

УТВЕРЖДЕНО



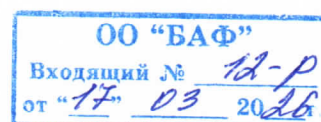
Решением

Президиума

ОО "Белорусская автомобильная федерация" 17.03.2026

**ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К АВТОМОБИЛЯМ,
УЧАСТВУЮЩИМ В СОРЕВНОВАНИЯХ
ПО ДРИФТИНГУ (ГРУППА ПРО-2)**

2026



1. АВТОМОБИЛИ УЧАСТНИКОВ

1.1. Допускаются легковые автомобили серийного производства с двигателями внутреннего сгорания, подготовленные в соответствии с настоящими «Техническими Требованиями к легковым автомобилям, участвующим в соревнованиях по дрифтингу (Группа ПРО-2)» (далее – ТТ), кузовные автомобили с закрытыми колесами. Разрешены купе, седаны, хетчбеки, родстеры, пикапы, универсалы, кабриолеты, если таковыми были базовые транспортные средства при их производстве.

1.2. На каждый автомобиль должен быть оформлен и предоставляться на техническую и административную инспекцию акт технической инспекции и технический паспорт спортивного автомобиля (для автомобилей с каркасом безопасности), установленного БАФ образца, любой другой НАФ или ФИА.

1.3. Автомобиль (в надлежащем виде с рекламой организатора) и экипировкой пилота должен быть предоставлен на техническую инспекцию пилотом, либо его представителем в рамках периода, обозначенного в дополнительном регламенте соревнования (раздел «Программа соревнований»).

1.4. Допускаются автомобили только с приводом на заднюю ось.

1.5. Автомобили с приводом на переднюю ось, а также полноприводные автомобили не допускаются к участию в Соревнованиях*.

* Допускаются изменения, внесенные в автомобили, благодаря которым привод осуществляется 100% на заднюю ось.

* К участию не допускаются автомобили, привод которых изменен на задний с применением электронных устройств (контроллеры полного привода).

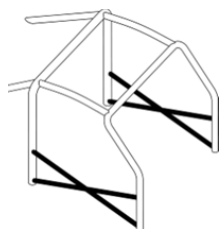
1.6. К участию не допускаются спортивные прототипы и транспортные средства на пространственной раме.

2. ТРЕБОВАНИЯ ПО БЕЗОПАСНОСТИ

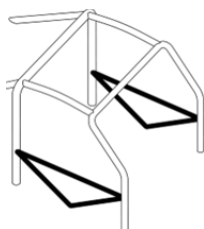
2.1. Каркас безопасности

Рекомендовано (для автомобилей с кузовом кабриолет обязательно) использование каркаса безопасности с количеством точек крепления не менее шести. Данный каркас должен иметь действующие документы сертифицированных производителей других НАФ либо свидетельство о прохождении углубленного осмотра тех. комиссией БАФ, с соответствующей маркировкой.

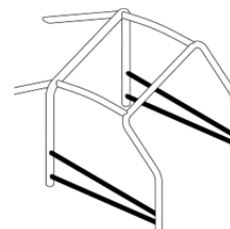
2.1.1. Применяемые каркасы безопасности должны соответствовать статье 253 Приложения «J» МСК ФИА http://www.baf.by/uploads/docs/2015/pril_J_st%20253_2015_TK-BAF_20150922.pdf. Минимальная конфигурация каркаса безопасности рисунок 253-35В. Боковые распорки должны соответствовать п.8.3.2.1.2 рис. 253-9 или 253-10 или 253-11, усиление крыши п.8.3.2.1.3 рис. 253-12 или 253-13 или 253-14:



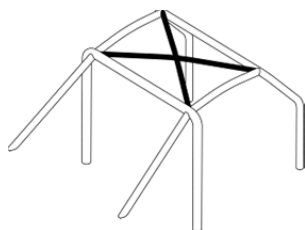
253-9



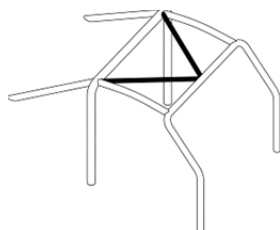
253-10



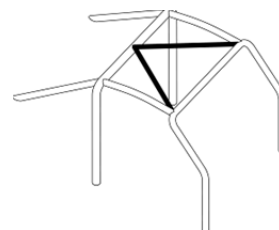
253-11



253-12



253-13



253-14

Автомобили, имеющие СТП БАФ, выданный до декабря 2015 г. с каркасами безопасности по рис. 253-36В к соревнованиям допускаются, но использоваться в качестве дрифт-такси не могут.

