

УТВЕРЖДЕНО



Решением Президиума

ОО «Белорусская автомобильная

федерация» 16.02.2022

федерация»

ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ
к транспортным средствам, участвующим
в соревнованиях по дрег-рейсингу
в Республике Беларусь с 2022 года

2022 г.

Настоящий документ устанавливает основную спортивную классификацию транспортных средств, участвующих в соревнованиях по дрег-рейсингу и технические требования (далее - ТТ) к этим транспортным средствам. ТТ содержат перечень ограничений, а также разрешенных изменений и дополнений при подготовке транспортного средства к соревнованиям. Эти требования являются обязательными, а их нарушение влечет за собой наказание, предусмотренное Спортивным кодексом БАФ. Если в том или ином пункте ТТ дается перечень разрешенных переделок, замен и дополнений, то все технические изменения, не указанные в этом перечне – **ЗАПРЕЩАЮТСЯ**. Если же в пункте ТТ дается перечень запрещений и ограничений, то все технические изменения, не указанные в этом перечне – **РАЗРЕШАЮТСЯ**.

Настоящее приложение вступает в силу с момента их утверждения и одновременно отменяет все ранее выпущенные ТТ к дрег-рейсингу. Данные требования распространяются на любые виды соревнований по дрег-рейсингу: официальные и неофициальные.

ГЛАВА 1: ОПРЕДЕЛЕНИЯ	3
ГЛАВА 2: ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА СОРЕВНОВАНИЯХ	5
ГЛАВА 3: ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ЭКИПИРОВКЕ ПИЛОТОВ	6
ГЛАВА 4: ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ТС	8
ГЛАВА 5: КЛАССИФИКАЦИЯ ТС	8
ГЛАВА 6: ДОПУСТИМЫЕ ИЛИ ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ МОДИФИКАЦИИ И ДОПОЛНЕНИЯ	9
ГЛАВА 7: ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ТС ГРУППЫ SPORT	9
ГЛАВА 8: ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ТС ГРУППЫ PRO	14
ГЛАВА 9: WHEELIEBAR	28
ПРИЛОЖЕНИЕ 1: КРЕПЛЕНИЕ СПОРТИВНЫХ СИДЕНИЙ К КУЗОВУ ТС	29
ПРИЛОЖЕНИЕ 2. УСТАНОВКА СПОРТИВНЫХ РЕМНЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ	32
ПРИЛОЖЕНИЕ 3. ЗАКРЕПЛЕНИЕ РЕМНЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ.	35
ПРИЛОЖЕНИЕ 4. СХЕМЫ КАРКАСОВ БЕЗОПАСНОСТИ	36

ГЛАВА 1: ОПРЕДЕЛЕНИЯ

- 1.1. **БАФ.** Белорусская автомобильная федерация. (<http://baf.by/>)
- 1.2. **FIA.** Международная автомобильная федерация. (<http://www.fia.com/>)
- 1.3. **НАФ.** Национальная Автомобильная Федерация или Национальный Клуб, признанные FIA в качестве единственного обладателя спортивной власти в стране. НАФ в Беларуси является Белорусская Автомобильная Федерация (БАФ) (см. Статью 3 СК БАФ).
- 1.4. **МСК FIA.** Международный Спортивный Кодекс FIA.
- 1.5. **СК БАФ.** Спортивный кодекс Белорусской автомобильной федерации.
- 1.6. **КиТТ.** Документ БАФ «Классификация и технические требования к автомобилям, участвующим в спортивных соревнованиях».
- 1.7. **DRTR.** Документ FIA «Drag Racing: Technical Regulations and Race Procedures».
- 1.8. **SFI** (Safety Foundation Institute). Организация по сертификации автомобильного оборудования (США) (<http://www.sfifoundation.com/>).
- 1.9. **Технические требования (ТТ).** Настоящий документ – «Технические требования к транспортным средствам, участвующим в соревнованиях по дрег-рейсингу», включая все его Главы и Приложения.
- 1.10. **Транспортное средство (ТС).** В данном документе транспортным средством (далее по тексту ТС) называется транспортное средство, построенное заводом-изготовителем, специализированным ателье (сервисом), или самостоятельно, на базе серийно выпускаемых автомобилей, а также индивидуальные проекты, предназначенные для участия в соревнованиях по дрег-рейсингу.
- 1.11. **Дрег-рейсинг** (гонки на ускорение) – Параллельные парные заезды на ускорение не менее двух ТС и не более четырех ТС по прямому участку трассы со стартом с места и финишем ходом на установленную регламентом дистанцию.
- 1.12. **Е.Т.** (Elapsed Time) – «Чистое время» прохождения дистанции – это время, затраченное ТС на преодоление дистанции с момента пересечения стартовой линии до пересечения финишной линии. Основной показатель в дрег-рейсинге.
- 1.13. **Р.Т.** (Reaction Time) – «Время реакции» – это время, затраченное ТС с момента включения зеленого сигнала светофора до момента пересечения стартовой линии (стартового луча).
- 1.14. **Ф.Т.=Е.Т.+Р.Т.** (Full Time) – «Грязное время» – это время, затраченное ТС на преодоление дистанции с момента включения зеленого сигнала светофора до пересечения финишной линии (финишного луча).
- 1.15. **FWD.** ТС, имеющие привод только на переднюю ось.
- 1.16. **RWD.** ТС, имеющие привод только на заднюю ось.
- 1.17. **AWD.** ТС, имеющие привод на две оси.
- 1.18. **Заявитель (УЧАСТНИК)** – Любое юридическое или физическое лицо, принимающее участие в соревновании.
- 1.19. **Пилот (водитель)** – Лицо, управляющее ТС в ходе спортивного соревнования.
- 1.20. **Свободный (без ограничений).** Деталь может быть обработана, изменена, заменена или удалена полностью, или частично. Полная свобода касается также материалов, формы и количества.
- 1.21. **Оригинальный / оригинальное происхождение.** Термины, означающие, что данное ТС, его узел(ы) или деталь(и) соответственно, не подвергающиеся или подвергшиеся какой-либо последующей доработке, идентифицируемы по конструкторской документации предприятия-изготовителя либо путем сравнения с соответствующим эталонным изделием, независимо приобретенным через розничную торговую сеть (за счет Участника, чье ТС контролируется). При этом допускаются как оригинальные изделия (устанавливаемые изготовителем ТС в качестве комплектующей единицы), так и запасные части, рекомендованные для установки (замены) изготовителем ТС. Последнее предложение относится в основном к расходным материалам и изделиям (фильтры, свечи, ремни и т.п.)
- 1.22. **Взаимозаменяемость.** Термин, означающий, что установленный на ТС неоригинальный элемент сохраняет оригинальные крепления и присоединительные размеры, а также оригинальное расположение на ТС. Этот термин означает также и то, что взамен измененного может быть вновь установлен оригинальный элемент и при этом, ТС и его соответствующая система (двигатель, подвеска и т.п.) будут работать в штатном режиме.
- 1.23. **Опасная конструкция.** Ввиду того, что даже при формальном соответствии ТС настоящим ТТ, не исключается возможность технических решений, представляющих

опасность для пилота и окружающих, ТС может быть не допущен к соревнованиям, если конструкция данного ТС или какого-либо его элемента будет признана опасной. Принятие окончательного решения по данному вопросу на соревнованиях является прерогативой Руководителя гонки, но только после официального объяснения (*обращения или предписания*) своего решения со стороны старшего Технического комиссара гонки, а между соревнованиями – Технического комитета БАФ.

- 1.24. **Семейство материалов.** Сталь, алюминий или пластмасса и т.п. Легирующие компоненты не имеют значения.
- 1.25. **Подрессоренные части ТС.** Все части ТС, за демпфированные относительно дороги подвеской колес, другими словами, относительно колес – все части, расположенные за пределами точек и осей поворота деталей подвески.
- 1.26. **Шасси ТС.** Несущая структура ТС, вокруг которой собраны механические компоненты и кузов, включая любую часть указанной структуры.
- 1.27. **Кузов ТС.** Снаружи: все подрессоренные части ТС, омываемые потоком воздуха. Внутри: пассажирский салон и багажник. Типы кузова подразделяются на:
- полностью закрытый кузов;
 - полностью открытый кузов;
 - конвертируемый кузов с опускаемой крышей (складной) или со съемной крышей из твердого материала (жесткий верх);
 - ТС, построенные на базе кузовных ТС;
 - пространственная рама (кузов, собранный вокруг каркаса безопасности с установленными и закрепленными на нем элементами шасси).
- 1.28. **Сиденье.** Две поверхности, составляющие подушку сиденья и спинку. Спинка сиденья - поверхность, простирающаяся вверх от основания позвоночника нормально сидящего человека. Подушка сиденья - поверхность, простирающаяся вперед от основания позвоночника нормально сидящего человека.
- 1.29. **Багажное отделение.** Любой объем внутри ТС, отличающийся от пассажирского салона и моторного отсека. Это отделение ограничено в длину структурными перегородками, устанавливаемыми при изготовлении ТС, и/или задней частью сидений (если это возможно, то откинутых назад на угол максимум 15°). Это отделение ограничено в высоту структурой и/или съемной панелью, устанавливаемой изготовителем, или, при их отсутствии, горизонтальной плоскостью, проходящей через самую низкую точку ветрового стекла.
- 1.30. **Пассажирский салон (кокпит).** Структурный внутренний объем, в котором размещаются пилот и пассажиры.
- 1.31. **Капот.** Часть кузова транспортного средства, защищающая двигатель и другие элементы моторного отсека от воздействия внешних факторов.
- 1.32. **Крыло.** Крыло – область, определенная согласно Рис 1.

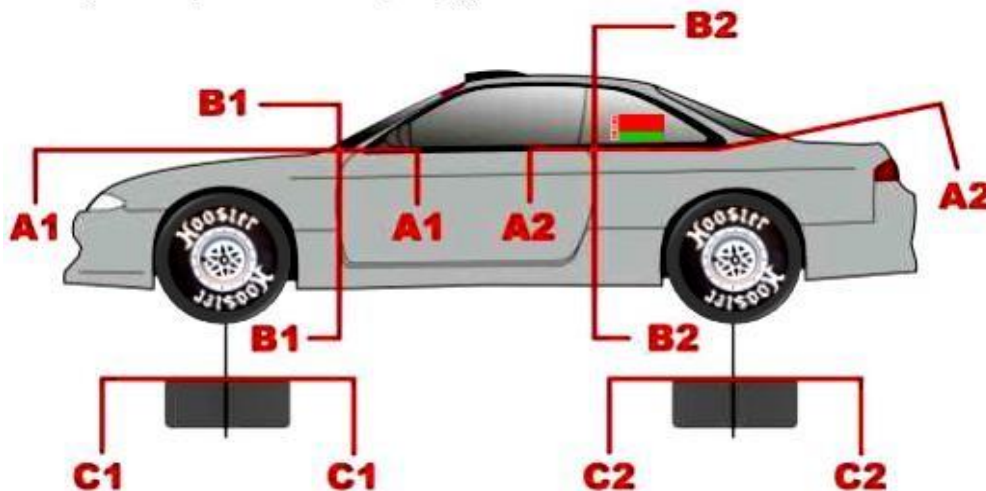


Рис. 1

- 1.32.1. Переднее крыло – область, омываемая потоком воздуха, определенная внутренней поверхностью комплектного колеса стандартного ТС (C1/C1), передней кромкой передней двери (B1/B1) и расположенная ниже плоскости, параллельной дверным порогам и

- касающейся нижних углов видимой части лобового стекла (A1/A1).
- 1.32.2. Заднее крыло – область, омываемая потоком воздуха, определенная внутренней поверхностью комплектного колеса стандартного ТС (C2/C2), передней кромкой задней боковой двери (B2/B2), расположенная ниже нижней кромки видимой части стекла задней боковой двери, ниже касательной к нижней кромке видимой части заднего стекла и нижнему заднему углу нижней части бокового стекла задней двери (A2/A2).
- 1.32.3. В случае двух дверных ТС (B1/B1) и (B2/B2) будут определены передней и задней частью одной и той же двери.
- 1.33. **Амортизатор.** Устройство для гашения механических колебаний упругих систем.
- 1.34. **Система выпуска отработавших газов (ОГ).** Система, через которую отводятся отработавшие газы от двигателя, включающая все элементы от разъемов с головками блока до отверстий, через которые ОГ выходят в атмосферу, а именно: выпускные коллекторы, каталитические нейтрализаторы, резонаторы, глушители и трубы.
- 1.35. **Гидравлический амортизатор.** Амортизатор, гасящий колебания за счет гидравлического (вязкостного) сопротивления залитой в него жидкости.
- 1.36. **Газонаполненный амортизатор.** Гидравлический амортизатор, в котором объем, не занятый жидкостью, заполнен сжатым газом.
- 1.37. **Рулевое управление.** Все элементы от рулевого колеса до внешних наконечников рулевых тяг включительно, предназначенные для поворота управляемых колес (относительно оси шкворня), включая также их крепления и сервоприводы.
- 1.38. **SPORT (Спорт).** Название группы, к которой в соответствии с данными ТТ относится то или иное ТС.
- 1.39. **PRO (Про).** Название группы, к которой в соответствии с данными ТТ относится то или иное ТС.
- 1.40. **Время действия и порядок изменений настоящих требований.** Данные ТТ вводятся на минимальный срок – 1 год, после чего их действие продлевается, до публикации новых ТТ. При этом в соответствии с СК БАФ могут вводиться изменения, не нарушающие концепции данной группы ТС, не вынуждающие Участника менять или существенно переделывать (например, в случае явных неудобств при применении какого-либо обусловленного ТТ решения, не влияющего на безопасность и скоростные показатели ТС; при изменении спецификации поставок отдельных комплектующих изделий и запасных частей и т.д.). В особых случаях отдельные изменения и дополнения, касающиеся безопасности, могут вводиться в действие немедленно после опубликования. В этом случае характер изменений таков, что соответствующая доработка ТС реально выполняема Участниками в установленные сроки либо обеспечивается путем технической поддержки Организатора.
- 1.41. **WheelieBar (Виллибар).** Внешняя дополнительная часть конструкции кузова, которая является вспомогательным элементом, обеспечивающим контроль над подъёмом передней оси ТС.

ГЛАВА 2: ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА СОРЕВНОВАНИЯХ

- 2.1. Каждый Участник соревнования обязан сам доказать Техническим контролерам, что его ТС полностью соответствует данным ТТ в любой момент соревнования.
- 2.2. В случае необходимости, по запросу Технических контролеров, предъявить официальные документы от завода-изготовителя или официального дилера данного ТС.
- 2.3. В случае, если ТС не удовлетворяет хотя бы одному из требований данных ТТ, то данное ТС не допускается к участию в соревнованиях на данном этапе. Технический комиссар обязан указать минимум одно из несоответствий ТТ.
- 2.4. Участник, ТС которого не прошло техническую инспекцию, перед конкретным соревнованием, вправе направить запрос на указание всех возможных несоответствий ТТ после соревнования. Технический комиссар должен согласовать с Участником дату и время более детального обследования ТС, после которого выдается акт на устранение всех замечаний. Данный акт должен быть предъявлен со всеми устранениями замечаний перед следующим соревнованием.
- 2.5. Зона стоянки ТС в техническом парке должна иметь защитное покрытие, предотвращающее её загрязнение.
- 2.6. Каждая зона стоянки ТС должна быть оборудована хотя бы одним огнетушителем с действующим сроком службы и массой заряда не менее 2 кг.

- 2.7. В каждой зоне стоянки ТС должна находиться минимум одна автомобильная медицинская аптечка с действующим сроком службы.
- 2.8. Каждая зона стоянки ТС должна быть оборудована подстилкой из не промокающего и не разъедающегося от ГСМ материала (баннерная ткань, пленка ПВХ и др.) размером минимум на 20 см выступающим за контур ТС с каждой стороны.
- 2.9. В случае заправки ТС в зоне стоянки, рекомендовано использование прорезиненного коврика под ногами заправщика. Рекомендовано использование ручных насосов.

