрещены. Расположение коробки передач должно быть стандартным для данного автомобиля. Допускается изменение тоннеля и перегородки между салоном и моторным отсеком для размещения измененной коробки передач. Привод переключения передач не ограничивается. Коробки передач с секвентальным приводом переключения, роботизированные коробки передач (типа DSG) приравниваются к секвентальным. Для автомобилей с приведенным объемом двигателя свыше 2000 см³ применение секвентальных коробок передач запрещено.

3.15. Трансмиссия.

Главная передача, дифференциалы и механизм их блокировки, балки, полуоси, приводы, шарниры не ограничены. Запрещено использование любого внешнего (электрического, гидравлического, механического пневматического или иного) управления дифференциалами в трансмиссии во время движения автомобиля, за исключением центральных дифференциалов автомобилей группы подготовки 4000N. Детали трансмиссии могут иметь только контрольные датчики температуры, давления, включенной передачи и скорости, если они не являются оригинальными для базового автомобиля. Любые иные электрические устройства и датчики (кроме АБС) запрещены.

3.16. Подвеска.

3.16.1. Тип подвески должен быть сохранен. Разрешается установка помимо оригинальных, также и неоригинальных, омологированных и сертифицированных деталей подвески, шарнирных соединений другого типа и материала, любых деталей подвески заводского изготовления (для группы 4000N – только серийных или омологированных в группе N для данного модельного ряда), ограничителей хода подвески. Разрешается усиление с добавлением материала деталей подвески, включая балки мостов и подрамники, однако при этом ранее независимые элементы подвески не могут быть объединены между собой. Усиления могут не повторять форму усиливаемой детали, но не должны образовывать закрытых полостей. На автомобилях с передней подвеской типа Мак-Ферсон и продольными растяжками с передним креплением кронштейны растяжки не ограничиваются. В любом случае, расположение центров артикуляции подвески относительно кузова (шасси) и цапф должно быть сохранено, кроме верхних точек подвески типа Мак-Ферсон при условии, что смещение произведено в пределах 50 мм от центра оригинального отверстия в кузове. Допускается концентричное увеличение соответствующего оригинального отверстия в кузове до диаметра 100 мм. Для размещения выносных баллонов амортизаторов допускается проделывать во внутренних панелях кузова отверстия диаметром не более 100 мм. После установки баллонов эти отверстия должны быть закрыты металлическими панелями, закрепленными с помощью инструмента.

3.16.2. На автомобилях с приводом на заднюю ось и жесткой балкой заднего моста реактивные тяги задней подвески свободные. Разрешена установка дополнительных тяг. Разрешена замена тяги Панара на параллелограмм Уатта или А-образный рычаг. Крепление реактивных тяг к балке свободное. Оригинальное крепление продольных тяг к кузову должно быть сохранено.

3.16.3. Разрешается изменение, снятие и добавление стабилизатора поперечной устойчивости при условии, что он не выполняет никаких других функций в подвеске.

3.16.4. Материал и размеры основного упругого элемента (рессор, пружин) не ограничиваются. Каким бы ни было расположение оригинальных пружин, разрешено заменять их винтовыми пружинами, концентрично надетыми на амортизаторы. Опоры или кронштейны крепления пружин должны быть сохранены только в том случае, если пружины остаются на

своем первоначальном месте; если же они переносятся на амортизаторы, то и оригинальные опоры пружин могут быть удалены с балки заднего моста и/или кузова автомобиля.

3.16.5. Амортизаторы свободные, как и их опоры (точки крепления к кузову/шасси). Разрешается усиление точек крепления амортизаторов, в том числе и с добавлением материала, но без образования закрытых полостей. Разрешается установка дополнительных амортизаторов с соответствующими деталями их крепления (кроме автомобилей группы 4000H). Разрешается снимать основные амортизаторы с деталями их крепления. В случае расположения выносных баллонов амортизаторов внутри кузова они должны быть изолированы от салона кожухами, непроницаемыми для огня и жидкости.

3.17. Тормоза.

3.17.1. Тормозные диски, барабаны и суппорты могут быть заменены любыми заводского изготовления, в том числе разрешена замена барабанных тормозных механизмов на дисковые. Разрешено добавлять пружину внутрь тормозного цилиндра под поршень.

Крепление примененных деталей должно быть надежным и аналогично используемому для этих деталей.