2.1.2. Необходимо наличие омологированных для автоспорта накладок на каркас в зоне возможного контакта каркаса со шлемом в соответствии, с п.8.4 статьи 253: https://www.fia.com/sites/default/files/253_18-19_wmsc_2018.03.09.pdf

2.1.3. Все дополнительные перекрестия и косынки должны полностью соответствовать требованиям статьи 253 приложения «J» МСК ФИА.

2.1.4. Допускаются дополнительные элементы каркаса, имеющие своей целью усиления фиксации доработанного туннеля либо точек крепления редуктора.

2.2. Сидения и ремни

~~Разрешено использование ремней и сидений, установленных заводом-изготовителем. Рекомендовано~~ Обязательно применение спортивных ремней и сидений. ~~в случае использования каркаса безопасности обязательно, согласно следующим требованиям:~~

2.2.1. В автомобилях допускается установка максимум 2-х спортивных сидений.

2.2.1.а. Рекомендовано применение спортивных сидений, соответствующих действующим Стандартам ФИА 8855-1999 и 8862-2009, запрещено использование сидений с повреждениями.

2.2.1.в. ~~В случае, если для крепления сидений не использованы штатные места крепления,~~ Крепления сидений должны соответствовать главе 16 статьи 253 Приложения «J» МСК ФИА.

2.2.2. ~~Если в автомобиле установлены сидения, описанные в п.2.2.1, то должны быть установлены.~~ Обязательно применение минимум четырехточечных ремней безопасности, соответствующих действующим Стандартам ФИА 8853-1998, 8854-1998 и 8853-2016 либо стандарту SFI SPECIFICATION 16.1.

Состояние ремней должно быть удовлетворительным. Рымы крепления ремней должны вкручиваться в штатные проваренные места, либо в случае отсутствия таковых, в специально изготовленные усиленные места в соответствии со статьей 253 Приложения «J» МСК ФИА, либо инструкцией производителя.

2.2.3. Независимо от даты изготовления, ремни безопасности должны быть заменены, если лямки порезаны/изношены, если на любой из пряжек есть трещины или она согнута, если автомобиль был в серьезной аварии, или по направлению технического комиссара.

2.2.4. Наличие бирок с датой изготовления на ремнях обязательно. В случае серьезной аварии бирки подлежат удалению техническим комиссаром.

2.3. Автомобиль должен быть оборудован защитой карданного вала с охватом его в 360° в соответствии с рисунком 2.3:

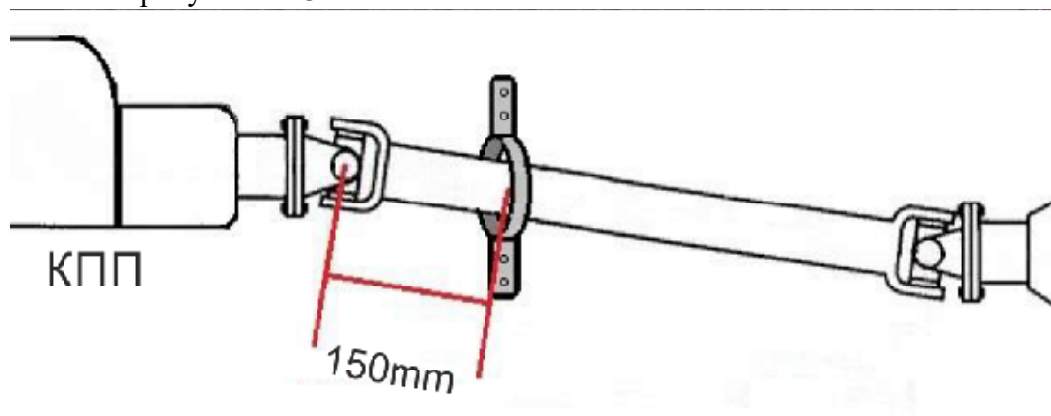


Рис. 2.3.