ГЛАВА 3: ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ЭКИПИРОВКЕ ПИЛОТОВ

3.1. Защитные шлемы

- 3.1.1. Защитные шлемы обязательны к применению на любых соревнованиях по дрифт-рейсингу.
- 3.1.2. **ОБЯЗАТЕЛЬНО** применение предназначенных для автомобильных соревнований, либо наличие соответствующих стандартов, указанных в техническом листе №25 FIA (лист сертифицированных шлемов Snell Foundation).
- 3.1.3. Пилоты открытых ТС должны использовать только интегральные (закрытые) шлемы, оснащенные визором.
- 3.1.4. Не допускается использование защитных шлемов с видимыми повреждениями, потертостями.
- 3.1.5. Шлем должен быть подходящего размера, без внешних повреждений и полностью застегнутым во время всех заездов.
- 3.1.6. Рекомендуется применение системы FHR (HANS) (фронтальная защита головы и шеи) при ее использовании шлем обязательно должен быть с допуском к его использованию с системой FHR (HANS). Так же возможно использование шейного бандажа.
- 3.1.7. Применение системы FHR (HANS) со специальным шлемом – **ОБЯЗАТЕЛЬНО**, в случае, если время прохождения дистанции на 1/4 мили быстрее 9,500 сек., либо быстрее 5,900 сек. на 1/8 мили.

Соответствующие сертификаты для шлемов приведены в Таблице 1:

	1/4 мили	1/8 мили	1/4 мили	1/8 мили	1/4 мили	1/8 мили	1/4 мили	1/8 мили
	Медленнее 12,500 сек.	Медленнее 7,9 сек.	Быстрее 12,500 сек.	Быстрее 7,9 сек.	Быстрее 12,000 сек.	Быстрее 7,6 сек.	Быстрее 9,500 сек.	Быстрее 5,9 сек.
Любой мотоциклетный шлем	X	X						
Любой автомобильный шлем	X	X						
DOT	X	X	X	X				
ECE R22-05	X	X	X	X				
BS6658 Type B (зеленая этикетка)	X	X	X	X				
BS6658 Type A (синяя этикетка)	X	X	X	X				
SFI 41.1, 41.1A (открытый)	X	X	X	X				
SFI 41.1, 41.2A (закрытый)	X	X	X	X				
Snell M95, M2000, M2005, M2010, M2015	X	X	X	X				
BS6658 Type A / FR (красная этикетка)	X	X	X	X	X	X		
SFI 31.1, 31.1A (открытый)	X	X	X	X	X	X		
Snell K98, K2005, K2010, K2015	X	X	X	X	X	X		
Snell SA95, SA2000	X	X	X	X	X	X		
Snell SA2005, SA2010, SAN2010, SA2015 (открытый)	X	X	X	X	X	X		
FIA 8858-2002, 8858-2010 (открытый)	X	X	X	X	X	X		
FIA 8859--2015 (открытый)	X	X	X	X	X	X		
Snell EA2016 (открытый)	X	X	X	X	X	X		
FIA 8860-2004, 8860-2010 (открытый)	X	X	X	X	X	X		
SFI 31.1, 31.2A (закрытый)	X	X	X	X	X	X	X	X
Snell SA2005, SA2010, SAN2010, SA2015 (закрытый)	X	X	X	X	X	X	X	X
FIA 8858-2002,8858-2010 (закрытый)	X	X	X	X	X	X	X	X
FIA 8859-2015 (закрытый)	X	X	X	X	X	X	X	X
Snell EA2016 (закрытый)	X	X	X	X	X	X	X	X
FIA 8860-2004, 8860-2010 (закрытый)	X	X	X	X	X	X	X	X

3.2. Защитная одежда

- 3.2.1. Обязательно использование спортивного (гоночного) комбинезона, комбинезоны механика – **ЗАПРЕЩЕНЫ**.
- 3.2.2. На любых спортивных соревнованиях по дрег-рейсингу **ОБЯЗАТЕЛЬНО** использование защитной одежды.
- 3.2.2.1. Для ТС с временем прохождения дистанции медленнее 12,500 сек. на 1/4 мили, либо медленнее 7,900 сек. на 1/8 мили, **ОБЯЗАТЕЛЬНО** использование закрытой одежды с длинным рукавом и штанами без использования синтетических материалов, рекомендуется использование омологированных спортивных комбинезонов, допускаются с просроченной омологацией. Рекомендуется нательное бельё для автоспорта по стандартам, указанным в п.3.2.2.4.
- 3.2.2.2. Для ТС с временем прохождения дистанции быстрее 12,499 сек. на 1/4 мили, но медленнее 12,001 сек. на 1/4 мили, либо быстрее 7,899 сек. на 1/8 мили, но медленнее 7,561 сек., **ОБЯЗАТЕЛЬНО** использование только омологированных спортивных комбинезонов, допускается наличие минимум картинговой омологации, а также с просроченной омологацией. Рекомендуется нательное бельё для автоспорта по стандартам, указанным в п.3.2.2.4.
- 3.2.2.3. Для ТС с временем прохождения дистанции быстрее 12,000 сек. на 1/4 мили, но медленнее 9,501 сек. на 1/4 мили, либо быстрее 7,560 сек. на 1/8 мили, но медленнее 5,990 сек., **ОБЯЗАТЕЛЬНО** использование только автомобильных омологированных спортивных комбинезонов, допускаются с просроченной омологацией. Рекомендуется нательное бельё для автоспорта по стандартам, указанным в п.3.2.2.4.
- 3.2.2.4. Для ТС с временем прохождения дистанции быстрее 9,499 сек. на 1/4 мили, либо быстрее 5,989 сек., **ОБЯЗАТЕЛЬНО** использование только автомобильных омологированных спортивных комбинезонов, с действующей омологацией. **ОБЯЗАТЕЛЬНО** использование нательного белья для автоспорта (штаны, майка, носки), соответствующих стандартам: FIA 8856-2000, FIA 1986 или SFI FoundationInc 3.2A/1.
- 3.2.3. На любых спортивных соревнованиях, для ТС, имеющих дугу или каркас безопасности, **ОБЯЗАТЕЛЬНО** применение подшлемника, перчаток и спортивных ботинок, соответствующих стандартам: FIA 8856-2000, FIA 1986 или SFI FoundationInc 3.2A/1.
- 3.2.4. Одежда должен быть подходящего размера, без внешних повреждений и полностью застегнута во время всех заездов.
- 3.2.5. Не допускается использование защитной одежды с видимыми повреждениями, потерями.

Соответствующие сертификаты для комбинезонов приведены в Таблице 2:

	1/4 мили	1/8 мили	1/4 мили	1/8 мили	1/4 мили	1/8 мили	1/4 мили	1/8 мили
	Медленнее 12,500 сек.	Медленнее 7,9 сек.	Быстрее 12,499 сек.	Быстрее 7,899 сек.	Быстрее 12,000 сек.	Быстрее 7,560 сек.	Быстрее 9,500 сек.	Быстрее 5,990 сек.
Закрытая одежда (длинный рукав и штаны)	X	X						
Любой автомобильный комбинезон, CIK-FIA, FIA 8856-2000, FIA 1986, SFI FoundationInc 3.2A/1 допускается любая, в том числе, картинговая омологация	X	X	X	X				
Омологированный автомобильный спортивный комбинезон FIA 8856-2000, FIA 1986, SFI FoundationInc 3.2A/1, допускается просроченная омологация	X	X	X	X	X	X		
Омологированный автомобильный спортивный комбинезон FIA 8856-2000, FIA 1986, SFI FoundationInc 3.2A/1, разрешается использование только с действующей омологацией Обязательно нательное бельё по стандартам FIA	X	X	X	X	X	X	X	X

- 3.2.6. Не допускается использование защитной одежды с видимыми повреждениями, потерями.

ГЛАВА 4: ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ТС

- 4.1. Разрешаются только те изменения серийных деталей, узлов и агрегатов, а также установка или снятие оборудования, которые четко регламентированы настоящими ТТ как Общими, так и для каждой Группы ТС.
- 4.2. ТС должны соответствовать требованиям безопасности данной Группы.
- 4.3. На каждое ТС, имеющее установленную дугу или каркас безопасности, обязательно должен быть оформлен и предоставляться на технические инспекции спортивный технический паспорт (далее-СТП) установленного образца НАФ.
- 4.4. Запрещено применение титана, магния и сплавов на их основе, если это не разрешено соответствующим пунктом настоящих Требований.
- 4.5. Запрещается перевозка на ТС во время заездов любого незакрепленного оборудования и инструмента.

ГЛАВА 5: КЛАССИФИКАЦИЯ ТС

- 5.1. ТС, допускаемые к соревнованиям по дрег-рейсингу:

5.1.1. **ГРУППА SPORT (СПОРТ):**

- *Серийные ТС с приводом на одну или две оси, кузовные ТС с закрытыми колесами, капотом, решеткой радиатора, лобовым стеклом (купе, седаны, хетчбеки, родстеры, пикапы, универсалы), предназначенные для движения по дорогам общего пользования с изменениями, указанными в Главе 7 данных ТТ.*
- *Серийные ТС не старше 10 лет с момента регистрации/ввода в эксплуатацию ТС, время прохождения дистанции на 1/4 мили медленнее 9,501 сек., либо медленнее 6,001 сек. на 1/8 мили.*
- *Спорт-кары, супер-кары и гипер-кары максимальная конструктивная скорость которых предусмотрена заводом изготовителем более 250 км/ч, время прохождения дистанции на 1/4 мили медленнее 9,501 сек., либо медленнее 6,001 сек. на 1/8 мили.*
- *Электрические и гибридные ТС без каких-либо доработок.*

- 5.1.2. В случае возникновения спорной ситуации, либо вопросов у технических комиссаров к ТС и допуску его на соревнование, Участник сам обязан предоставить информацию о заводских документах марки и модели ТС от официального дилера либо представителя марки с идентичным VIN номером, соответствующим представленным ТС и документами, согласно завода изготовителя.

- 5.1.3. Во всех остальных случаях ТС будут относиться к группе PRO.

- 5.1.4. В случаях превышения установленных лимитов времени при прохождении дистанции на 1/4 или 1/8 мили, либо максимальной конструктивной скорости завода-изготовителя на финише, влекущую за собой установку дуги или каркаса безопасности, а также какие-либо изменения, не указанные в Главе 7, автоматически рассматриваются согласно ТС группы PRO, которые должны соответствовать Главе 8.

5.2. **ГРУППА PRO (ПРО):**

- *Серийные ТС с приводом на одну или две оси, кузовные ТС с закрытыми колесами, капотом, решеткой радиатора, лобовым стеклом (купе, седаны, хетчбеки, родстеры, пикапы, универсалы), предназначенные для движения по дорогам общего пользования с изменениями, указанными в Главе 8 данных ТТ.*
- *Серийные ТС с приводом на одну или две оси, кузовные ТС с закрытыми колесами, капотом, решеткой радиатора, лобовым стеклом (купе, седаны, хетчбеки, родстеры, пикапы, универсалы), старше 10 лет с момента регистрации/ввода в эксплуатацию ТС и время прохождения дистанции на 1/4 мили быстрее 11,500 сек., либо быстрее 7,200 сек. на 1/8 мили.*
- *Серийные ТС с приводом на одну или две оси, кузовные ТС с закрытыми колесами, капотом, решеткой радиатора, лобовым стеклом (купе, седаны, хетчбеки, родстеры, пикапы, универсалы), не старше 10 лет с момента регистрации/ввода в*

эксплуатацию ТС и время прохождения дистанции на 1/4 мили быстрее 9,500 сек., либо быстрее 6,000 сек. на 1/8 мили.

- Спорт-кары, супер-кары и гипер-кары максимальная конструктивная скорость которых предусмотрена заводом изготовителем более 250 км/ч, время прохождения дистанции на 1/4 мили быстрее 9,500 сек., либо быстрее 6,000 сек. на 1/8 мили.
- Электрические и гибридные ТС с какими-либо доработками.
- Гоночные ТС специальной подготовки, построенные в единичном экземпляре или выпущенные малыми сериями (дрифтстеры, алтэреды, промоды, топ фуйлы, фани кары и прототипы с силуэтами серийных, модернизированных кузовов из пластика), имеющие сертификат NHRA, IHRA, NMCA, FHRA, NDRS или карту омологации или сертификат FIA или НАФ - членов FIA.

5.2.1. Серийные ТС, а также не серийные ТС с приводом на одну или две оси, кузовные ТС с закрытыми колесами, капотом, решеткой радиатора, лобовым стеклом (купе, седаны, хетчбеки, родстеры, пикапы, универсалы), не предназначенные для движения по дорогам общего пользования с изменениями, противоречащими указанным в Главах 7 или 8 данных ТТ, а также картинги, багги и гоночные формулы всех классов с открытыми колесами и самодельные не сертифицированные гоночные ТС – **ЗАПРЕЩЕНЫ**, но **разрешены** к использованию в показательных заездах и на установление рекордов, под полную ответственность, возлагаемую непосредственно на Пилота данного ТС.

ГЛАВА 6: ДОПУСТИМЫЕ ИЛИ ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ МОДИФИКАЦИИ И ДОПОЛНЕНИЯ

- 6.1. ТС, конструкция которого Техническими контролерами признана опасной, не может быть допущен до соревнования.
- 6.2. Если устройство не обязательно, но установлено, оно должно быть выполнено в соответствии с предъявляемыми к нему требованиями.
- 6.3. Допустимые объемы модификаций и монтажных работ определены ниже.
- 6.4. Все модификации, которые прямо не разрешены настоящими ТТ – **ЗАПРЕЩЕНЫ**.
- 6.5. Разрешенная модификация не должна повлечь за собой неразрешенную модификацию.
- 6.6. Разрешается замена оригинальных деталей на неоригинальные, полностью взаимозаменяемые с оригинальными, поставляемые запчасти через официальные каналы сбыта и предназначенные для установки на данную модель ТС.
- 6.7. Любые гайки или болты, кроме применяемых для крепления колес, могут быть заменены на другие, при условии их изготовления из одного семейства материалов.
- 6.8. Винты или болты могут быть заменены на другие при соблюдении серийного диаметра, шага резьбы и принадлежности одному семейству материалов.
- 6.9. Класс прочности должен, по меньшей мере, соответствовать оригинальному изделию.
- 6.10. Для самонарезных винтов шаг резьбы может быть любой.
- 6.11. Контрящие элементы и шайбы свободные.

ГЛАВА 7: ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ТС ГРУППЫ SPORT

7.1. ТРЕБОВАНИЯ К ВНЕШНЕМУ ВИДУ ТС ГРУППЫ SPORT

7.1.1. Буксирные проушины.

- 7.1.1.1. Спереди и сзади должны быть предусмотрены буксирные проушины.
- 7.1.1.2. Если используются оригинальные съемные проушины, то на время проведения соревнования они должны быть установлены в рабочее положение.
- 7.1.1.3. Буксирные проушины должны быть маркированы контрастным относительно фона цветом (красным, оранжевым, желтым белым или черным).
- 7.1.1.4. При расположении проушин снизу ТС, на бамперах или спойлерах, таким же цветом должны быть нанесены стрелки в направлении проушин.
- 7.1.1.5. Антикрылья, спойлеры – свободные, при условии их надежного закрепления.