Разрешается применение любых главных тормозных цилиндров и деталей их крепления, обеспечивающих работу двухконтурной тормозной системы.

Разрешается установка гидравлического привода стояночной тормозной системы.

Разрешается снятие, изменение, отключение и перенос (в том числе в салон) регулятора тормозных усилий.

3.17.2. Материал накладок и способы их крепления не ограничиваются.

3.17.3. Разрешается снимать и изменять грязевые щитки дисковых тормозов. Разрешается применение воздушных трубопроводов, в том числе и гибких, для подачи воздуха к тормозам колес. Внутренний диаметр такого трубопровода не должен превышать 100 мм. Воздухозаборники тормозов должны располагаться ниже горизонтали, проходящей через центры ступиц колес, и не выступать за периметр автомобиля, видимый сверху.

3.18. Рулевое управление.

Передаточное отношение рулевого механизма может быть изменено при условии сохранения картера рулевого механизма, предусмотренного заводом-изготовителем. Разрешается устанавливать другое рулевое управление, которое должно быть заводского изготовления и того же типа, что и оригинальное. Разрешена установка электро- и гидроусилителей заводского производства. Разрешается изменять передаточное отношение рулевого привода. Разрешается только прямая механическая связь между рулевым колесом и управляемыми колесами.

3.19. Осветительное оборудование.

3.19.1. Основное осветительное оборудование должно оставаться таким, какое предусмотрено заводом-изготовителем для данной модели. Боковые повторители, противотуманные фары и фонари, боковые стояночные фонари не относятся к основному осветительному оборудованию и могут быть сняты. Разрешается заменять оригинальную прямоугольную блок-фару двумя круглыми при условии, что панель, на которую они монтируются, будет полностью перекрывать отверстие для прямоугольной фары. Фары можно заменять любыми автомобильными.

3.19.2. Основное осветительное оборудование должно находиться в исправном состоянии в течение всей продолжительности соревнований.

3.19.3. Разрешается устанавливать не более 6-и дополнительных фар. Количество дополнительных фар должно быть четным. Если сохранены серийные противотуманные фары, то они будут причислены к дополнительным. Дополнительные фары и детали их крепления могут выступать за периметр автомобиля, видимый сверху, но не должны перекрывать световой поток основных фар. Дополнительные фары могут быть встроены в переднюю часть кузова или в облицовку радиатора. Разрешается устанавливать защиту основных и дополнительных фар.

3.19.4. Дополнительные фары должны иметь отдельный выключатель, соединенный с цепью ближнего света основных фар. Этот выключатель должен автоматически обесточиваться при выключении ближнего света основных фар.

3.19.5. Допускается установка фонарей заднего хода (если они не предусмотрены заводом-изготовителем) при условии, что они включаются только при включении заднего хода.

3.19.6. Установка регулируемых фар-искателей не допускается.

3.19.7. Разрешается изменение и удаление основных и установка дополнительных светильников в кабине автомобиля.

3.20. Электрооборудование.

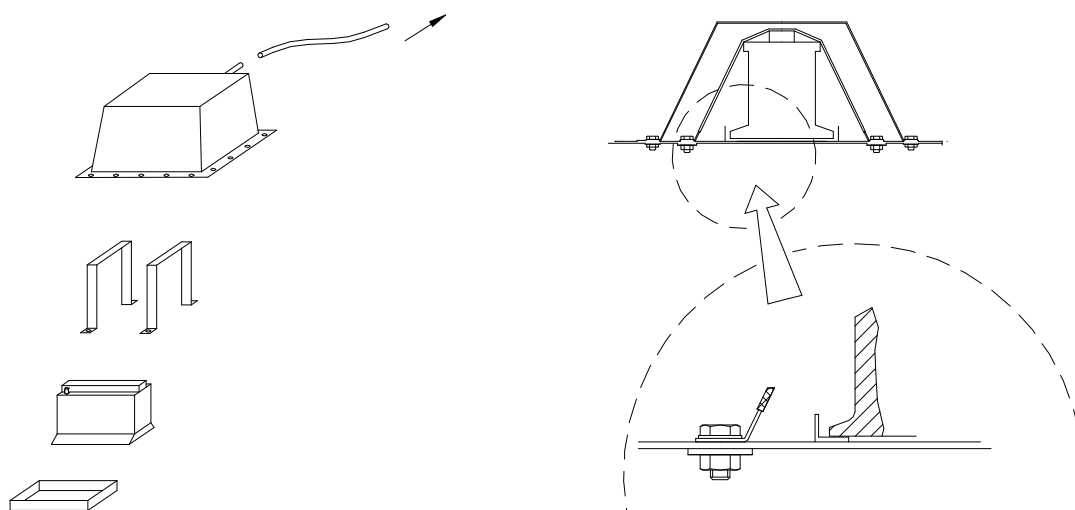
3.20.1. Тип аккумуляторных батарей не ограничивается. Количество батарей не может быть изменено.