Петля должна быть изготовлена из стальной плоской ленты шириной 50 мм и толщиной 5 мм или сварной стальной трубы диаметром минимум 20 мм и стенкой 1,6 мм, надежно закрепленной к полу или тоннелю автомобиля минимум в четырех точках, по две с каждой

стороны тоннеля, болтами Ø8 мм и более, классом прочности не ниже 8,8 в пределах 150 мм от переднего шарнира, чтобы поддерживать карданный вал в случае его обрыва. Точки крепления должны быть выполнены на усилительных пластинах по аналогии с болтами ремней безопасности. Кузов в местах крепления должен быть усилен стальными накладками толщиной не менее 3 мм и площадью не менее 40 см², с каждой стороны.

2.4. Салон и элементы аварийных систем

2.4.1. Салон автомобиля должен быть отделен от моторного отсека и топливного бака, включая его заправочную трубу и горловину, перегородками из негорючего материала, непроницаемыми для жидкостей и пламени. Моторный щит при этом может подвергаться модификациям с применением материала с не худшими характеристиками, чем заводской.

2.4.2. Аккумулятор должен быть надежно закреплен. Для этого рекомендуется усиливать оригинальное крепление аккумулятора. При этом допускаются доработки кузова, сверление дополнительных крепежных отверстий в площадке аккумулятора, а также приваривание дополнительных проушин для закрепления аккумулятора. Аккумулятор должен быть закрыт пластиковой или резиновой крышкой. Допускается перенос аккумулятора. В случае установки аккумулятора в салоне, он должен быть установлен в соответствии со статьей 255 Приложения «J» МСК ФИА.

2.4.3. Автомобиль должен быть оборудован главным выключателем электрооборудования, исключающего образование искр. Выключатель должен одновременно размыкать все электрические цепи, аккумулятор, генератор, фары, звуковой сигнал, зажигание, прочие электроприборы и т.д. В случае дизельных двигателей, не имеющих форсунок с электронным управлением, главный выключатель электрооборудования должен быть совмещен с устройством, отсекающим подачу топлива в двигатель. Должен быть обеспечен доступ к этому выключателю водителем, нормально сидящим на своем рабочем месте и пристегнутым ремнями безопасности. Кроме того, он должен быть продублирован снаружи автомобиля в доступном месте в районе передней стойки кузова. Выключатель, расположенный снаружи, должен быть обозначен равнобедренным треугольником синего цвета, имеющим длину стороны 12 см (в соответствии с требованиями статьи 253 Приложения «J» МСК ФИА). **Запрещено размещать их на съемных элементах кузова.**

2.4.4. Рекомендуется установка автоматической системы пожаротушения, соответствующей требованиям FIA (Статья 253.7.2 Приложения «J» МСК ФИА). Внешнее устройство активации системы пожаротушения должно располагаться рядом с главным выключателем электрооборудования. Его место расположения должно быть отмечено красной буквой "E" внутри белого круга диаметром не менее 12 см с красной окантовкой. Водитель, сидящий на своем месте с закрепленным рулевым колесом и пристегнутый ремнями безопасности, должен быть способен включить систему пожаротушения.

2.4.4. Разрешается изменять сочетание, расположение и материал всех проводов и трубопроводов. Автомобили могут иметь топливопроводы и трубопроводы для жидкостей, расположенные в салоне согласно п.п.3.1, 3.2 статьи 253 Приложения «J» МСК. Во всех случаях указанные трубопроводы и топливопроводы должны быть надежно защищены. Тормозные трубки в моторном отсеке должны быть металлическими. Допускается использование шлангов авиационного типа при условии, что они надежно защищены от воздействия высоких температур и открытого огня. Запрещено прохождение трубопроводов и проводов между каркасом безопасности и порогом и/или наружными панелями кузова. Все трубопроводы должны быть надежно закреплены и защищены от истирания.

2.4.5. Не допускается утечка каких-либо жидкостей или горюче-смазочных материалов из автомобиля.

3. ДОПУСТИМЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ КУЗОВА

3.1. Механизмы открывания-закрывания дверей должны быть исправны и соответствовать серийной заводской конструкции, при этом может быть модифицирована ручка открывания двери как снаружи, так и изнутри. В таком случае ручка открывания двери снаружи должна быть выделена контрастным цветом. На капоте и крышке багажника должны

быть установлены, по крайней мере, по два наружных **крепления спортивных замка заводского изготовления**. При этом, пружины (торсионы) петель капота и крышки багажника, а также упор капота, могут быть сняты или выведены из действия. Замок капота с приводом из салона должен быть удален. Разрешается удалять петли капота и крышки багажника, при этом необходимо наличие не менее 4-х наружных **креплений спортивных замков заводского изготовления**. Открытие капота, багажника либо дверей во время движения автомобиля на трассе – недопустимо.

3.2. Допускается замена части несущих **элементов** кузова (заднего и переднего лонжеронов) на свободную конструкцию, обеспечивающую жесткость кузова, в соответствии с рисунком 3-2 (часть, находящаяся за пределами осей **A1-A1** и **A2-A2**):

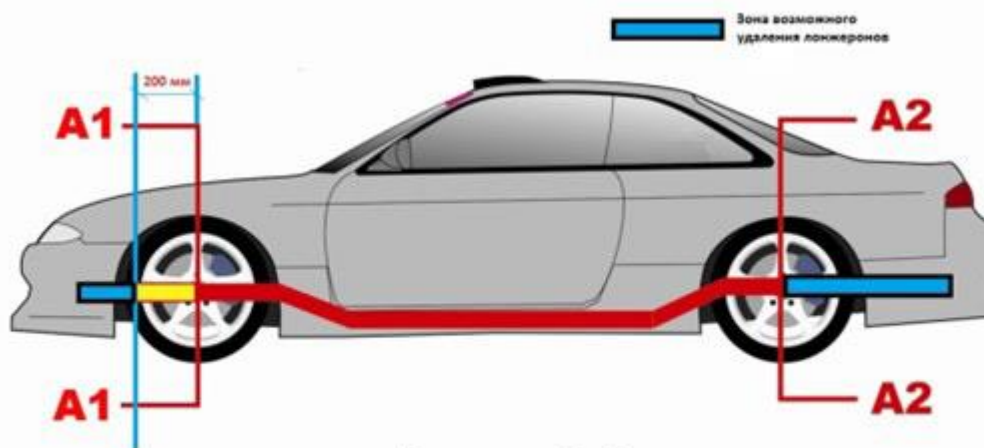


Рисунок 3-2

3.3. Автомобиль должен быть оборудован усилителями переднего и заднего **бампера**. Разрешено использовать стандартные усилители от данного автомобиля, **то и их крепления к кузову должны оставаться неизменными**.

Разрешено использовать усилители, изготовленные из стальной трубы с наружным размером от 25 мм до 45 мм и минимальной толщиной стенки 2 мм. Все трубы такого усилителя бампера должны оставаться полыми, располагаться на минимальном расстоянии от наружной оболочки бампера позволяя надежно ее закрепить, быть горизонтальными (+/- 10 градусов) согласно рис 3.3.

При размещении топливного бака внутри усилителя как минимум одна труба защищающая его должна быть размером 40-45 мм с минимальной стенкой 2 мм.

Усилители бампера должны как минимум перекрывать ширину лонжеронов к которым они крепятся, а также не выступать за габариты кузова. **Конструкция усилителя должна быть выполнена таким образом, чтобы не образовывались острые окончания труб, которые могут зацепиться либо проткнуть другой автомобиль.**

Усилители бампера должны быть прикреплены к кузову автомобиля минимум четырьмя болтами диаметром 10 мм (прочностью не ниже 8.8) **или диаметром 8 мм (прочностью не ниже 10.9)** с каждой стороны или приварены.

Допускается разъемное крепление типа труба в трубу при условии: длина трубы в которую вставляется башбар не менее 60 мм, толщина стенки не менее 3 мм, ее внутренний диаметр равен внешнему диаметру башбара, с обеих сторон соединение должно быть зафиксировано болтом минимального диаметра 8 мм прочностью не ниже 8.8.

Допускается размещение дополнительных точек крепления внешней оболочки бампера, крыльев, фар, навесного оборудования. Материал и конструкция свободные, но они не должны образовывать опасные острые углы.