7.2. ТРЕБОВАНИЯ К КУЗОВУ ТС ГРУППЫ SPORT

- 7.2.1. Все несущие конструкции кузова должны быть серийно-изготовленными. Укорачивание, сужение, сверления, химическая обработка и другие работы по кузову с целью облегчения веса кузова и его неотъемлемых частей за счет обработки различных элементов

- комплектного кузова ТС запрещены.
- 7.2.2. Запрещается замена оригинальной крыши, крыльев и других элементов кузова, имеющих крепления к кузову отличные от болтовых (несъёмные).
- 7.2.3. ТС должны иметь все серийно-изготовленные двери с базовой системой крепления. Все двери должны функционировать как из салона, так и снаружи, и быть серийно-изготовленной конструкции, которой ТС комплектуется с завода-изготовителя. Все окна и стеклоподъемники ТС должны быть серийно-изготовленными и функционировать.
- 7.2.4. Разрешается использовать только серийно-изготовленные двери.
- 7.2.5. Все стекла ТС должны быть серийно-изготовленными.
- 7.2.5.1. Ветровое стекло должно быть многослойными.
- 7.2.5.2. На ветровом стекле не допускаются сквозные трещины и сколы на внутренней поверхности. При их возникновении, равно как и при утрате ветрового стекла в ходе соревнования, Пилоты должны использовать шлемы с защитными стеклами или защитные очки мотоциклетного типа.
- 7.2.5.3. Новое ветровое стекло должно быть установлено к ближайшему соревнованию.
- 7.2.5.4. Во время заездов все стекла ТС должны находиться в полностью закрытом положении.
- 7.2.6. Все ТС должны быть оборудованы наружными зеркалами заднего вида с обеих сторон.
- 7.2.7. Разрешается замена бамперов, капота, крышки багажника, крыльев (если они имеют заводское болтовое крепление к кузову) на такие же из композитных материалов при условии их надежного закрепления. Бампера и крылья должны быть жестко закреплены на кузове с помощью инструмента.
- 7.2.8. Замена водительской двери отличной от установленной заводом-изготовителем – **ЗАПРЕЩЕНА**.
- 7.2.9. В случае установки интеркулера, который по своим габаритам не может быть размещен без доработки переднего усилителя бампера, разрешается доработка (подрезка, сверление дополнительных отверстий) данного элемента (усилителя). Однако данные доработки не должны существенным образом влиять на общую прочность всей конструкции. Так же разрешается замена усилителей бамперов на более лёгкие при условии, что они предусмотрены заводом-изготовителем для конкретно этой модели ТС.
- 7.2.10. Полное удаление усилителей бамперов – **ЗАПРЕЩЕНО**.
- 7.2.11. Демонтаж любых элементов противотуманной и головной оптики, если она опционально была установлена заводом-изготовителем – **ЗАПРЕЩАЕТСЯ**.
- 7.2.12. Разрешается замена головной оптики на видоизмененную, но выполняющую свои функции.
- 7.3. ТРЕБОВАНИЯ К ДВИГАТЕЛЮ ТС ГРУППЫ SPORT**
- 7.3.1. Разрешен один любой серийно производимый двигатель внутреннего сгорания.
- 7.3.2. Разрешены любые модификации двигателя.
- 7.3.3. Оригинальную схему расположения двигателя / КПП относительно кузова ТС менять – **ЗАПРЕЩЕНО**.
- 7.3.4. Вносить изменения в конструкцию ТС (моторный щит, подрамник, лонжероны, точки крепления двигателя и КПП) – **ЗАПРЕЩЕНО**.
- 7.3.5. Кронштейны крепления двигателя должны быть оригинальными.
- 7.4. ТРЕБОВАНИЯ К ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЮ ТС ГРУППЫ SPORT**
- 7.4.1. **Главный выключатель электрооборудования.**
- 7.4.1.1. Все ТС должны быть оборудованы предусмотренными заводом-изготовителем замками зажигания.
- 7.4.1.2. Замок зажигания должен находиться в исправном состоянии.
- 7.4.2. **Электрооборудование.**
- 7.4.2.1. Аккумулятор, генератор, стартер свободные.
- 7.4.2.2. Перенос АКБ со штатного места – **ЗАПРЕЩЕН**.
- 7.4.2.3. Должна быть обеспечена постоянная возможность запуска двигателя за счет энергии аккумулятора, находящегося на борту ТС, что может быть проверено требованием заглушить двигатель в предстартовой зоне с последующим запуском без посторонней помощи. При этом Участник несет ответственность за оснащение ТС аккумулятором достаточной емкости.
- 7.4.2.4. Жгуты электропроводки ТС должны быть надежно закреплены для исключения

возможности обрыва и перетирания, а также контакта с деталями системы выпуска отработавших газов. Соединения проводов должны иметь надежную изоляцию.

7.4.2.5. Все световые приборы (за исключением поворотов) не должны работать в прерывистом режиме.

7.4.2.6. На имеющихся в наличии внешних световых приборах должны быть установлены лампы.

7.5. ТРЕБОВАНИЯ К ТОПЛИВУ И ТОПЛИВОПРОВОДУ ТС ГРУППЫ SPORT

7.5.1. Топливо.

7.5.1.1. Разрешено любое жидкое углеводородное топливо (бензин, дизельное топливо, спирты, газ и т.п.).

7.5.1.2. Использование нитрометана, оксид пропилена и гидразина – **ЗАПРЕЩЕНО**.

7.5.1.3. ТС, использующие в качестве топлива спирты, должны быть обозначены наклейкой с надписью **ALCOHOL**, в соответствии с рис. 2, расположенной со стороны заправочного отверстия ТС на видном месте (лучше всего в месте лючка заливной горловины бака), защищенном от повреждений. Сторона квадрата 10-12 см.



(рисунок огня, буквы и цифра 3 - черного цвета на красном фоне, размер каждой стороны 10-12 см)

Рис. 2

7.5.1.4. ТС, использующие в качестве топлива **E85** (биэтано́л) должны быть обозначены наклейкой с надписью **E85**, в соответствии с рис. 3, расположенной со стороны заправочного отверстия ТС на видном месте (лучше всего в месте лючка заливной горловины бака), защищенном от повреждений. Стороны прямоугольника 10x15 см.



(белые буквы и цифры на светло-голубом фоне, размером 10*15 см)

Рис. 3

7.5.2. Топливная система.

7.5.2.1. Разрешается использование только предусмотренных заводом-изготовителем топливных баков (заводских).

7.5.2.2. Количество и марка топливных насосов свободные. Их размещение должно соответствовать заводу-изготовителю.

7.5.2.3. Размещение топливного насоса в пассажирском салоне – **ЗАПРЕЩЕНО**.

7.5.2.4. Допускается замена оригинальных топливных трубок и их соединений соответствующими магистралями авиационного типа.

7.5.2.5. Прокладка топливных магистралей внутри пассажирского салона ТС и в непосредственной близости от карданного вала и полуосей – **ЗАПРЕЩЕНА**.

7.6. ТРЕБОВАНИЯ К СИСТЕМЕ ОХЛАЖДЕНИЯ И НАДДУВА ТС ГРУППЫ SPORT

7.6.1. Система охлаждения.

- 7.6.1.1. Радиатор, термостат, вентиляторы охлаждения, их крепления, привод, система включения и температура срабатывания – **свободные**.
- 7.6.1.2. В системе охлаждения двигателя и интеркулера разрешено использовать автомобильные антифризы, если иное не предусмотрено Регламентов соревнования.
- 7.6.1.3. Рекомендуется использовать дистиллированную воду или безводные охлаждающие жидкости типа «Evans Cool», если иное не предусмотрено Регламентом соревнования. В случае проведения гонки по проклеенному покрытию разрешается использовать только воду.
- 7.6.1.4. Экраны и воздуховоды, направляющие воздух к радиатору и расположенные перед ним - свободные. Острые края и выступ за периметр ТС, видимый сверху – **ЗАПРЕЩЕНЫ**.
- 7.6.1.5. Трубопроводы охлаждающей жидкости – **свободные**.
- 7.6.1.6. Расположение в салоне компонентов, содержащих охлаждающую жидкость двигателя и трансмиссии – **ЗАПРЕЩЕНО**.

7.6.2. Наддув.

- 7.6.2.1. Разрешено использование нагнетателей любого типа (турбины, компрессоры).
- 7.6.2.2. Интеркулер, принцип его работы (воздух-воздух, воздух-вода, воздух-лед) и его месторасположение не ограничивается в пределах подкапотного пространства и не должен выходить за пределы внешнего контура кузова.
- 7.6.2.3. Охлаждение интеркулера свободно выливающимися жидкостями – **ЗАПРЕЩЕНО**.
- 7.6.3. **Закись азота (N2O).**
- 7.6.3.1. Использование систем подачи закиси азота – **ЗАПРЕЩЕНО**.

7.7. ТРЕБОВАНИЯ К СИСТЕМЕ ВПУСКА И ВЫПУСКА ТС ГРУППЫ SPORT

7.7.1. Система впуска.

- 7.7.1.1. Разрешается установка не заводских компонентов впуска, при этом разрешается выполнить минимально необходимые для его установки изменения решетки радиатора.

7.7.2. Система выпуска.

- 7.7.2.1. На всех ТС должна быть установлена система выпуска отработавших газов (далее – СВОГ) от двигателя.
- 7.7.2.2. СВОГ должна быть металлической Резонатор, банка глушителя свободной конструкции.
- 7.7.2.3. Расположение СВОГ должно быть выведено от мотора только в место, предусмотренное заводом-изготовителем.

7.8. ТРЕБОВАНИЯ К ТРАНСМИССИИ ТС ГРУППЫ SPORT

- 7.8.1. Маховик – свободный, на основе железа.
- 7.8.2. Замена КПП допускается при ее установке на крепления, предусмотренные заводом-изготовителем.
- 7.8.3. Менять полный привод (4x4) на монопривод (4x2) или изменение монопривода (4x2) на полный привод (4x4) допускается при установке на крепления, изначально предусмотренные заводом-изготовителем в данной модели на данном кузове, если не изменяются точки крепления подвески и целостность кузова для крепления подвески.
- 7.8.4. Разрешено использование любых передаточных чисел главной передачи и коробки передач с обязательным наличием передачи заднего хода и нейтральной.
- 7.8.5. Допускаются любые виды дифференциалов (свободные, самоблокирующиеся, повышенного трения и т.д.) с возможностью разблокирования.
- 7.8.6. Дифференциалы без возможности разблокирования (постоянная жёсткая блокировка) – **ЗАПРЕЩЕНЫ**.

7.9. ТРЕБОВАНИЯ К ТОРМОЗНОЙ СИСТЕМЕ ТС ГРУППЫ SPORT

- 7.9.1. Все ТС должны иметь тормозную систему, действующую на все колеса и состоящую из двух контуров, приводимых в действие от одной педали.
- 7.9.2. Тормозная система на ТС должна быть базовой, минимум двухконтурной.
- 7.9.3. Разрешается менять: суппорты, диски, колодки и подвижные тормозные шланги (между точкой крепления на кузове и на суппорте). В любом случае должны применяться автомобильные тормозные механизмы, а также тормозные диски или барабаны заводского

изготовления.

7.9.4. Удаление системы ABS – **ЗАПРЕЩАЕТСЯ**.

7.9.5. Удаление вакуумного или электро-усиления тормозов – **ЗАПРЕЩАЕТСЯ**.

7.9.6. Охлаждение тормозов свободно выливающимися жидкостями – **ЗАПРЕЩАЕТСЯ**.

7.10. ТРЕБОВАНИЯ К ХОДОВОЙ ЧАСТИ (ПОДВЕСКЕ) ТС ГРУППЫ SPORT

7.10.1. Все ТС должны иметь подвеску, предусмотренную заводом-изготовителем.

7.10.2. Разрешается замена оригинальных опор стоек и амортизаторов подвески на жесткие опоры.

7.10.3. Ни один из элементов шасси, подвески, двигателя, трансмиссии, выпускной системы ТС, за исключением ободов и/или шин, не должен касаться земли, когда из всех шин, расположенных с одной стороны ТС (левой или правой), выпущен воздух.

7.10.4. Дорожный просвет под передней кромкой переднего бампера должен быть не менее 50 мм.

7.11. ТРЕБОВАНИЯ К КОЛЕСАМ И ШИНАМ ТС ГРУППЫ SPORT

7.11.1. Колеса (диски)

7.11.1.1. Допускаются колесные автомобильные диски, предназначенные для дорожной эксплуатации.

7.11.1.2. «Докатки» и мотоциклетные колеса с резиной – **ЗАПРЕЩЕНЫ**.

7.11.1.3. Крепление колес болтами можно заменить на крепление шпильками и гайками, при условии сохранения присоединительных размеров колесных дисков и ступиц. В этом случае выступание резьбовой части шпильки должно быть не менее диаметра шпильки (рис. 4). Болты и/или шпильки должны быть ввернуты в ступицу, не менее чем на всю глубину резьбового отверстия ступицы.

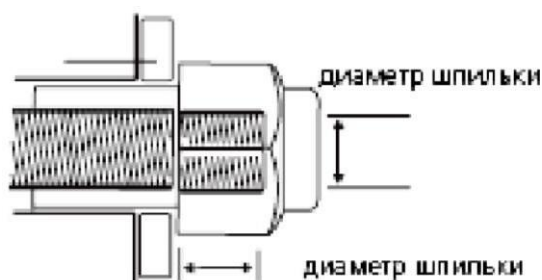


Рис. 4

7.11.1.4. Декоративные накладки и колпаки колес должны быть удалены, кроме специальных накладок или колпаков, выпущенных заводом-изготовителем специально для данной модели.

7.11.1.5. Для увеличения колеи разрешено использование проставок. Проставки должны обеспечивать центровку колеса относительно ступицы. При толщине от 15 мм и более проставки должны крепиться отдельными шпильками к ступице.

7.11.1.6. Наличие трещин, разломов и деформаций на дисках колёс не допускается.

7.11.1.7. Видимые нарушения формы и размеров крепежных отверстий в дисках колес не допускаются.

7.11.1.8. Отсутствие хотя бы одного болта или гайки крепления дисков и ободьев колес, а также ослабление их затяжки – **ЗАПРЕЩЕНО**.

7.11.1.9. Комплектные колёса одной оси должны быть с одинаковым рисунком протектора и профилем диска и шины.

7.11.2. Шины.

7.11.2.1. Остаточная глубина протектора шины должна составлять не менее 1,6 мм. Шины не должны иметь механических повреждений.

7.11.2.2. Применение шин с рисунком, восстановленным по изношенному протектору – **ЗАПРЕЩЕНО**.

7.11.2.3. Максимально допустимые для шин скорость и нагрузка не должны быть меньше показателей технических характеристик ТС во время соревнований.

7.11.2.4. Разрешается применение шин, сертифицированных для дорог общего пользования и шин, предназначенных для соревнований по дрифт-рейсингу. На дорожных сликах (на

боковине должно быть нанесено фабричным способом клеймо в виде буквы «Е» с индексом в круге или обозначение D.O.T.), соответствующих по грузоподъемности и индексу скорости.

7.11.2.5. Допускается установка колёсных дисков и шин иной размерности, чем предусмотрено конструкцией ТС.

При этом:

- колесо ни одной своей частью, как при прямолинейном движении, так и при повороте, а также при работе подвески не должно касаться ни одной детали кузова, подвески, тормозной системы и рулевого управления;
- ширина посадочной части профиля шины должна соответствовать ширине обода;
- диаметр расположения крепёжных отверстий, отверстия под ступицу должен соответствовать требованиям конструкции ТС.
- допускается использование переходного (центровочного) кольца в отверстии под ступицу;
- колёсные диски и шины, при прямолинейном выставлении, не должны выступать за пределы кузова при осмотре сверху (должны быть полностью закрыты). В случае если это невозможно по причине особенностей кузова ТС и колёса остаются частично открытыми, должны быть установлены и надежно закреплены декоративные накладки (фендеры).

7.12. ТРЕБОВАНИЯ К БАЛЛАСТУ ТС ГРУППЫ SPORT

7.12.1. Применение балласта – **ЗАПРЕЩЕНО**.

7.13. ТРЕБОВАНИЯ К САЛОНУ ТС ГРУППЫ SPORT

7.13.1. Салон должен быть полностью комплектным. Запрещено удалять внутренние обшивки и другие элементы салона, предусмотренные заводом-изготовителем.

7.14. Сиденье пилота и ремни безопасности

- 7.14.1. Разрешается использование только стандартных сидений, предусмотренных заводом-изготовителем.
- 7.14.2. Обязательно наличие водительского сидения. Остальные сидения могут быть сняты.
- 7.14.3. Использование самостоятельно (кустарно) изготовленных сидений – **ЗАПРЕЩАЕТСЯ**.
- 7.14.4. Замена предусмотренных заводом-изготовителем ремней безопасности – **ЗАПРЕЩАЕТСЯ**.
- 7.14.5. Допускается установка специальных (усовершенствованных) спортивных сидений, предназначенных для данной модели ТС и устанавливаемых опционально. Конструкция крепления таких сидений специально предусмотрена под заводские крепления.
- 7.14.6. Установка спортивных омологированных сидений с использованием многоточечных ремней безопасности – **ЗАПРЕЩАЕТСЯ**.
- 7.14.7. Изменять расположение органов управления ТС (правосторонние либо левосторонние) – **ЗАПРЕЩЕНО**.
- 7.14.8. Рулевое колесо, рулевая колонка, педали управления и приборная панель должны быть расположены справа или слева от продольной оси ТС (за исключением случаев, когда это невозможно конструктивно) согласно схеме расположения у данной модели. Перенос всех выше указанных агрегатов на противоположную сторону – **ЗАПРЕЩЕНО**.

7.15. Дуга или каркас безопасности

Установка дуги или каркаса безопасности на ТС группы SPORT – **НЕ ТРЕБУЕТСЯ**.

ГЛАВА 8: ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ТС ГРУППЫ PRO

8.1. ТРЕБОВАНИЯ К ВНЕШНЕМУ ВИДУ ТС ГРУППЫ PRO

8.1.1. Буксирные проушины.

8.1.1.1. Спереди и сзади должны быть предусмотрены буксирные проушины.