3.20.2. При расположении на штатном месте аккумулятор и его клеммы должны быть закрыты сплошной крышкой из диэлектрического материала.

3.20.3. Расположение аккумулятора свободное, но, при расположении в салоне, он должен быть установлен только за передними сидениями.

3.20.4. Все электрические разъемы должны быть изолированными или закрыты диэлектрическим материалом.

3.20.5. Если аккумулятор перенесен с исходного места, то его крепление к кузову должно быть выполнено при помощи металлического поддона с закраинами и двух металлических скоб размером не менее 20*0,8 мм с изолирующим покрытием. Для этих креплений должны использоваться болты или шпильки, диаметром не менее 10 мм, с усилительными пластинами под каждым болтом или шпилькой, толщиной не менее 3 мм и площадью поверхности не менее 20 см², расположенными с обратной стороны кузовной панели. Крепление каждого из перечисленных элементов (поддон, кожух, аккумулятор) должно быть независимым. Разрушение любого элемента не должно ослаблять остальное.



Аккумулятор, содержащий жидкий электролит должен быть закрыт диэлектрическим кожухом, непроницаемым для жидкости, закрепленным независимо от аккумулятора, и иметь вентиляцию с выходом за пределы кузова. Если аккумулятор - сухая батарея, то он должен быть полностью изолирован диэлектрическим кожухом.

3.20.6. Генератор может быть любым, но с приводом от коленчатого вала двигателя. Кронштейны, крепления и шкив коленчатого вала при этом не ограничиваются.

3.20.7. Система зажигания свободная, но количество свечей зажигания не может быть изменено

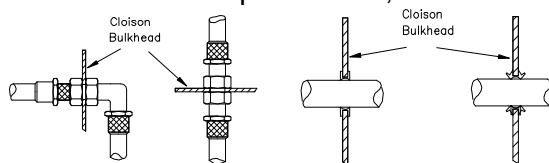
3.20.8. Марка и тип стартера не ограничивается.

3.21. Провода и трубопроводы.

3.21.1. Разрешается изменять сочетание, расположение и материал всех проводов и трубопроводов. Трубопроводы для горячих жидкостей и воздуха не должны проходить через пассажирское помещение, за исключением случаев, когда это предусмотрено в серийной конструкции. Запрещается расположение в непосредственной близости топливопроводов и силовых электрических проводов.

3.21.2. Автомобили могут иметь топливопроводы, расположенные в салоне согласно п.3.1, 3.2 Статьи 253 Приложения «J» к МСК. Во всех случаях указанные трубопроводы и

топливопроводы должны быть надежно защищены. Любые виды сочленений топливопроводов в салоне запрещены, за исключением резьбовых, в местах прохождения через пол и/или



другие панели кузова.

3.21.3. Тормозные трубки в моторном отсеке должны быть металлическими. Допускается использование шлангов авиационного типа при условии, что они надежно защищены от воздействия высоких температур и открытого огня.

3.21.4. Запрещено прохождение трубопроводов и проводов между каркасом безопасности и порогом и/или наружными панелями кузова. Все трубопроводы должны быть надежно закреплены и защищены от истирания.

3.22. Кузов.

3.22.1. Запрещается любое удаление или изменение оригинального материала деталей кузова, в том числе скрытых полостей, петель, коробчатых сечений, усилителей, поперечин и накладок кроме случаев, которые четко регламентированы требованиями данного раздела. Разрешается усиливать эти детали, материал усиления должен повторять их форму и прилегать к ним без образования закрытых полостей. Разрешается усиление кузова съемными распорками, закрепленными на болтах вблизи точек крепления подвески к кузову по разные стороны вертикальной плоскости, проходящей через продольную ось автомобиля. Расстояние между точками крепления подвески и распорки не должно быть более 100 мм (для верхних точек крепления подвески типа "Мак-Ферсон" – не более 150 мм от оригинального центра артикуляции подвески). Помимо этих точек, распорки не должны быть закреплены на кузове или механических частях, за исключением защиты снизу, если это не предусмотрено заводом-изготовителем.