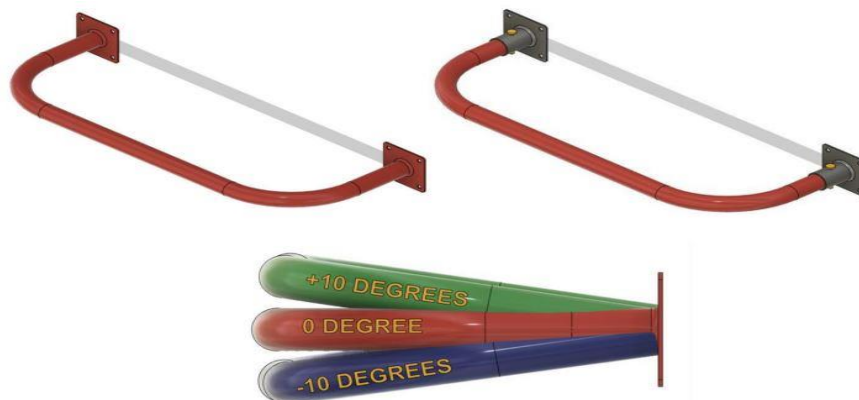
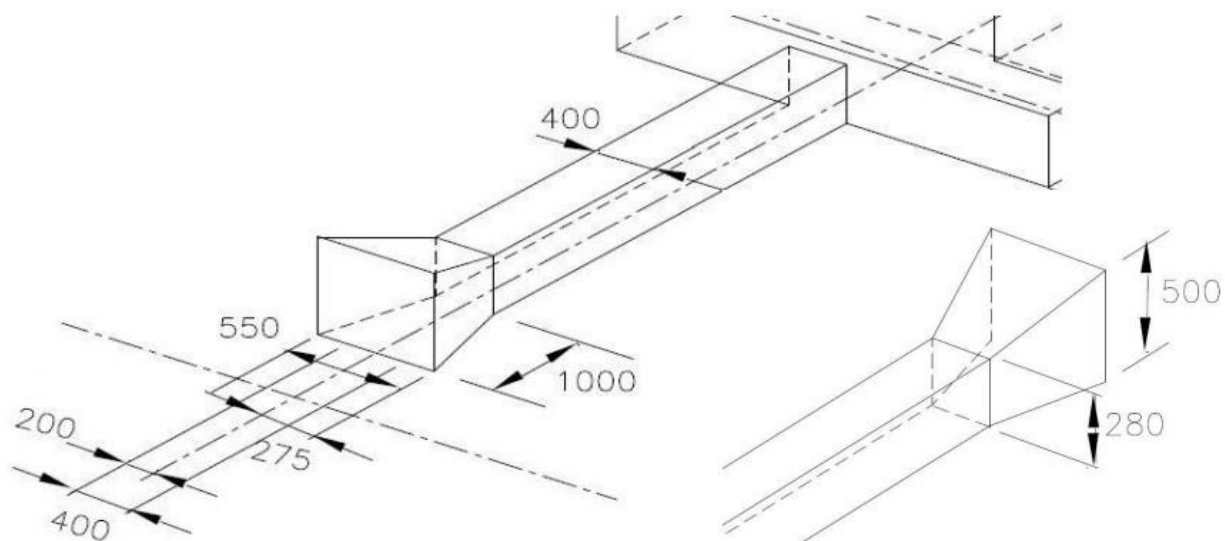


Рис. 3.3

3.4. Моторный щит и его расположение должны быть оригинальными. При этом допускается модификация моторного щита и тоннеля с применением листовой стали толщиной не менее 0,8 мм, при соблюдении следующих размеров (смотри рисунок). Данная модификация применяется только для размещения трансмиссии (сцепления, КПП, карданного вала, а также деталей, нужных для их нормальной работоспособности), при этом блок цилиндров двигателя, головка блока цилиндров двигателя должны находиться в пределах не модифицированного моторного отсека.

Разрешено восстановление моторного щита в заводских геометрических размерах металлом толщиной не менее установленной заводом изготовителем.

Допускается усиление чашек крепления подвески, в том числе с применением стальных труб круглого или прямоугольного сечения, при условии неизменного положения точек крепления верхних опор амортизатора.



Для автомобилей, участвовавших в соревнованиях до 2019 г. включительно и имеющих в СТП соответствующую отметку, модификация моторного щита и тоннеля не ограничивается.