8.1.1.2. Проушины должны быть закреплены (приварены, прикручены болтами и т.п.) к силовым элементам кузова и должны быть выполнены из стального прутка, стального троса минимальным диаметром 8 мм либо из стальной пластины эквивалентного сечения. Если используются оригинальные съемные проушины, то на время заезда они должны быть установлены в рабочее положение.

- 8.1.1.3. Все, в том числе и гибкие, проушины не должны располагаться глубже 10 см от внешней поверхности кузова.
- 8.1.1.4. Буксирные проушины должны быть маркированы контрастным относительно фона (красным, оранжевым, желтым, белым или черным) цветом.
- 8.1.1.5. При расположении проушин снизу ТС на бамперах или спойлерах таким же цветом должны быть нанесены стрелки в направлении проушин.

8.1.2. Замки капота

- 8.1.2.1. Разрешено капот и крышку багажника закрепить дополнительными запорами – как минимум по два на каждую деталь. При этом обязательно привести оригинальные замки в нерабочее состояние либо удалить их. В любом случае капот и крышка багажника (либо задняя дверь) должны быть закреплены не менее чем в 4-х точках.
- 8.1.3. Антикрылья, спойлеры – свободные, при условии их надежного закрепления.

8.2. ТРЕБОВАНИЯ К КУЗОВУ ТС ГРУППЫ PRO

8.2.1. Кузов снаружи.

- 8.2.1.1. Запрещены изменения силовой структуры кузова, от Вертикальной плоскости, проходящей через центр передней оси до вертикальной плоскости, проходящей через центр задней оси ТС. Если в ТС установлена дуга или каркас безопасности, описанные в **пункте 8.13.15** настоящих ТТ, разрешена модификация силовых элементов кузова, за исключением силовых элементов между точками крепления дуги или каркаса безопасности, также разрешено изменять, но не удалять моторный щит и центральный тоннель, при условии соблюдения герметичности салона.
- 8.2.1.2. Внешние общие линии кузова могут изменяться по следующим деталям:
 - форма и материал передних и задних бамперов;
 - материал и форма крышки багажника, капота, двери задка и крыльев;
 - съемные аэродинамические устройства (спойлеры, крылья, накладки порогов и т.п.). При условии, что они изготовлены из металла (магний запрещен) или из слоистого пластика.
- 8.2.1.3. Разрешается подрезка крыльев, минимально необходимая для свободного размещения комплектных колес. Острые кромки при этом необходимо завальцевать. Разрешается делать отверстия в передних крыльях для дополнительного отвода потоков воздуха. При виде сверху колеса должны быть эффективно закрыты крыльями, не выступать за габариты ТС.
- 8.2.1.4. Детали кузова, имеющие острые кромки в области колесных ниш, которые могут повредить шины, допускается загнуть или подрезать.
- 8.2.1.5. Съемные оригинальные детали кузова и крыша могут быть заменены на неоригинальные, надежно закрепленные, из любого жесткого материала. Они должны повторять форму оригинальных.
- 8.2.1.6. Панели задних дверей разрешено выполнять не открывающимися, надежно закрепленными с помощью инструмента.
- 8.2.1.7. Применение неоригинальной водительской двери разрешено только в случае установки дуги или каркаса безопасности и спортивных сидений.
- 8.2.1.8. Передние двери должны открываться снаружи и изнутри.
- 8.2.1.9. Предусмотренные очистители и омыватели заднего, переднего стекла и фар в полном комплекте, включая их приводные механизмы, моторы, бачки для воды, форсунки, насосы и т.д., могут быть удалены. Возникшие вследствие этого отверстия в кузове должны быть заглушены.
- 8.2.1.10. Разрешается использовать зеркало заднего вида салона, внешних боковых зеркал заднего вида при условии их закрепления в соответствии с заводом-изготовителем.
- 8.2.1.11. Допускается снятие наружных световых приборов. Образовавшиеся отверстия могут быть использованы для подачи или отвода воздуха. В случае проведения соревнований в темное время суток, обязательно наличие световых приборов.
- 8.2.1.12. Обязательно наличие одного рабочего стоп сигнала.
- 8.2.1.13. Во время заездов все стекла ТС должны находиться в полностью закрытом положении.
- 8.2.1.14. Ветровое стекло должно быть либо оригинальным, либо заменено на прозрачный монолитный поликарбонат толщиной не менее 5 мм, при этом оно должно быть оклеено прозрачной бронировочной пленкой минимальной толщиной 100 мкм для защиты от

разрушения и разбрасывания осколков в случае аварии, при этом стекло должно быть без дефектов и повреждений.

- 8.2.1.15. На ветровом стекле не допускаются трещины и сколы на внутренней поверхности. При их возникновении, равно как и при утрате ветрового стекла в ходе соревнования, Пилоты должны использовать шлемы с защитными стеклами или защитные очки мотоциклетного типа.
- 8.2.1.16. Новое ветровое стекло должно быть установлено к ближайшему соревнованию.
- 8.2.1.17. Боковые стекла Пилотов и переднего пассажира разрешено заменять прозрачным монолитным поликарбонатом толщиной не менее 3 мм, а все остальные стекла можно заменять любым жестким материалом (в том числе и непрозрачным), закрепленным с помощью инструмента (саморезы, винты, заклепки и т.п.) в полностью закрытом положении.
- 8.2.1.18. Механизмы стеклоподъемников при этом могут быть удалены. Допускается крепление в резиновые уплотнители или вклеиванием.
- 8.2.1.19. При сохранении оригинальных стекол разрешается снятие механизмов стеклоподъемников задних дверей, стекла при этом должны быть надежно зафиксированы в закрытом положении.
- 8.2.1.20. Привод стеклоподъемников свободный.
- 8.2.1.21. Допускается установка форточек в боковых передних окнах, выполненных из поликарбоната площадью не более 30% от общей площади, стекла.
- 8.2.1.22. Допускается полный либо частичный демонтаж любых элементов противотуманной и головной оптики, если она опционально была установлена заводом-изготовителем. В случае проведения соревнований в темное время суток, обязательно наличие световых приборов.

8.3. ТРЕБОВАНИЯ К ДВИГАТЕЛЮ ТС ГРУППЫ PRO

- 8.3.1. Разрешены любые двигатели.
- 8.3.2. Разрешены любые модификации двигателей.
- 8.3.3. Разрешена замена двигателей на модифицированные или двигатели другой конфигурации с изменением силовых элементов оригинального кузова.
- 8.3.4. В случае установки второго двигателя, он должен быть огражден от Пилота огнеупорной перегородкой.
- 8.3.5. Рекомендуются перед заменой двигателей, данные изменения согласовать с Техническим Комиссаром БАФ.

8.4. ТРЕБОВАНИЯ К ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЮ ТС ГРУППЫ PRO

8.4.1. Главный выключатель электрооборудования

- 8.4.1.1. Разрешается не использовать главный выключатель электрооборудования на ТС с установленным АКБ в предусмотренном месте заводом-изготовителем и ЕТ быстрее 11,000 на дистанции 1/4 мили, либо 6,930 на 1/8 мили, а также со скоростью на финише не выше 225 км/ч.
- 8.4.1.2. Наличие главного выключателя электрооборудования, исключающего образование искр (выключателя массы) – **ОБЯЗАТЕЛЬНО**.
- 8.4.1.3. Выключатель должен одновременно отключать все электрические цепи, аккумулятор, генератор, фары, звуковой сигнал, зажигание, прочие электроприборы и т.д. Должен быть обеспечен доступ к этому выключателю Пилотом, нормально сидящим на своем рабочем месте и пристегнутым ремнями безопасности.
- 8.4.1.4. Проверку работоспособности выключателя массы Технический комиссар имеет право провести в любой момент соревнования.
- 8.4.1.5. Обязательно использование наружного привода выключателя. Наружный привод выключателя должен быть установлен под лобовым стеклом. Для его размещения допускается минимально необходимая доработка кузова. Наружный привод выключателя должен быть обозначен красной молнией в голубом треугольнике с белым кантом. Каждый кант треугольника должен быть длиной не менее 12 см (рис. 5).

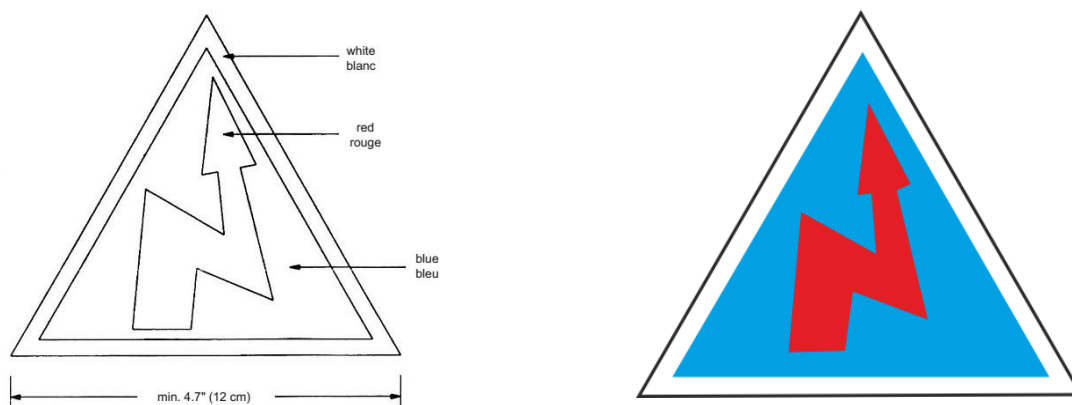


Рис. 5

8.4.2. Электрооборудование

- 8.4.2.1. Аккумулятор – свободный. Должна быть обеспечена постоянная возможность запуска двигателя за счет энергии аккумулятора, находящегося на борту ТС, что может быть проверено требованием заглушить двигатель в предстартовой зоне с последующим запуском без посторонней помощи. При этом Участник несет ответственность за оснащение ТС аккумулятором достаточной емкости.
- 8.4.2.2. Разрешено применение не более двух аккумуляторов. В любом случае аккумуляторы должны быть надежно закреплены. Для этого рекомендуется усиливать оригинальное крепление аккумуляторов. При этом допускаются доработки кузова, такие как: сверление дополнительных крепежных отверстий в площадке аккумулятора, а также приваривание дополнительных проушин для закрепления аккумулятора.
- 8.4.2.3. Допускается перенос аккумуляторов со штатных мест расположения.
- 8.4.2.4. Аккумулятор может быть размещен в салоне или багажнике ТС.
- 8.4.2.5. 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 (рис. 6). Разрушение любого элемента не должно ослаблять остальное.
- 8.4.2.6. Аккумулятор, содержащий жидкий электролит должен быть закрыт диэлектрическим кожухом, непроницаемым для жидкости, закрепленным независимо от аккумулятора, и иметь вентиляцию с выходом за пределы кузова (рис. 7). Если аккумулятор - сухая батарея, то он должен быть полностью изолирован диэлектрическим кожухом. В случае, если АКБ был перенесен со штатного места.

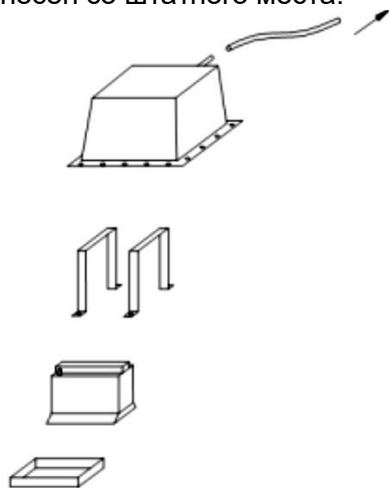


Рис. 6

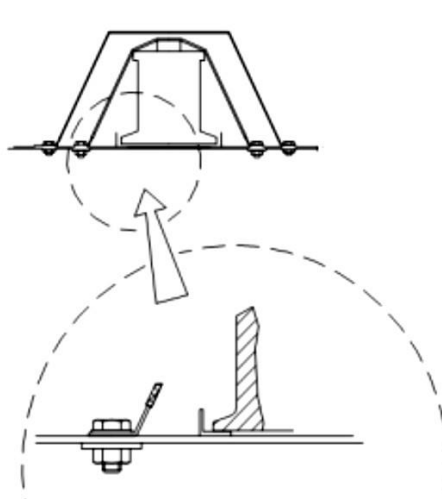


Рис. 7

- 8.4.2.7. Допускается прокладка внутри ТС силовых проводов. Они должны быть надежно закреплены на кузовных панелях. Для их прохождения через перегородки между багажником, салоном и моторным отсеком допускается просверлить в каждой перегородке отверстия. Зазоры в этих отверстиях должны быть уплотнены и силовой провод дополнительно изолирован.
- 8.4.2.8. При прохождении силового провода через салон ТС с установленной дугой или каркасом безопасности, силовой провод должен проходить внутри дуги или каркаса безопасности. Прокладка между кузовом ТС и дугой или каркасом безопасности – **ЗАПРЕЩЕНО**.
- 8.4.2.9. Контакт проводов с острыми кромками отверстий не допускается.
- 8.4.2.10. В салоне разрешен монтаж силовых выводов аккумуляторной батареи для подключения внешних источников питания.
- 8.4.2.11. Электропроводка – свободная.
- 8.4.2.12. Пучки проводов должны быть заключены в защитные оболочки, препятствующие их повреждению.
- 8.4.2.13. Отверстия в кузове для прохода пучков проводов должны иметь резиновую окантовку, плотно охватывающую проходящий пучок проводов.

8.5. ТРЕБОВАНИЯ К ТОПЛИВУ И ТОПЛИВОПРОВОДУ ТС ГРУППЫ PRO

8.5.1. Топливо

- 8.5.1.1. Разрешено любое жидкое углеводородное топливо (бензин, дизельное топливо, спирты, газ и т.п.).
- 8.5.1.2. Использование нитрометана, оксид пропилена и гидразина – **ЗАПРЕЩЕНО**.
- 8.5.1.3. ТС, использующие в качестве топлива спирты, должны быть обозначены наклейкой с надписью **ALCOHOL**, в соответствии с рис. 2, расположенной со стороны заправочного отверстия ТС на видном месте (в месте лючка заливной горловины бака), защищенном от повреждений. Сторона квадрата 10-12 см.
- 8.5.1.4. ТС, использующие в качестве топлива **E85**, должны быть обозначены наклейкой с надписью **E85**, в соответствии с рис. 3, расположенной со стороны заправочного отверстия ТС на видном месте (в месте лючка заливной горловины бака), защищенном от повреждений. Стороны прямоугольника 10x15 см.

8.5.2. Топливная система

- 8.5.2.1. Разрешается замена оригинального топливного бака на бак произвольной конструкции. При этом:
- рекомендуется применение бензобаков типа FT3 1999, FT3.5 или FT5 согласно спецификации FIA. В ином случае бензобак должен быть изготовлен из стали или алюминиевого сплава либо применен готовый металлический резервуар подходящих размеров промышленного производства, предназначенный для установки на какое-либо транспортное средство в качестве топливного бака;
 - рекомендуется заполнение бензобаков предохранительной пеной типа MIL-B- 83054 или D-Stop;
 - бак должен быть надежно закреплен не менее чем двумя стальными лентами толщиной не менее 1 мм и шириной не менее 30 мм, либо аналогичными прочими креплениями;
 - если заправочная горловина находится в багажнике, под ней в полу багажника должно быть выполнено дренажное отверстие минимальным диаметром 20 мм, для предотвращения скопления в багажнике пролитого топлива;
 - топливные баки должны быть размещены в багажном отделении или на штатном месте.
- 8.5.2.2. Также разрешается устанавливать безопасный топливный бак в подкапотном пространстве при условии использования автоматической системы пожаротушения. При этом в любом случае должна быть обеспечена изоляция салона от жидкостей и пламени. Если безопасный топливный бак размещен в багажнике двухобъемного кузова либо в подкапотном пространстве, то он должен быть заключен в контейнер, устойчивый к жидкостям и пламени, либо должен быть изолирован от салона огнестойкой металлической герметичной перегородкой.
- 8.5.2.3. Количество, марка и расположение топливных насосов – свободные. Если топливный насос размещен в багажнике двухобъемного кузова либо в подкапотном пространстве, то он должен быть заключен в контейнер, устойчивый к жидкостям и пламени, либо должен быть изолирован от салона огнестойкой металлической герметичной перегородкой.

8.5.2.4. Допускается замена оригинальных топливных трубок и их соединений соответствующими магистралями авиационного типа. При расположении топливных магистралей внутри салона для их прохождения через перегородки – как между моторным отсеком и салоном, так и между салоном и багажником – допускается выполнение минимально необходимых отверстий. При этом возможные зазоры в отверстиях должны быть герметично и надежно уплотнены. Запрещается прокладка топливных магистралей в непосредственной близости от карданного вала и полуосей. Топливные магистрали не должны иметь разъемных соединений внутри салона. Проход магистралей через перегородки кузова в соответствии с рис. 8, 9.