3.22.2. Разрешается установка аэродинамических приспособлений на передней и задней частях кузова автомобиля, при этом они должны быть смонтированы на полностью поддрессоренной части автомобиля и жестко зафиксированы во время движения. Аэродинамические приспособления, установленные в задней части автомобиля, не должны выступать за периметр автомобиля, видимый сверху и не должны выступать за фронтальную проекцию оригинального автомобиля. Установка аэродинамических приспособлений на передней части автомобиля допускается только ниже горизонтальной плоскости, проходящей через центр ступиц колес, эти приспособления не должны выступать за периметр автомобиля, видимый сверху. Разрешается вырезать отверстия в капоте для улучшения охлаждения или вентиляции моторного отсека. Суммарная площадь этих отверстий не должна превышать 25% общей площади капота. Отверстия должны быть закрыты металлической сеткой или дефлекторами, не выступающими над плоскостью капота более чем на 100 мм.

3.22.3. Люк/люки в крыше могут быть добавлены. Выступление над уровнем крыши не более 10 см. Если люк один, то размер в вертикальной проекции не более 40*60 см². Если люков два, то размер каждого в вертикальной проекции не более 30*40 см².

Люк/люки в крыше могут быть удалены. Оставшееся отверстие должно быть закрыто металлической накладкой, которая, в свою очередь, должна быть прикручена металлическими болтами с гайками и/или приклепана стальными заклепками и/или приварена.

3.22.4. Многослойное лобовое стекло должно быть сохранено. Боковые и заднее стекло могут быть заменены на бесцветный прозрачный сплошной листовый поликарбонат толщиной не менее 3 мм. Механизмы стеклоподъемников при этом свободные. Допускается крепление в резиновые уплотнители или клеиванием. При сохранении оригинальных стекол разрешается снятие механизмов стеклоподъемников задних дверей, стекла при этом должны быть надежно зафиксированы в закрытом положении. Разрешено использование форточек на окнах передних дверей из поликарбоната. Максимальная площадь подвижной части не более 1/3 площади окна. Подвижная часть окна должна перемещаться только в горизонтальном направлении и находиться снаружи. Подвижная часть должна надежно фиксироваться в закрытом положении. Для крепления деталей допускается сверление отверстий максимальным диаметром не более 4 мм. В окнах задних дверей 4-х и 5-и дверных автомобилей разрешается установка устройств для вентиляции. Размер этих устройств по высоте не может превышать 1/3 высоты окна.

3.22.5. Невидимый изоляционный материал может быть удален. Отделочные детали пассажирского помещения могут быть облегчены или заменены другими, изготовленными из негорючих материалов; минимальная толщина: 0,5 мм для металла; 1 мм для кевлара, карбона; 2 мм для пластика. Разрешается изменять подлокотники передних дверей и дополнительные ручки над дверями, а также снимать их.

Обивка потолка салона может быть удалена вместе с элементами крепления. Разрешается удалять наружные молдинги, декоративные накладки, накладки порогов и дверей, а также декоративные решетки вентиляционных отверстий кузова. Образовавшиеся при этом отверстия должны быть заварены, заклепаны или заклеены липкой лентой. Разрешается удалять обивку и декоративные панели в багажном отсеке. Разрешается удалять часть центральной консоли, расположенную ниже горизонтальной линии, проходящей через центр рулевой колонки. Разрешается изменять и удалять кожух рулевой колонки.

3.22.6. Разрешается устанавливать измененный щиток приборов. Разрешается установка любой травмобезопасной панели приборов. Перчаточный ящик и коврики пола могут быть удалены.