3.5.1. Допустима замена дверей водителя и пассажира на облегченные (из пластика, карбона или других композитных материалов). В случае замены дверей на пластиковые, обязательны «кресты» (рис. 253-9) в каркасе для дверного проема, высота креста – не менее 30% от высоты проема.

Внутренняя полость дверей должна быть закрыта листовым негорючим материалом (толщиной не менее: металл – 0,5 мм, карбон/кевлар – 1 мм, пластик – 2 мм) и предотвращать контакт водителя с внутренними механизмами в двери и деталями запорного устройства.

Нельзя вносить изменения в силовую конструкцию водительской двери без наличия каркаса безопасности согласно п.2.1.

3.5.2. Разрешается замена внешних панелей кузова (передние и задние крылья), а также крышки капота и багажника, переднего и заднего бампера на изготовленные из пластика, карбона или других композитных материалов. В случае наличия в капоте отверстий для поступления воздуха, они должны быть закрыты полностью (при виде сверху) воздухозаборником, кожухом или металлической сеткой. В случае если какие-либо вращающиеся и/или нагревающиеся до высоких температур элементы двигателя выступают за пределы капота, они должны быть полностью закрыты жёстким кожухом, предотвращающим контакт с этими элементами. Модификация заднего крыла не должна изменять конструкцию дверного проема.

3.5.3. В автомобиле оборудованном люком, его можно демонтировать вместе с механизмом открывания. Образовавшееся в крыше отверстие необходимо закрыть надёжно закрепленной крышкой, выполненной из листового материала (металл, пластик, композит). Если оригинальный автомобиль имеет съёмную или складную крышу, допускается замена панели крыши на цельную, выполненную из металла или композитных материалов. Мягкая складная крыша должна быть заменена на цельную, жесткую панель формой, повторяющей оригинальную, выполненную из металла или композитных материалов. В случае замены панелей складной крыши устройство складывания должно быть демонтировано. Допускается удаление штатного устройства защиты при опрокидывании.

3.6. Обязательно применение ветрового стекла, выполненного из триплекса или предусмотренного заводом-изготовителем автомобиля оригинального ветрового стекла. Способ крепления ветрового стекла – только предусмотренный заводом-изготовителем для данной модели автомобиля. На ветровом стекле не допускаются сквозные трещины и сколы на внутренней поверхности. При их возникновении в ходе соревнования, водители должны использовать шлемы с защитными стеклами или защитные очки мотоциклетного типа, ветровое стекло должно быть заменено к следующему соревнованию.

3.7. Допускается установка боковых и задних стекол, выполненных из поликарбоната, минимальной толщиной 3 мм. Боковые стекла из поликарбоната должны быть надёжно закреплены в безопасную рамку. Использование оргстекла ЗАПРЕЩЕНО. Разрешается демонтаж штатного устройства подъема стекла, при условии замены стекла на другое, изготовленное из поликарбоната. Обязательно использование прозрачных и бесцветных противоосколочных пленок на боковых и задних окнах если они не из поликарбоната, стеклянных люках. Допускается использование тонированной пленки, при этом с расстояния 5 м должно быть видно пилота и салон автомобиля.

3.8. Разрешается монтаж в боковых стеклах из поликарбоната подвижных форточек для вентиляции воздуха размером не более 25 x 35 см.

3.9. ~~Разрешается отсутствие стекол на передних дверях при условии применения защитной сети дверного проема или системы удержания рук пилота.~~ Разрешается отсутствие стекол в передних дверях. При этом обязательно применение пилотом полностью закрытого шлема с визором. Во время заезда визор должен быть полностью закрыт. Также обязательно применение защитной сети дверного проема или системы удержания рук пилота согласно стандарту SFI 3.3. Сеть при виде сбоку должна простираться от центра рулевого колеса до средней стойки кузова. Сеть должна быть изготовлена из плетеных полос шириной минимум 19 мм (3/4 дюйма). Минимальный размер отверстий сетки должен быть 25 x 25 мм, а максимальный – 60 x 60 мм. Плетеные полосы должны быть невоспламеняемыми и сшитыми друг с другом в каждой точке пересечения. Сеть не должна иметь временный характер. Сеть должна крепиться к каркасу безопасности над боковым (водительским) окном и сниматься посредством быстроразъемного соединения даже в случае опрокидывания автомобиля. Должна быть предусмотрена возможность отсоединения сетки одной рукой. Застежки должны иметь цветную маркировку яркой (оранжевой, желтой, красной) краской. Допускается установка разъемного соединения с нажимной кнопкой, при условии соответствия

требованиям. При отсутствии стекол обязательно применение водителем шлема с визором, полностью закрывающим лицо.