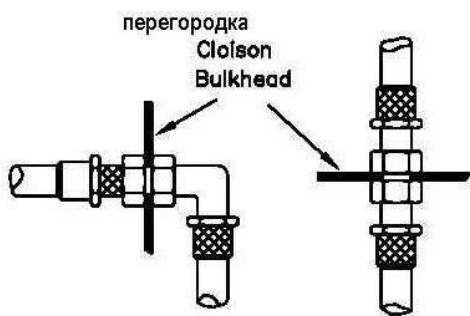


Рис. 8

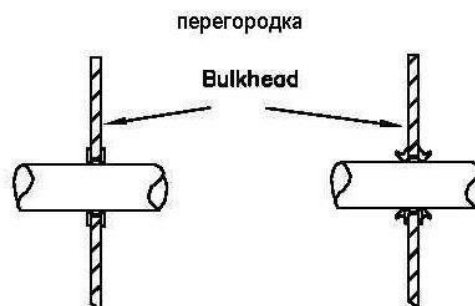


Рис. 9

8.5.2.5. При прохождении трубопровода и магистралей через салон ТС с установленной дугой или каркасом безопасности, трубопровод и магистрали должны проходить внутри дуги или каркаса безопасности. Прокладка между кузовом ТС и дугой или каркасом безопасности – **ЗАПРЕЩЕНО**.

8.5.2.6. Топливные баки должны быть оснащены герметичными пробками.

8.5.2.7. Вентиляция бака должна быть наружу ТС, исключая утечки топлива, в том числе и при опрокидывании ТС – специальный клапан.

8.5.2.8. Допускается вспомогательный топливный бак максимальной емкостью 3 литра. Он должен быть изолирован от салона огнестойкой металлической герметичной перегородкой.

8.5.2.9. Рекомендуется применение в топливной системе автоматических устройств, отключающих топливные насосы при разгерметизации системы (клапаны cut-off).

8.5.3. Система смазки и вентиляция картера

8.5.3.1. Система смазки свободная, в том числе с сухим картером.

8.5.3.2. Расположение компонентов системы смазки в салоне – **ЗАПРЕЩЕНО**.

8.5.3.3. Для доступа охлаждающего воздуха допускается выполнение необходимых отверстий в кузове, которые должны быть закрыты металлической сеткой.

8.5.3.4. Масляные магистрали должны быть металлическими или авиационного типа в металлической оплетке.

8.5.3.5. Разрешено использования открытой системы вентиляции картера. При этом все газы должны отводиться в бачок, исключая утечки жидкости, емкостью не менее 1 литра, надежно закрепленный в моторном отсеке.

8.5.3.6. Рекомендуется применение масляных сепараторов, обеспечивающих слив масла в поддон.

8.6. ТРЕБОВАНИЯ К СИСТЕМЕ ОХЛАЖДЕНИЯ И НАДДУВА ТС ГРУППЫ PRO

8.6.1. Система охлаждения

8.6.1.1. Радиатор, термостат, вентиляторы охлаждения, их крепления, привод, система включения и температура срабатывания – **свободные**.

8.6.1.2. В системе охлаждения двигателя и интеркулера разрешено использовать воду, автомобильные антифризы или безводные охлаждающие жидкости типа «Evans Cool», если иное не предусмотрено Регламентом соревнования. В случае проведения гонки по проклеенному покрытию разрешается использовать только воду.

8.6.1.3. Экраны и воздуховоды, направляющие воздух к радиатору и расположенные перед ним – **свободные**. Острые края и выступ за периметр ТС видимый сверху – **ЗАПРЕЩЕНЫ**.

8.6.1.4. Трубопроводы охлаждающей жидкости – **свободные**, как и их арматура. Они могут быть из другого материала и/или другого диаметра.

8.6.1.5. Разрешается установка радиатора охлаждения в багажном отделении, в этом случае магистрали охлаждающих жидкостей, проходящие внутри салона ТС, должны быть закрыты дополнительными кожухами.

8.6.1.6. При прохождении трубопровода и магистралей через салон ТС с установленной дугой или каркасом безопасности, трубопровод и магистрали должны проходить внутри дуги или каркаса безопасности. Прокладка между кузовом ТС и дугой или каркасом безопасности – **ЗАПРЕЩЕНО**.

8.6.2. Наддув

8.6.2.1. Разрешено использование нагнетателей любого типа.

8.6.2.2. Интеркулер, принцип его работы (воздух-воздух, воздух-вода, воздух-лед) и его месторасположение не ограничивается в пределах подкапотного пространства и не должен выходить за пределы внешнего контура кузова.

8.6.2.3. Охлаждение интеркулера свободно выливающимися жидкостями – **ЗАПРЕЩЕНО**.

8.6.3. Закись азота (N₂O)

8.6.3.1. Разрешается использование систем подачи закиси азота, предназначенных для применения в автомобилях, мотоциклах, снегоходах и доступных в свободной продаже.

8.6.3.2. Система должна быть установлена в строгом соответствии с инструкцией изготовителя. ТС, оснащенные данной системой, должны быть обозначены наклейкой в соответствии с рис. 10, расположенной на капоте возле лобового стекла на видном месте, защищенном от повреждений.

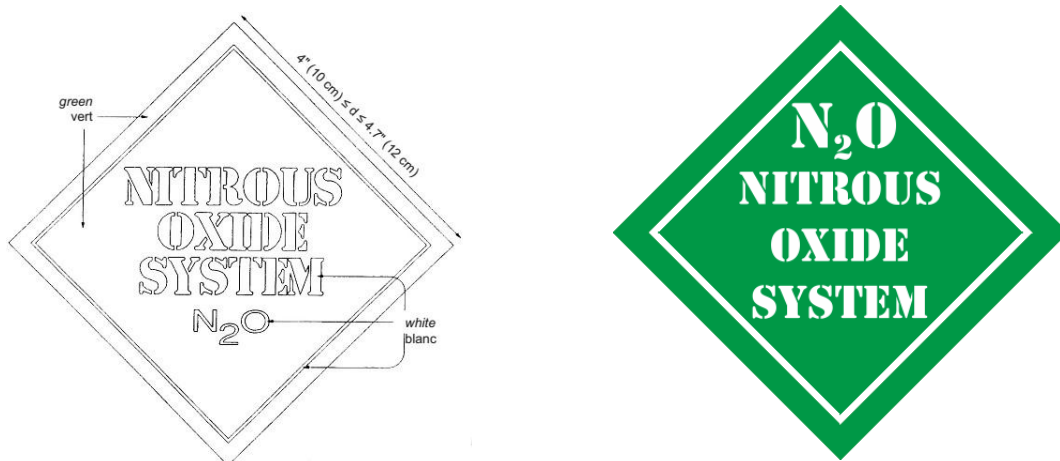


Рис. 10

8.6.3.3. Баллон с закисью азота должен быть рассчитан на давление не ниже 124 бар.

8.6.3.4. Использование медицинских баллонов – **ЗАПРЕЩЕНО**.

8.6.3.5. Внешний нагрев баллонов, кроме специализированных электрических покрывал – **ЗАПРЕЩЕН**.

8.6.3.6. Баллон с закисью азота должен быть надежно закреплен с применением инструмента, его крепления должны выдерживать замедление в 25g.

8.6.3.7. В случае использования закиси азота, обязательно наличие предохранительного клапана.

8.6.3.8. В случае установки баллона в салоне ТС, обязательна вентиляция наружу ТС. Трубопроводы должны быть авиационного типа, с металлической оплеткой.

8.7. ТРЕБОВАНИЯ К СИСТЕМЕ ВПУСКА И ВЫПУСКА ТС ГРУППЫ PRO

8.7.1. Система впуска

8.7.1.1. Разрешается установка не заводских компонентов впуска, при этом разрешается выполнить минимально необходимые для его установки изменения решетки радиатора.

8.7.2. Система выпуска

8.7.2.1. На всех ТС должна быть установлена система выпуска отработавших газов (далее – СВОГ) от двигателя.

8.7.2.2. СВОГ от головки блока цилиндров не ограничивается.

- 8.7.2.3. СВОГ от двигателя, должна быть направлена в сторону от Пилота и топливного бака и выведенная за пределы кузова ТС.
- 8.7.2.4. В случае изменения СВОГ, в ТС с дизельными и бензиновыми двигателями, труба должна быть выведена в сторону либо вверх, вниз направлять трубу – **ЗАПРЕЩЕНО**.
- 8.7.2.5. В случае переоборудования СВОГ под прямоточный выхлоп (без резонатора и глушителя), обязательное наличие крестовины на краю трубы, чтобы предотвратить вылетание частей двигателя в случае его поломки.
- 8.7.2.6. В случае использования впрыска 100%-й смеси метанола, при помощи специальных водо-метанольных систем, системы впрыска должны быть установлены в строгом соответствии с инструкцией изготовителя.
- 8.7.2.7. Система выпуска должна быть металлической.

8.8. ТРЕБОВАНИЯ К ТРАНСМИССИИ ТС ГРУППЫ PRO

- 8.8.1. Маховик – свободный, на основе железа.
- 8.8.2. Всем ТС с механическими и автоматическими коробками переключения (КП) скоростей, имеющими изменения от базовой конструкции в механизме сцепления или гидротрансформаторе или в самом сцеплении / гидротрансформаторе рекомендуется наличие кожуха, закрывающего колокол КП и удовлетворяющий требованиям SFI 4.1. (http://www.sfifoundation.com/wp-content/pdfs/specs/Spec_4.1_032713.pdf) или может быть применена кевларовая гибкая защита (Bellhousing Blanket) с сертификатом SFI 9.1 (<http://www.sfifoundation.com/>).
- 8.8.3. Разрешено менять полный привод (4x4) на монопривод (4x2). Разрешено изменение монопривода на полный привод при условии, что на кузове ТС предусмотрены заводские крепления для полноприводной трансмиссии, за исключением установки сертифицированного кит-комплекта, предназначенного для данной конкретной модели ТС, если не изменяется точки крепления подвески и целостность кузова для крепления подвески, либо если конструкция сварена по сварочным заводским точкам.
- 8.8.4. Разрешено использование любых передаточных чисел главной передачи и коробки передач с обязательным наличием передачи заднего хода.
- 8.8.5. Механизм переключения передач не ограничивается.
- 8.8.6. Разрешены различные виды дифференциалов, жестко заваренные – **ЗАПРЕЩЕНЫ**.
- 8.8.7. На ТС с открытыми карданными валами рекомендуется установка защиты (рис. 12), удерживающей карданный вал в случае его обрыва или повреждения.
- 8.8.8. На ТС, у которых оригинальный пол заменен, передний конец карданного вала, включая шарнир, должен быть заключен в стальную или титановую трубу (рис. 11) по длине 305 мм мин. (минимальная толщина стенки: 2мм для стали, 1,3 мм для титана). Труба должна быть закреплена к шасси минимум в четырех точках болтами Ø8мм и более, категории прочности не ниже 8,8.

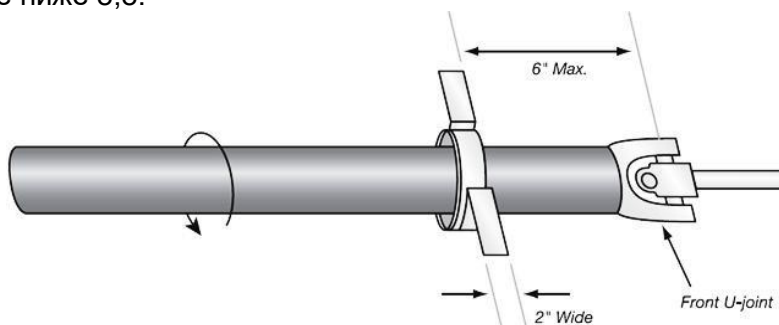


Рис.11

8.9. ТРЕБОВАНИЯ К ТОРМОЗНОЙ СИСТЕМЕ ТС ГРУППЫ PRO

- 8.9.1. Все ТС должны иметь тормозную систему, действующую на все колеса и состоящую из двух контуров, приводимых в действие от одной педали.
- 8.9.2. Система должна быть устроена так, чтобы при разгерметизации одного из контуров или любом повреждении системы передачи тормозного усилия действие педали сохранялось бы, по крайней мере, на два колеса. Схема соединения двухконтурной тормозной системы произвольная.
- 8.9.3. Расположение тормозных магистралей и способ их крепления – **свободные**. Тормозные трубки можно заменить магистралями авиационного типа. При расположении указанных

магистралей внутри кузова для их прохождения через перегородки – как между моторным отсеком и салоном, так и между салоном и багажником – допускается выполнение минимально необходимых отверстий. При этом возможные зазоры в отверстиях должны быть герметично и надежно уплотнены.

- 8.9.4. Оригинальные резиновые тормозные шланги могут быть заменены гибкими шлангами авиационного типа, для их присоединения должны применяться соответствующие адаптеры.
- 8.9.5. Защитные кожухи тормозных дисков могут быть удалены.
- 8.9.6. Охлаждение тормозов свободно выливающимися жидкостями запрещено.
- 8.9.7. В любом случае должны применяться автомобильные тормозные механизмы, а также тормозные диски или барабаны заводского изготовления.
- 8.9.8. Разрешено устанавливать тормоз с гидроприводом, действующий на любую ось для удержания ТС на стартовой позиции и при прогреве шин.
- 8.9.9. Тормозные парашюты обязательны для ТС, при скорости на финише свыше 240 км/ч требуется установка минимум одного тормозного парашюта. По требованиям FIA и NHRA, при скорости на финише свыше 320 км/ч требуется установка 2 парашютов.
- 8.9.10. При наличии установленных в рабочее положение тормозных парашютов, их активация перед каждым стартом (снятие предохранительной чеки) – **ОБЯЗАТЕЛЬНО**.
- 8.9.11. Ответственность за использование (открытие) парашюта полностью возлагается на Пилота.
- 8.9.12. Тормозной парашют должен быть изготовлен производителем специально для использования в дрифт-рейсинге.
- 8.9.13. По требованию Технического Комиссара парашют должен предоставляться к осмотру.
- 8.9.14. Повреждения купола и строп не допускаются.
- 8.9.15. Кабель для приведения парашюта в действие, должен находиться в оболочке.
- 8.9.16. Часть кабеля, находящаяся в салоне, должна быть надежно закреплена в соответствии со схемой, указанной на рис. 12 (1" – 25mm).

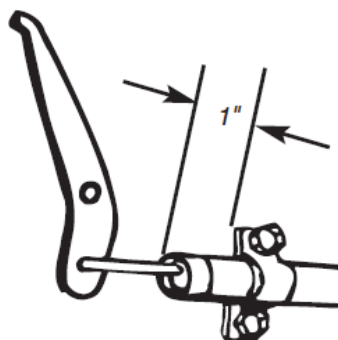


Рис. 12

- 8.9.17. Часть кабеля, расположенная возле самого парашюта должна быть надежно закреплена в соответствии со схемой, указанной на рис. 13 (12" – 300mm).

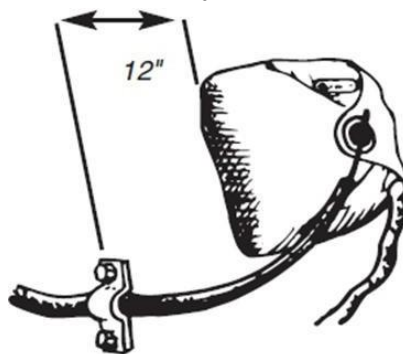


Рис. 13

8.10. ТРЕБОВАНИЯ К ХОДОВОЙ ЧАСТИ (ПОДВЕСКЕ) ТС ГРУППЫ PRO

- 8.10.1. Все ТС должны иметь подвеску. Обязательно наличие, по крайней мере, одного амортизатора на каждом подрессоренном колесе.