3.22.7. Крылья или элементы кузова, продолжающие или выполняющие их роль, разрешается расширять как механической обработкой, так и применением дефлекторов (козырьков) из любого материала. Расширение крыла (дефлектор) должно перекрывать проем колеса не менее чем на 120 мм, причем для задних колес не менее 60 мм сзади вертикали, проходящей через центр ступиц. Максимальные размеры дефлекторов не должны превышать 100 мм по высоте и 100 мм по ширине, но максимальная ширина автомобиля по крыльям в зоне их расширения не должна превышать аналогичный размер серийного автомобиля более чем на 140 мм. с учетом дефлекторов. Измерять максимальную ширину следует в вертикальной плоскости, проходящей через центр ступиц колес. Разрешается удалять материал крыла под его расширением (дефлектором). Однако любая часть кузова, отстоящая от края отбортовки исходного крыла далее 150 мм, не может быть изменена.

3.22.8. В случаях, если установка деталей и узлов, повышающих безопасность (каркас безопасности, крепления сидений, провода и трубопроводы и т.п.), потребуют изменения конструктивных элементов кузова, то такие изменения разрешаются.

3.22.9. На капоте, крышке багажника и 3-ей или 5-ой двери должны быть установлены, по крайней мере, по два наружных крепления. Замок капота, крышки багажника и 3-ей или 5-ой двери должен быть удален или приведен в нерабочее состояние. Пружины (торсионы) петель капота и крышки багажника, а также упор капота, могут быть сняты или приведены в нерабочее состояние. Разрешается изменять конструкцию и расположение петель капота и багажника, но при этом их число должно быть не менее 2-х и они должны быть расположены симметрично продольной оси автомобиля. Разрешается удалять петли капота и крышки багажника, при этом необходимо наличие не менее 4-х наружных креплений.

3.22.10. Материал декоративной решетки радиатора может быть изменен при условии сохранения формы и размеров. Разрешается удалять крепление бамперов к крыльям автомобилей.

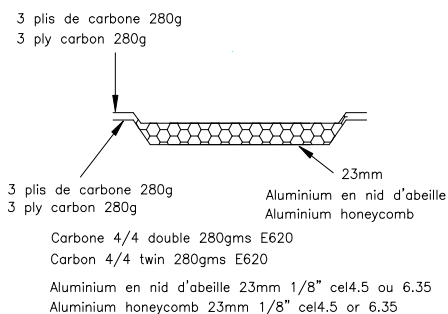
3.22.11. Разрешается снятие и изменение обогревающих устройств при условии, что будут обеспечены способы предотвращения запотевания лобового стекла.

3.22.12. Детали кузова (кроме силовых элементов) могут быть заменены на аналогичные от любой модели автомобиля данного модельного ряда.

3.22.13. Допускается использование неметаллических деталей кузова, омологированных в расширениях VO, VK и VKS, даже если омологация закончилась более 4-х лет назад. В таком случае ширина автомобиля не должна превышать соответствующий параметр, указанный в карте омологации. Допускается замена передних крыльев, крышки багажника и 3-ей / 5-ой двери на детали, изготовленные из легкого сплава или неметаллических материалов. Внешний вид таких деталей должен повторять внешний вид оригинальных деталей, с учетом разрешенных изменений.

3.22.14. Разрешается удаление внутренних усилителей капота и крышки багажника и внутренних панелей 3-ей или 5-ой двери.

3.22.15. Разрешается использовать боковую защиту в соответствии п. 6.7.2.3 ст 254 Приложения «J» к МСК ФИА (рис. 255-14). При этом усилительные брусья передних и задних дверей могут быть удалены.



3.22.16. Для автомобилей, у которых бамперы не являются интегрированными в кузов, разрешено удаление бамперов вместе с деталями их крепления. Образовавшиеся в кузове отверстия должны быть заварены или закрыты металлическими заглушками, закрепленными с помощью инструмента.

3.23. Балласт.

Разрешается дополнять массу автомобиля установкой балласта, закрепленного с помощью инструмента. Балласт не должен располагаться вне кузова и изменять внешний вид автомобиля. Допускается использовать только одно запасное колесо в качестве балласта. Балласт должен быть выполнен из сплошных металлических блоков, закрепленных к кузову сквозными болтами или шпильками диаметром не менее 12 мм с усилительными пластинами, приваренными к кузову. Площадь каждой пластины должна быть не менее 4000 мм², толщина не менее 3 мм. Количество точек крепления не менее 2 на каждые 20 кг балласта. Должна быть предусмотрена возможность опломбирования балласта.

© Российская автомобильная федерация 2012
Комитет Ралли РАФ