3.10. Запрещается затемнение передних боковых и лобового стекла автомобиля.

3.11. Разрешается монтаж в крышу автомобиля люков и прочих элементов забора воздуха или отвода воздуха из салона сечением не более 0,125 м².

3.12. Категорически запрещена возможность забора воздуха для вентиляции салона из моторного отсека. Для данной цели разрешено изменение конструкции воздухозаборника, либо его приведение в нерабочее состояние (удаление и изоляция металлическими заглушками при помощи инструмента).

3.13. Не допускается отсутствие одного или нескольких внешних элементов кузова, таких как передние и задние крылья, капот, крышка багажника, двери, стекла, бампера.

3.14. В исключительных случаях Организатор имеет право допуска автомобиля без наличия одного внешнего элемента кузова к участию в соревнованиях.

3.15. При виде сверху на автомобиль, колеса должны быть эффективно закрыты крыльями не менее чем на всю ширину рабочей поверхности шины. Запрещено выступание шпилек крепления колеса за габарит колеса.

3.16. Обязательны два наружных зеркала, отражающей площадью не менее 40 см² каждое, расположенных по обе стороны кузова. Допустимо удаление этих зеркал в случае установки камеры заднего вида и монитора в салоне.

3.17. Антикрылья, спойлеры – свободные. Заднее антикрыло должно быть прикреплено к автомобилю с помощью инструмента, кронштейны должны не выпирать за периметр автомобиля видимый сверху. Использование быстроразъёмных устройств запрещено. Заднее антикрыло должно иметь дополнительное крепление к автомобилю, выполненное в виде двух стальных тросов диаметром не менее 3 мм таким образом, чтобы исключить отрывание антикрыла в случае разрушения основного крепления.

3.18. Спереди и сзади должны быть предусмотрены буксировочные проушины. Проушины должны выдерживать усилие, достаточное для буксировки свободно катящегося автомобиля. Серийные проушины могут быть заменены другими, в том числе усиленными. Допускается применение гибких (сделанных из тросов или ремней) проушин. Буксирные проушины должны быть маркированы контрастным относительно фона (красным, оранжевым или желтым) цветом. При расположении проушин снизу автомобиля на бамперах или спойлерах таким же цветом должны быть нанесены стрелки в направлении проушин.

3.19. Ни одна часть силовой конструкции (баш-бар, жесткие буксировочные проушины) не должна выступать за периметр автомобиля, видимый сверху.

4. ДВИГАТЕЛЬ И ЕГО СИСТЕМЫ

4.1. Разрешен один любой серийно (имеет каталожный номер производителя) производимый двигатель внутреннего сгорания.

4.2. Система выпуска не ограничивается. На всех автомобилях должна быть установлена система выпуска отработавших газов от двигателя, направленная в сторону от водителя и топливного бака. Система выпуска должна быть металлической. Все компоненты системы выпуска должны быть надежно соединены друг с другом, а также с кузовом или рамой автомобиля. Выходная часть выпускной системы должна выступать за видимые границы кузова. Запрещено выводить какие-либо элементы выхлопной системы в капот.

Конструкция системы выпуска не ограничивается. Система выпуска должна быть металлической. Все компоненты системы выпуска должны быть надёжно соединены друг с другом, а также с кузовом или рамой автомобиля. Концевая труба системы выпуска должна быть выведена назад либо вбок автомобиля, при этом выхлоп выведенный вбок должен быть направлен к земле под углом не менее 45 градусов от горизонтали. Окончание трубы системы выпуска не должно выступать за периметр кузова (вертикальная проекция по бамперам, порогам и крыльям). Окончания труб, направленных вбок, должны быть расположены в базе автомобиля. Направление потока выхлопных газов не может быть направлено в сторону колёс или не металлических частей автомобиля (бампер, накладки порогов и т.п.). Не допускается

проводка выхлопной трубы через кокпит автомобиля и любые панели его кузова, за исключением вывода данной трубы через специально изготовленный тоннель в пороге. Указанный тоннель запрещено располагать со стороны пилота.