- 8.10.2. Разрешается замена оригинальных опор стоек и амортизаторов подвески на жесткие опоры, в том числе со сферическими шарнирами (ШС). Расположение центра шарнира верхней опоры может быть смещено от центра оригинального отверстия стакана кузова.
- 8.10.3. Запрещено облегчение (ослабление конструкции) оригинальных деталей подвески.
- 8.10.4. Упругие элементы (пружины, торсионы, листовые рессоры и т.п.) подвески – свободные.
- 8.10.5. Ограничители хода сжатия – свободные.
- 8.10.6. Шарниры подвески – свободные.
- 8.10.7. Амортизаторы (или вставные в стойку амортизаторные патроны) – свободные.
- 8.10.8. Разрешается применение амортизаторов с выносными камерами, а также амортизаторов с внешней регулировкой характеристик сопротивления.
- 8.10.9. Блокировка амортизаторов не допускается.
- 8.10.10. Стабилизаторы поперечной устойчивости не ограничиваются.
- 8.10.11. Ни один из элементов шасси, подвески, двигателя, трансмиссии, выпускной системы ТС, за исключением ободов и/или шин, не должен касаться земли, когда из всех шин, расположенных с одной стороны ТС (левой или правой), выпущен воздух. Чтобы проверить это, удаляются «золотники» шин, расположенных с одной стороны ТС.
- 8.10.12. Этот тест должен проводиться на относительно ровной поверхности.
- 8.10.13. Дорожный просвет под передней кромкой переднего бампера должен быть не менее 50 мм

8.11. ТРЕБОВАНИЯ К КОЛЕСАМ И ШИНАМ ТС ГРУППЫ PRO

8.11.1. Колеса (диски).

- 8.11.1.1. Допускаются колесные автомобильные диски, предназначенные для дорожной эксплуатации. Они должны быть сделаны из металла.
- 8.11.1.2. «Докатки» и мотоциклетные колеса с резиной – **ЗАПРЕЩЕНЫ**.
- 8.11.1.3. Крепление колес болтами можно заменить на крепление шпильками и гайками, при условии сохранения присоединительных размеров колесных дисков и ступиц. В этом случае выступание резьбовой части шпильки должно быть не менее диаметра шпильки (рис. 4). Болты и/или шпильки должны быть ввернуты в ступицу, не менее чем на всю глубину резьбового отверстия ступицы.
- 8.11.1.4. Декоративные накладки и колпаки колес должны быть удалены, кроме специальных накладок или колпаков, выпущенных заводом-изготовителем специально для данной модели.
- 8.11.1.5. Для увеличения колеи разрешено использование проставок. Проставки должны обеспечивать центровку колеса относительно ступицы. При толщине от 15 мм и более проставки должны крепиться отдельными шпильками к ступице.
- 8.11.1.6. Наличие трещин, разломов и деформаций на дисках колёс не допускается.
- 8.11.1.7. Видимые нарушения формы и размеров крепежных отверстий в дисках колес не допускаются.
- 8.11.1.8. Отсутствие хотя бы одного болта или гайки крепления дисков и ободьев колес, а также ослабление их затяжки – **ЗАПРЕЩЕНО**.
- 8.11.1.9. Комплектные колёса одной оси должны быть с одинаковым рисунком протектора и профилем диска и шины.
- 8.11.1.10. Разрешено применение любых автомобильных шин, соответствующих по грузоподъемности и индексу скорости, в том числе и спортивных типа «слик», индекс скорости которых не менее скорости на финише.
- 8.11.1.11. Для моноприводных ТС при использовании шин типа «слик», рекомендуется применение на второй (не ведущей) оси специальных шин типа «DragFront», «DriveTires», «ETFront» или «FrontRunner» (рис. 14).



Рис. 14

8.11.1.12. Использование восстановленных шин - **ЗАПРЕЩЕНО**.

8.11.1.13. Остаточная глубина протектора на дорожных шинах не менее 1,6 мм. Шины не должны иметь механических повреждений.

8.11.1.14. Запрещено использование на одной оси шин с разным рисунком протектора.

8.11.1.15. Допускается установка колёсных дисков и шин иной размерности, чем предусмотрено конструкцией ТС. При этом:

- колесо ни одной своей частью, как при прямолинейном движении, так и при повороте, а также при работе подвески не должно касаться ни одной детали кузова, подвески, тормозной системы и рулевого управления;
- ширина посадочной части профиля шины должна соответствовать ширине обода;
- диаметр расположения крепёжных отверстий, отверстия под ступицу должен соответствовать требованиям конструкции ТС. Допускается использование переходного (центровочного) кольца в отверстии под ступицу;
- колёсные диски и шины, при прямолинейном выставлении, не должны выступать за пределы кузова при осмотре сверху (должны быть полностью закрыты). В случае если это невозможно по причине особенностей кузова ТС и колёса остаются частично открытыми, должны быть установлены и надёжно закреплены декоративные накладки (фендеры).

8.12. ТРЕБОВАНИЯ К БАЛЛАСТУ ТС ГРУППЫ PRO

8.12.1. Балласт должен быть прикреплен к полу кузова или к силовым элементам шасси болтами класса 8,8, минимальным диаметром 8 мм с подкладками, в соответствии с рис. 15.

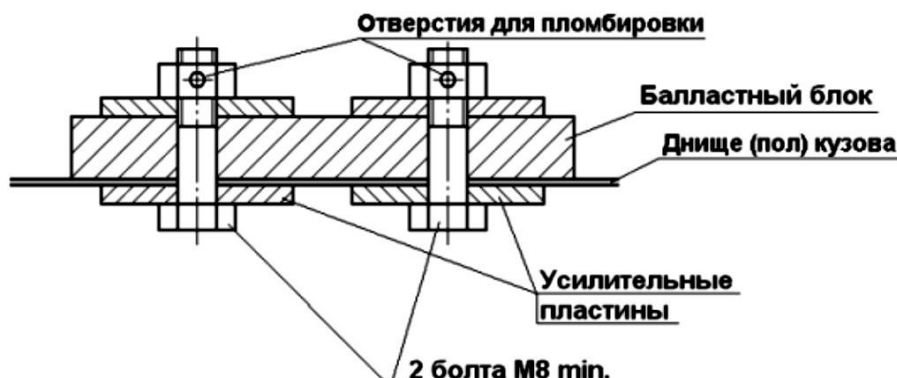


Рис. 15

8.12.2. Минимальная площадь соприкосновения между кузовом и подкладками в каждой точке крепления должна составлять 40 см². Количество болтов: не менее двух (2) на каждые 20 кг балласта и не менее двух (2) на каждый блок весом свыше 10 кг.

8.12.3. Толщина подкладки не менее 3 мм. Болты следует размещать вблизи периметра блока на максимальном расстоянии друг от друга.

8.12.4. Рекомендуются размещать блоки вблизи вертикальных элементов кузова (туннель,

- короб, и т.п.).
- 8.12.5. Рекомендуются приваривание подкладок.
- 8.12.6. Использование мешков с сыпучим балластом – **ЗАПРЕЩЕНО.**

8.13. ТРЕБОВАНИЯ К САЛОНУ ТС ГРУППЫ PRO

- 8.13.1. Сиденье рядом с Пилотом и комплектное заднее сиденье, т.е. со спинками и пр., во время официальных заездов (тренировка, квалификация, финалы) могут быть удалены.
- 8.13.2. На время тренировочных заездов может быть установлено сиденье рядом с Пилотом, которое так же, как и водительское, должно удовлетворять требованиям в разделе 7.3. настоящих ТТ.
- 8.13.3. Изменять расположение органов управления ТС (правосторонние либо левосторонние) – **ЗАПРЕЩЕНО.**
- 8.13.4. Рулевое колесо, рулевая колонка, педали управления и приборная панель должны быть расположены справа или слева от продольной оси ТС (за исключением случаев, когда это невозможно конструктивно) согласно схеме расположения у данной модели. Перенос всех выше указанных агрегатов на противоположную сторону – **ЗАПРЕЩЕНО.**
- 8.13.5. Отделка салона, включая обивку крыши, солнечные козырьки, шумоизоляцию, антикоррозионные покрытия, оригинальные ремни, полки (в том числе съемная задняя полка в ТС сдвухобъемным или однообъемным кузовом) и ковры, могут быть удалены.
- 8.13.6. Обивка оригинальной двери Пилота должна быть установлена. Она может быть оригинальной, либо вновь изготовленной из металлического листа толщиной минимум 0,5 мм (магний запрещен) или из слоистого пластика толщиной минимум 1 мм. Обивка должна полностью закрывать полость двери и все расположенные в ней подвижные детали, в том числе приводы замков и механизмы стеклоподъемников.
- 8.13.7. В оригинальных обивках дверей, если они мешают прохождению боковых распорок дуги или каркаса безопасности, допускаются минимальные вырезы.
- 8.13.8. Допускается удаление оригинальных съемных подлокотников и дверных карманов, а также изменения или удаление рукояток стеклоподъемников.
- 8.13.9. Стеклоподъемники могут быть заменены на другие или удалены. В этом случае стекло должно быть надежно закреплено в закрытом положении.
- 8.13.10. Для ТС, оборудованных дугой или каркасом безопасности, все подушки безопасности должны быть демонтированы или деактивированы.
- 8.13.11. Оригинальная панель приборов может быть изменена, полностью или частично удалена при наличии дуги или каркаса безопасности. Разрешается установка дополнительных контрольных приборов и ламп при условии, что это не ухудшает обзорность и обеспечивает надежность крепления и травмобезопасность.
- 8.13.12. **Сиденье Пилота и ремни безопасности**
- 8.13.12.1. Сиденье Пилота должно быть расположено справа или слева от продольной оси ТС (за исключением случаев, когда это невозможно конструктивно).
- 8.13.12.2. Обязательно наличие минимум одного сидения Пилота.
- 8.13.12.3. Использование самостоятельно изготовленных сидений – **ЗАПРЕЩАЕТСЯ.**
- 8.13.12.4. Разрешается использование стандартных сидений, предусмотренных заводом-изготовителем, при этом обязательно использование штатных ремней безопасности установленных заводом-изготовителем.
- 8.13.12.5. Допускается установка специальных спортивных сидений, предназначенных и устанавливаемых специально конструкция крепления, которых специально предусмотрена под заводские крепления сидений данного ТС.
- 8.13.12.6. Разрешается установка спортивных омологированного сидения и спортивных омологированных многоточечных ремней безопасности, при наличии дуги или каркаса безопасности. Без наличия дуги или каркаса безопасности, спортивные нерегулируемые сидения устанавливать – **ЗАПРЕЩАЕТСЯ.**
- 8.13.12.7. Сиденья должны быть установлены согласно Приложению 1.
- 8.13.12.8. Разрешается снимать сиденье пассажира задний диван и спинку дивана.
- 8.13.12.9. В случае установки дуги или каркаса безопасности, обязательно применение спортивных омологированных анатомических сидений, в соответствии с требованиями FIA (стандарт FIA 8855/1999 либо 8862-2009). Использование сиденья должно удовлетворять требованиям Статьи 253-16 Приложения J к MCKFIA. Сиденья стандарта FIA 8855/1999

могут быть использованы в течение 10 лет, стандарта FIA 8862-2009 в течение 10 лет, считая от даты выпуска, указанной на обязательном ярлыке. Изготовитель может продлить использование сиденья еще на 2 года, что должно быть указано на дополнительном ярлыке.

8.13.12.10. Не допускается использование спортивных омологированных анатомических сидений с видимыми повреждениями.

8.13.12.11. Если Пилот использует подушку-подкладку, ее толщина не должна быть более 50 мм.

8.13.13. Ремни безопасности

8.13.13.1. Разрешается использовать стандартные ремни безопасности, предусмотренные заводом-изготовителем, при условии использования в ТС сиденья предусмотренным заводом-изготовителем. В соответствии с п.8.13.12.

8.13.13.2. Обязательно использовать ремни безопасности, имеющие минимум 4 точки крепления к кузову ТС, оборудованные запором с поворотным рычагом или замком с кнопкой нажимного действия, омологированные FIA в соответствии со стандартом 8854/98 или 8853/1998. Установка и использование ремней должны соответствовать Статье 253-6 Приложения J к МСКFIA, Приложению 15 КиТТ.

8.13.13.3. Не допускается использование ремней безопасности с видимыми повреждениями, расслоениями.

8.13.14. Использование ремней безопасности

8.13.14.1. Каждый комплект ремней безопасности должен использоваться в том виде, в каком он омологирован, без каких-либо изменений или удаления элементов, и в соответствии с инструкциями изготовителя. Эффективность и долговечность ремней безопасности непосредственно зависят от качества их установки, использования и хранения.

8.13.14.2. Ремни должны быть заменены после каждого серьезного столкновения и всякий раз, когда лямки надорваны, потерты или ослаблены действием химических веществ или солнечного света. Они также должны быть заменены, если металлические части или замки деформированы, или поржавели. Любой комплект ремней, который не функционирует в полной мере, должен быть заменен.

8.13.14.3. Ремни устанавливаются согласно приложению 2.

8.13.14.4. Ремни крепятся согласно приложению 3, рис.27.

8.13.15. Дуга и каркас безопасности

8.13.15.1. Каждая дуга или каркас безопасности должны предусматривать защиту Пилота под любым углом до 360 градусов.

8.13.15.2. Устанавливаемые дуга или каркас безопасности должны соответствовать п.8 статьи 253 прил. J МСК FIA.

8.13.15.3. Дуга или каркас безопасности в Дрег-рейсинге обязательны для установки на ТС соответствующие требованиям Приложения 4 данных ТТ.

8.13.15.4. Обязательное наличие дуги или каркаса безопасности на следующих классах ТС:

- *Серийные ТС с приводом на одну или две оси, кузовные ТС с закрытыми колесами, капотом, решеткой радиатора, лобовым стеклом (купе, седаны, хетчбеки, родстеры, пикапы, универсалы), предназначенные для движения по дорогам общего пользования с изменениями, указанными в Главе 8 данных ТТ.*
- *Серийные ТС с приводом на одну или две оси, кузовные ТС с закрытыми колесами, капотом, решеткой радиатора, лобовым стеклом (купе, седаны, хетчбеки, родстеры, пикапы, универсалы), время прохождения дистанции на 1/4 мили быстрее 11,500 сек., либо быстрее 7,200 сек. на 1/8 мили.*
- *Серийные ТС не старше 10 лет с момента регистрации/ввода в эксплуатацию ТС, время прохождения дистанции на 1/4 мили быстрее 9,500 сек., либо быстрее 6,000 сек. на 1/8 мили.*
- *Серийные ТС старше 10 лет с момента регистрации/ввода в эксплуатацию ТС.*
- *Электрические и гибридные ТС с какими-либо доработками.*
- *Спорт-кары, супер-кары и гипер-кары максимальная конструктивная скорость которых предусмотрена заводом изготовителем более 250 км/ч, время прохождения дистанции на 1/4 мили быстрее 9,500 сек., либо быстрее 6,000 сек. на 1/8 мили.*
- *Гоночные ТС специальной подготовки, построенные в единичном экземпляре или*

выпущенные малыми сериями (дрэгстеры, алтэреды, промоды, топ фуйлы, фани кары и прототипы с силуэтами серийных, модернизированных кузовов из пластика), имеющие сертификат NHRA, IHRA, NMCA, FHRA, NDRS или карту омологации или сертификат FIA или НАФ - членов FIA.

8.13.16. Установка дуги или каркаса безопасности разрешена только в специализированных мастерских, имеющих на это соответствующее разрешение и лицензию НАФ и выдающей соответствующие документы на эксплуатацию данной дуги или каркаса. Схемы должны соответствовать п.8 статьи 253 прил. J MCK ФИА.

8.13.17. Любая новая дуга или каркас безопасности, омологированный и имеющийся в продаже, с 01.01.2012 г. должен быть промаркирован изготовителем посредством идентификационной таблички, прикрепленной к дуге или каркасу таким образом, чтобы ее было нельзя ни копировать, ни перемещать (например: гравировка, ввариваемая пластина, саморазрушающаяся при отклеивании наклейка и т.п.).

Идентификационная табличка должна содержать имя изготовителя, омологационный номер и индивидуальный номер изделия, присваиваемый изготовителем.

Сертификат (паспорт дуги или каркаса безопасности), при его наличии, должен быть представлен на Технической Инспекции.

8.13.18. Все ТС с изготовленными дугами или каркасами безопасности до 31.12.2021 года включительно могут быть допущены к соревнованиям по дрезг-рейсингу в Республике Беларусь, только при условии их аттестации и маркировки в НАФ.

8.14. Защитная сеть

8.14.1. Рекомендуется к применению защитная сеть дверного проема. Она при виде сбоку должна простираться от центра рулевого колеса до средней стойки кузова. Сеть должна быть изготовлена из тканых полос шириной минимум 19 мм (3/4 дюйма). Минимальный размер отверстий сетки должен быть 25х25 мм, а максимальный – 60х60 мм. Плетеные полосы должны быть невоспламеняемыми и сшитыми друг с другом в каждой точке пересечения. Сетка не должна иметь временный характер.

8.14.2. Защитная сеть обязательна к установке на всех ТС с каркасом безопасности, имеющим не оригинальные водительские двери или стекла.

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

8.15. Защитные накладки

8.15.1. В местах, где возможен контакт защитного шлема, а также частей тела Пилота с каркасом безопасности, должны применяться для защиты невоспламеняющиеся накладки на каркас.

8.16. Огнетушители / Системы пожаротушения

8.16.1. Каждое ТС, подготовленное согласно группе PRO, должно иметь огнетушитель либо систему пожаротушения.

8.16.2. Каждое ТС с установленной дугой или каркасом безопасности, а также имеющий систему впрыска закиси азота должен быть оборудован ручной или автоматической системой пожаротушения. Все элементы системы пожаротушения должны быть стойкими к пламени.

8.16.3. Каждое ТС должно быть оборудовано системой пожаротушения из числа указанных в Техническом листе №16 «Системы пожаротушения, омологированные FIA».

8.16.4. В случае использования ручных огнетушителей (баллоны с огнетушащим составом), они должны быть соответствующим образом защищены и расположены внутри салона. Во всех случаях их крепления должны выдерживать замедление в 25g и иметь быстросъемные механизмы.

8.16.5. Пилот, сидящий на своем месте с закрепленным рулевым колесом и пристегнутый ремнями безопасности, должен быть способен вручную извлечь огнетушитель или

активировать систему пожаротушения.

- 8.16.6. Внешнее устройство активации должно быть объединено с главным выключателем электрооборудования или расположено близко к нему. Его месторасположение должно быть отмечено красной буквой «Е» внутри белого круга, диаметром не менее 10 см, с красной окантовкой как изображено на рис.16.

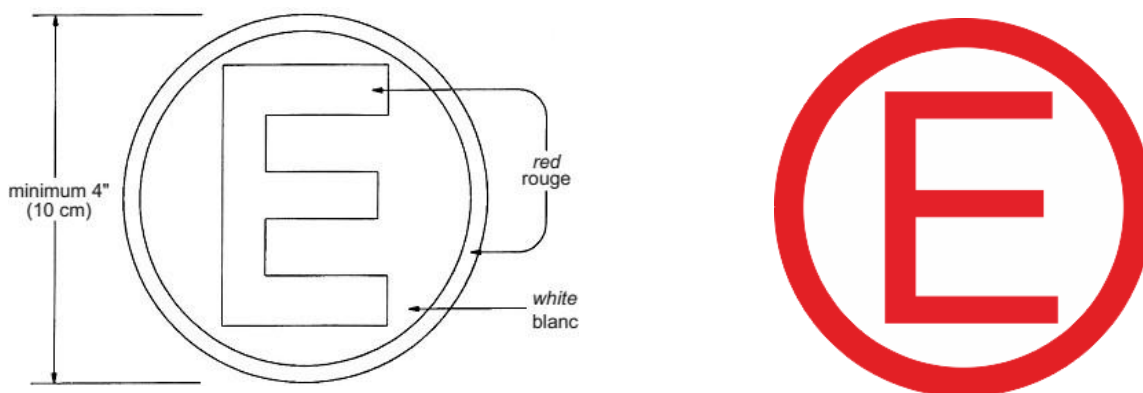


Рис. 16

- 8.16.7. Система должна работать в любом положении ТС.
- 8.16.8. Распылители не должны быть направлены непосредственно на голову Пилота.
- 8.16.9. На каждом баллоне с огнетушащим составом должна иметься следующая видимая информация:
- ёмкость;
 - тип огнетушащего состава;
 - вес или объем огнетушащего состава;
 - дата следующей проверки огнетушителя, которая должна быть не позже двух лет после даты заполнения или даты последней проверки.

8.17. Огнезащитные перегородки

- 8.17.1. Салон должен быть отделен от моторного отсека, топливного бака и баллона закиси азота, включая его заправочную трубу и горловину, металлическими перегородками, непроницаемыми для жидкостей и пламени.

ГЛАВА 9: WHEELIEBAR

- 9.1. Разрешено применение WHEELIE BAR (дополнительное устройство, предотвращающее отрыв передней оси) свободной конструкции при выполнении следующих условий:
- он должен быть выполнен из металла и надежно закреплен к шасси ТС;
 - запрещены колеса с металлической поверхностью качения, только резина, пластик;
 - длина WHEELIEBAR, измеренная между задней осью ТС и осью его колес, не более 2640 мм;
 - на стартовой позиции колеса WHEELIEBAR должны свободно вращаться.
 - «Преднатяг» – **ЗАПРЕЩЕН**;
 - регулируемые во время движения конструкции – **ЗАПРЕЩЕНЫ**;
 - использование WHEELIEBAR в качестве «пятого колеса» – **ЗАПРЕЩЕНО**.
- 9.2. Ответственность за использование WHEELIEBAR полностью возлагается на Пилота.

Комитет дрег-рейсинга БАФ

ПРИЛОЖЕНИЕ 1: КРЕПЛЕНИЕ СПОРТИВНЫХ СИДЕНИЙ К КУЗОВУ ТС

1. Кронштейны сидений должны соответствовать предписаниям Статьи 253-16.4 Приложения J к МСКFIA. Для сидений стандарта FIA 8862-2009 кронштейны сидений должны быть омологированы с сиденьем либо с ТС.
2. Сиденья должны быть установлены:
 - на поперечных трубах в соответствии с требованиями Статьи 253-16.1-3, в соответствии с рис. 17:

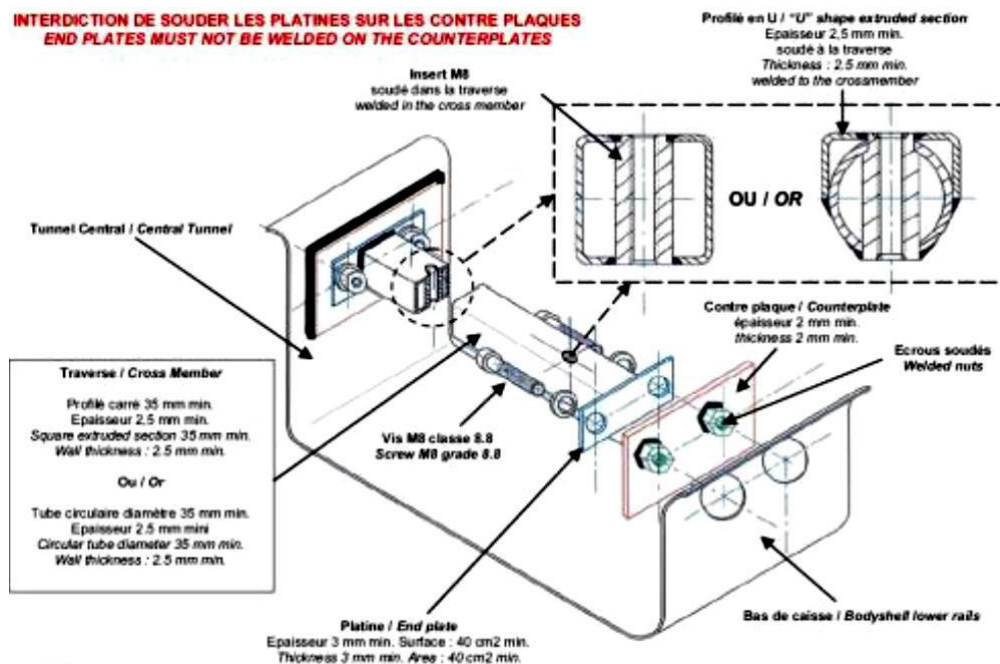


Рис. 17

- на поперечных трубах, в соответствии с рис. 18:

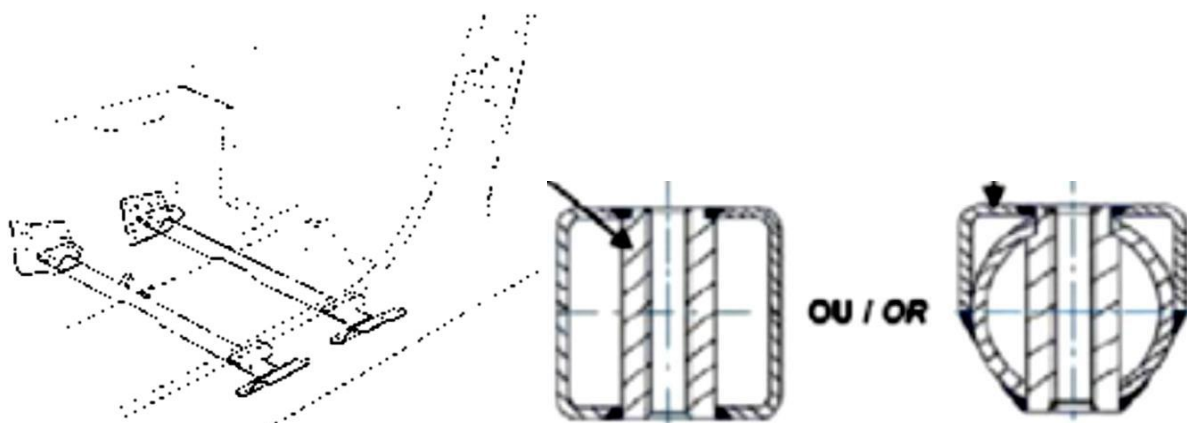


Рис. 18

В этом случае должны использоваться бесшовные стальные трубы круглого сечения размерами не менее 38x2,5 мм или 40x2 мм, либо трубы квадратного сечения с минимальными размерами 35x35x2,5 мм. Трубы должны быть приварены по всему периметру к усиливающим накладкам площадью не менее чем 40 см² (каждая) и толщиной не менее 3 мм, в свою очередь приваренными по всему периметру к кузову. Все сварочные швы должны быть высокого качества, их запрещено зачищать, шпаклевать и т.п. На этих трубах также могут быть закреплены паховые ляжки ремней безопасности, в соответствии с рис. 19:

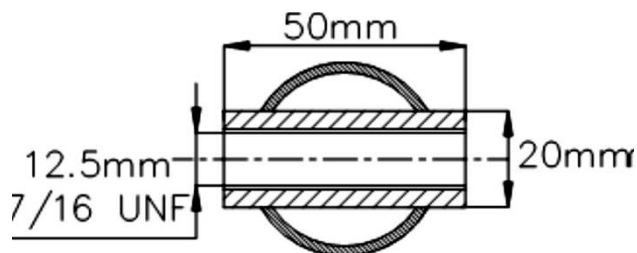


Рис. 19

В местах крепления кронштейнов сидений трубы должны иметь местные усиления в виде вваренных втулок и опорных площадок. Для крепления кронштейнов сидений должны использоваться болты категории прочности не ниже 8.8. Для установки сидений разрешены минимально необходимые изменения оригинальных усилителей пола и удаление оригинальных кронштейнов сидений. Если на оригинальном кузове ТС отсутствуют продольные элементы (туннель пола, короб и т.п.), то способ крепления труб к кузову должен быть согласован с Технической Комиссией БАФ;

- на оригинальные точки крепления. В этом случае точки креплений необходимо усилить в соответствии с рис. 20:

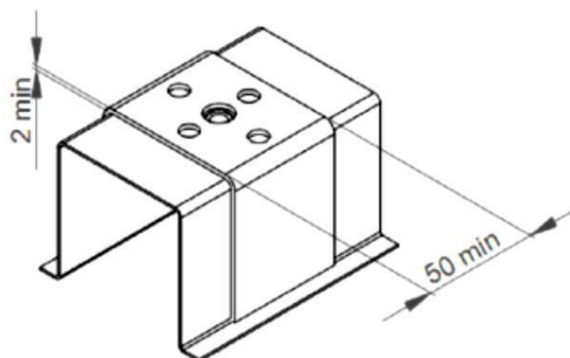


Рис.20

Усилительная пластина должна быть приварена по периметру и через отверстия;

- непосредственно на кузов/шасси, в соответствии с рис. 21.

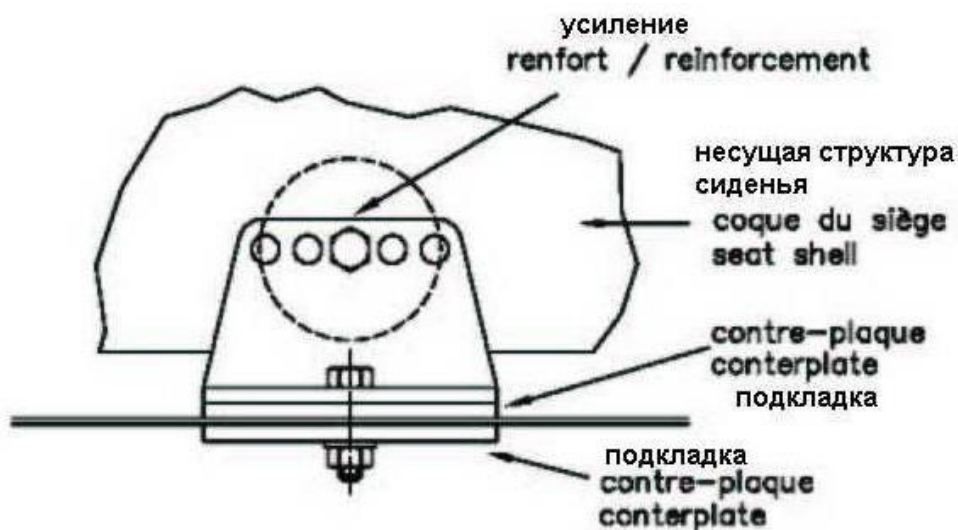


Рис. 21

Минимальная площадь контакта между опорой, кузовом/шасси и усилительной пластиной – 40 см² для каждой точки крепления.

- Опоры сидений должны быть закреплены к точкам крепления сидений не менее чем в 4 точках

- на одно сиденье болтами минимальным диаметром 8 мм, категории прочности не ниже 8,8.
4. Если используются системы быстрого съема, они должны быть способны противостоять вертикальной и горизонтальной нагрузкам в 18000 Н, прикладываемым не одновременно (по раздельности). Если для регулировки положения сиденья используются направляющие (салазки), они должны быть изначально омологированы с ТС или с сиденьем.
 5. Сиденье должно крепиться к опорам в 4-х точках: 2 спереди и 2 сзади, с использованием болтов минимальным диаметром 8 мм, категории прочности не ниже 8,8.
 6. Минимальная толщина опор и усилительных пластин – 3 мм для стали и 5 мм для материалов из легких сплавов. Минимальный продольный размер каждой опоры – 6 см.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2. УСТАНОВКА СПОРТИВНЫХ РЕМНЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ

1. Установка спортивных ремней безопасности

- 1.1. Ремни безопасности могут быть установлены на точки крепления, предусмотренные конструкцией серийного ТС. Если оригинальные точки крепления ремней к кузову ТС изменены, новые места крепления (модификации кузова) должны быть омологированы расширением VO (VR) или соответствовать требованиям Статьи 253-6 Приложения J к МСКFIA. Для каждой вновь созданной точки крепления должна использоваться стальная усилительная пластина площадью не менее 40 см² и толщиной не менее 3 мм. Точки крепления на кузове: для поясной ляжки – две, для плечевых лямок – две, симметричные относительно сиденья.
- 1.2. Крепление ремней безопасности к сиденьям или их опорам – **ЗАПРЕЩЕНО**.
- 1.3. Геометрия расположения точек крепления показана на рис. 22:

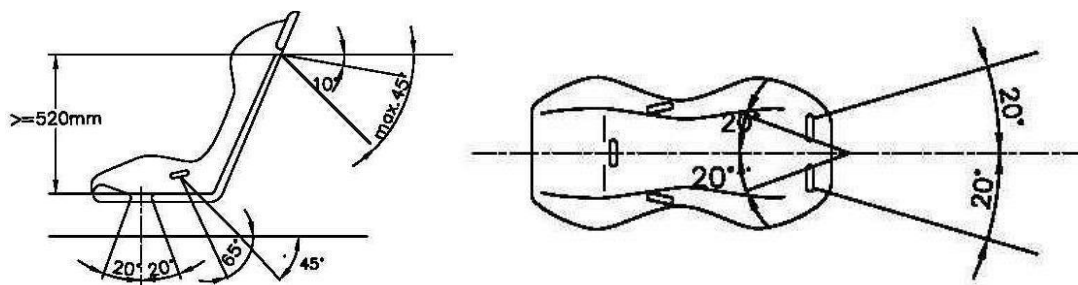


Рис. 22

Плечевые ляжки должны быть направлены назад и вниз. Они должны быть установлены так, чтобы угол к горизонтали от верхней кромки спинки сиденья был не более 45° при этом рекомендуется, чтобы этот угол не превышал 10°.

Максимальные углы относительно осевой линии сиденья при виде сверху – 20°, при этом плечевые ляжки должны сходиться.

Поясные и паховые ляжки должны проходить не по сторонам сиденья, а сквозь отверстия в сиденье, чтобы охватывать и фиксировать тазовую область по наибольшей, насколько это возможно, поверхности. Поясные ляжки должны фиксировать тело Пилота точно во впадине между кромкой таза и верхом бедра. Ни при каких условиях они не должны давить на область живота.

Плечевые ляжки ремней безопасности могут быть установлены на точки крепления поясной ляжки заднего сиденья, изначально предусмотренные изготовителем ТС. Плечевые ляжки также могут быть закреплены на дуге или каркасе безопасности или поперечной усилительной распорке (кузова) посредством петли (Приложение 1) или болтов, в соответствии с рис. 24, но в последнем случае для каждой точки крепления в усилитель должна быть вварена вставка (размеры указаны на рис. 19). Ляжки ремней должны крепиться к этим вставкам, вваренным в трубу-усилитель, посредством болтов M12 или 7/16" по спецификации UNF мин. класса прочности 8,8 по ISO.

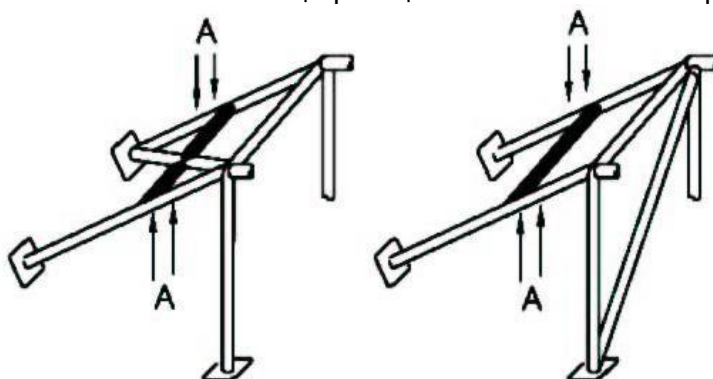


Рис. 23

В случае использования поперечного усилителя, он должен соответствовать следующим условиям:

- поперечный усилитель должен представлять собой холоднотянутую бесшовную трубу размером не менее $\varnothing 32 \times 3$ мм из углеродистой стали с минимальным пределом текучести

350 Н/мм²;

- высота этого усилителя должна быть такой, чтобы идущие назад плечевые лямки были направлены вниз под углом от 10° до 45° (от 10° до 20° при использовании систем FHR) к горизонтали от верхнего края спинки сиденья. Рекомендуемый угол 10°.

Варианты установки на шасси:

- Основной вариант установки, в соответствии с рис. 24.

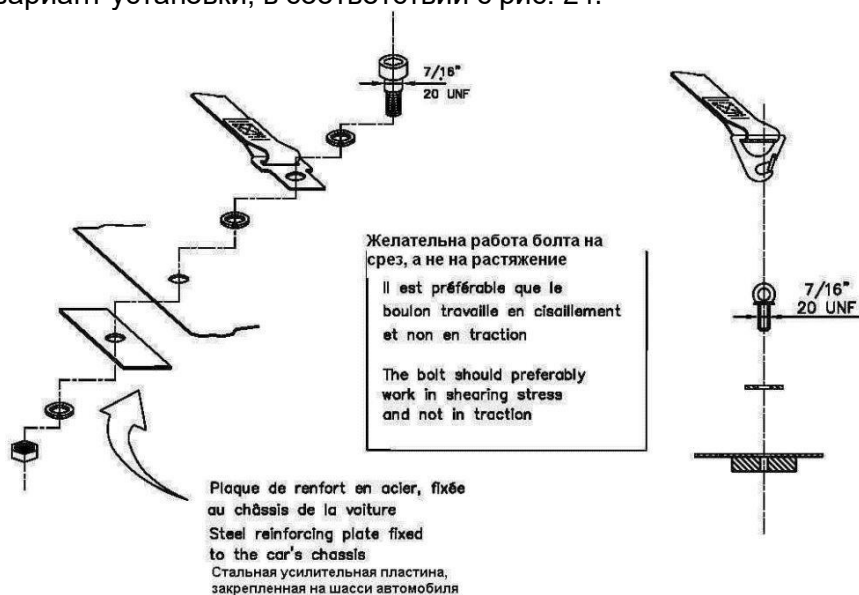


Рис. 24

- Установка плечевых лямок, в соответствии с рис. 25.

Пластина, закрепленная на шасси и усиленная пластиной, закрепленной с обратной стороны
plaque fixée au châssis de la voiture et renforcée de l'autre côté par une plaque de renfort
plate fixed to the chassis and strengthened by a reinforced plate on the other side

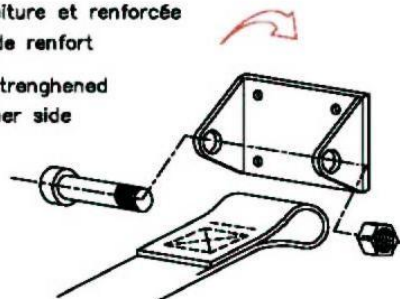


Рис. 25

- Установка бедренных лямок, в соответствии с рис. 26.

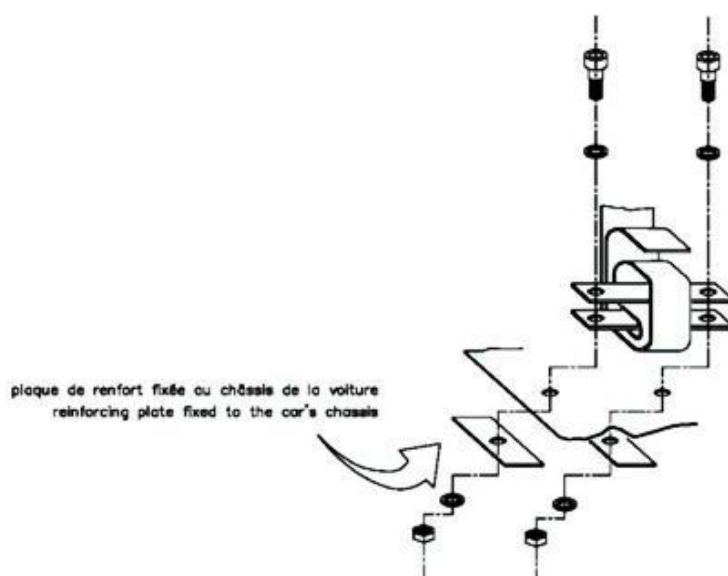


Рис. 26



ПРИЛОЖЕНИЕ 4. СХЕМЫ КАРКАСОВ БЕЗОПАСНОСТИ

Для автомобилей группы **SPORT** защитная дуга и каркас безопасности не требуются.

Таблица 1: Таблица зависимости дуги и каркаса безопасности от вида автомобиля, времени прохождения дистанции и скорости

	Защитная дуга или болтовой/вварной каркас безопасности, должен соответствовать прил. №14 к КиТТ БАФ или п.8 статьи 253 прил. J МСК ФИА (минимум 5 точек крепления)					Каркас безопасности, болтовой/вварной, должен соответствовать прил. №14 к КиТТ БАФ или п.8 статьи 253 прил. J МСК ФИА (любая схема, минимум 6 точек), обязательное наличие карты омологации каркаса и спортивного технического паспорта НАФ, а так же каждые десять лет проходить повторную сертификацию		Каркас безопасности вварной, должен соответствовать прил. №14 к КиТТ БАФ или п.8 статьи 253 прил. J МСК ФИА, либо Общему регламенту NHRA (только для дрэг-рейсинга), обязательное наличие карты омологации каркаса и спортивного технического паспорта НАФ, а так же каждые пять лет проходить повторную сертификацию		Каркас безопасности вварной, должен соответствовать прил. №14 к КиТТ БАФ и обязательно должны быть сертифицированы SFI (по схеме SFI для дрэг-рейсинга), обязательное наличие карты омологации каркаса и спортивного технического паспорта НАФ, а так же каждые три года проходить повторную сертификацию	
	при наличии сертификата производителя и установленные в соответствии со схемой установки от производителя (например, OMP, SPARCO и др.).										
	при наличии сертификата производителя НАФ										
	быстрее 13,500 сек. на дистанции 1/4 мили	быстрее 8,250 сек. на дистанции 1/8 мили	скорость на финише более 217 км/ч	быстрее 11,500 сек. на дистанции 1/4 мили	быстрее 7,350 сек. на дистанции 1/8 мили	быстрее 11,000 сек. на дистанции 1/4 мили	быстрее 6,990 сек. на дистанции 1/8 мили	быстрее 10,000 сек. на дистанции 1/4 мили	быстрее 6,390 сек. на дистанции 1/8 мили	быстрее 8,500 сек. на дистанции 1/4 мили	быстрее 5,340 сек. на дистанции 1/8 мили
Автомобили группы PRO с открытым кузовом (кабриолет, родстер и т.п.).	X	X	X								
Автомобили группы PRO с закрытым кузовом (седан, универсал, купе и т.д.);			X	X	X						
Автомобили группы PRO с заводским кузовом любой модификации, и в автомобилях с открытым кузовом (кабриолет, родстер и т.п.);			X			X	X				
Автомобили группы PRO с не модифицированным кузовом имеют оригинальный моторный щит и заводскую огнеустойчивую перегородку сзади и оригинальный пол до задней части автомобиля (могут быть модифицированы только задние колесные арки.			X					X	X		
Автомобили группы PRO с любыми модификациями			X							X	X

All cars with an OEM frame must have rollbar attached to frame.

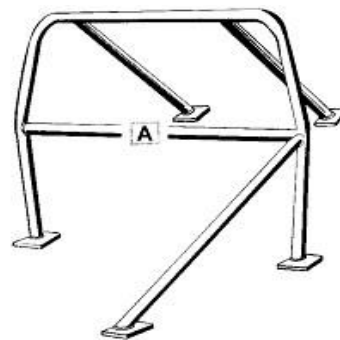
Toutes les voitures avec un châssis OEM doivent avoir un arceau fixé au châssis.

Cars without frame use 6" (152mm) square 1/8" (3.2mm) steel plates on top and bottom of floor, securely bolted together with at least four 3/8" (9.53mm) bolts, or top plate welded to rocker sill.

Les voitures sans châssis doivent utiliser des plaques d'acier carrées de 6 x 6 x 0.125" (152 x 152 x 3,2 mm) de part et d'autre du plancher. Ces plaques seront fixées solidement l'une à l'autre par au moins quatre boulons de 3/8" (9,53 mm), ou la plaque supérieure sera soudée au seuil de porte.

All materials must be 1.75" OD x .118" (44.5 x 3.02mm) mild steel or .083" (2.11mm) 4130 chrome moly tubing, except for **A** which is 1.25" OD x .118" (31.8 x 3.02mm) mild steel or .083" (2.11mm) 4130 chrome moly tubing.

Tous les matériaux doivent être des tubes de 1.75" (44,5 mm) de diam. ext. par 0,118" (3,02 mm) d'épaisseur en acier doux ou par 0,083" (2,11 mm) en chrome molybdène 4130, sauf pour **A** qui peut être en tube de 1,25" (31,8 mm) de diam. ext. par 0,118" (3,02 mm) d'épaisseur en acier doux, ou par 0,083" (2,11 mm) en chrome molybdène 4130.



Maximum 6" (15.2cm) from rollbar to driver's helmet.

Maximum 6" (15,2 cm) entre l'arceau et le casque du pilote

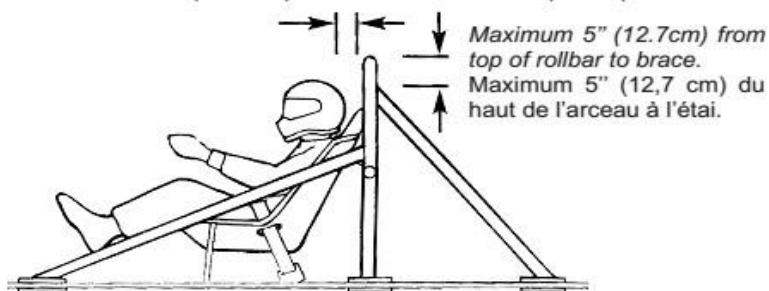


Рис. 29

Таблица 2: Спецификация труб для дуг и каркасов безопасности

	Outside diameter Diamètre extérieur	Wall thick. (Chrome Moly) Epaisseur (Chrome Molybdène)	Wall thick. (Mild Steel) Epaisseur (Acier doux)
A	1 ⁵ / ₈ " (4.13cm)	.083" (2.11mm)	.118" (3.02mm)
B-1	1 ¹ / ₂ " (3.81cm)	.058" (1.47mm)	.118" (3.02mm)
B-2	1 ³ / ₈ " (3.49cm)	.049" (1.22mm)	.118" (3.02mm)
B-3	1 ¹ / ₄ " (3.18cm)	.049" (1.22mm)	.118" (3.02mm)
C	1 ¹ / ₄ " (3.18cm)	.065" (1.65mm)	.118" (3.02mm)
D	1 ¹ / ₄ " (3.18cm)	.058" (1.47mm)	.118" (3.02mm)

FULL-BODIED CARS VOITURES A CAROSSERIE COMPLETE

(tubing dim. according to table 2) - (dim.des tubes selon tableau 2)

All cars with an OEM frame must have rollcage welded to frame.

B - If **A**, two bars any length.

if **B-1**, two bars 30" (76cm) or less; must attach within 5" (12.7cm) from top of main hoop. if **B-2**, minimum 4 bars; at least 2 bars must attach to horizontal portion of main hoop. If **B-3**, minimum 6 bars; at least 2 bars must attach to horizontal portion of main hoop.

D - 1-1/4 x .058" (31.8 x 47mm) chrome moly or .118" (3.02mm) mild steel mandatory when main hoop welded to plates on floor, must be connected to sub frame.

E - May be substituted by an «X» brace of 1-1/2 x .065" (38.1 x 1.65mm) 4130 chrome moly or .118" (3.02mm) mild steel.

Toutes les voitures avec cadre OEM doivent avoir la cage soudée au cadre.

B - si **A**, deux barres de longueur quelconque. Si **B-1**, deux barres de 30" (76 cm) ou moins devant se fixer dans les 5" (12,7 cm) du haut de l'arceau principal. Si **B-2**, 4 barres minimum, 2 étant fixées à la partie horizontale de l'arceau principal. Si **B-3**, 6 barres minimum, 2 étant fixées à la partie horizontale de l'arceau principal.

D - 1-1/4 x .058" (31,8 x 47 mm) pour CrMo ou .118" (3,02 mm) pour acier doux obligatoire lorsque l'arceau principal est soudé aux plaques de plancher. Doit être connecté au sous -châssis.

E - Peut-être subsitué par un renfort en «X» de 1-1/2 x .065" (38,1 x 1,65 mm) CrMo 4130 ou 0,118" (3,02 mm) en acier doux.

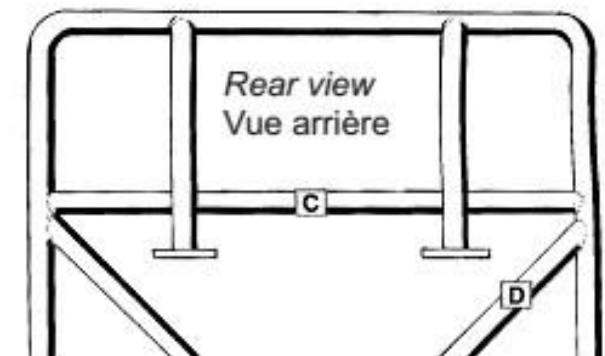
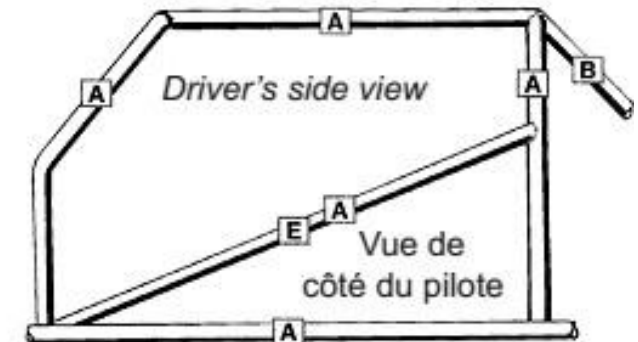


Рис. 30