Максимальный уровень не должен превышать значения по следующим критериям:

автомобиль измеряется на расстоянии 0,5 метра от выхлопа под углом 45 градусов, когда двигатель работает на 6000 об/мин. В тех случаях, когда автомобиль имеет два отдельных выхлопа, измерение будет проводиться в средней точке между ними на расстоянии 0.5 метра от него. Максимально допустимый шум при статических испытаниях составляет 109 дБ (А).

4.3. Разрешается установка компонентов впуска, отличающихся от выпущенных заводом изготовителем.

4.4. Разрешено жидкое углеводородное топливо (бензин, дизельное топливо).

Разрешено использование систем впрыска воды либо водно-этаноловых смесей в цилиндр. При этом все компоненты (бак и его установка, насосы и их расположение, так же трубопроводы) этой системы должны быть выполнены в соответствии с требованиями к топливной системе.

Использование в качестве топлива – метанола, нитрометана, оксидпропилена и гидразина ЗАПРЕЩЕНО.

4.5. Количество, марка и расположение топливных насосов свободные.

Допускается замена оригинальных топливных трубок и их соединений соответствующими магистралями авиационного типа согласно Главе 3 Статьи 253 Приложения “J” МСК ФИА. При расположении топливных насосов внутри салона необходимо заключить их в контейнер, устойчивый к протеканиям жидкостям и пламени. Запрещается прокладка топливных магистралей в непосредственной близости от карданного вала и выхлопной системы.

4.6. Разрешается замена оригинального топливного бака на не оригинальный, установленный в соответствии с Приложением “J” МСК ФИА. Рекомендовано применение одобренных ФИА топливных баков (стандарт FT3 1999, FT3.5, FT5 или SFI 28.1). Топливный бак, наливная горловина и вентиляционное отверстие не должны располагаться внутри пассажирского отделения и отделения водителя и должны гарантировать отсутствие утечек топлива при любом положении автомобиля. Крепление бака на новом месте должно быть осуществлено не менее чем двумя стальными лентами минимальным размером 20x0,8 мм с болтами, диаметром не менее 10 мм. Гайки таких болтов должны быть выполнены на усилительных пластинах с противоположной части элемента кузова по аналогии с болтами ремней безопасности. Кузов в местах крепления лент должен быть усилен стальными накладками толщиной не менее 1,5 мм и площадью не менее 10 см². Если топливный бак и его наливная горловина расположены в багажном отсеке – то они должны быть отделены от пассажирского салона жесткой перегородкой, не проницаемыми для жидкости и огня.

Бензобак должен быть оборудован обратным клапаном, установленным в шлангах вентиляции бензобака, для предотвращения выливания топлива в случае переворачивания автомобиля.

При использовании оригинального топливного бака его форма и конструкция должна быть неизменной.

4.7. Разрешено использование нагнетателей любого типа. Интеркуллер, принцип его работы (воздух-воздух, воздух-вода, воздух-лед) и его месторасположение не ограничивается в пределах внешнего контура кузова, запрещено его нахождение в кокпите. В качестве теплоносителя при использовании принудительной системы орошения интеркуллера разрешено использовать только воду. Для доступа охлаждающего воздуха допускается выполнение необходимых отверстий в кузове.

4.8. Система охлаждения двигателя;

Вентиляторы охлаждения, их крепления, привод, система включения и температура их срабатывания свободные. Термостат так же свободный. Экраны и воздуховоды, направляющие воздух к радиатору и расположенные перед ним, свободные. Оригинальный расширительный бачок охлаждающей жидкости может быть заменен на другой при условии,

что емкость нового бачка составляет не более 2 л. Трубопроводы охлаждающей жидкости свободные, так же, как и их арматура. Они могут быть из другого материала и/или другого диаметра. В случае установки радиатора охлаждения в багажном отсеке автомобиля забор воздуха для его охлаждения не должен осуществляться из кокпита автомобиля и должен быть отделен от кокпита непроницаемым для жидкости экраном. В случае нахождения в салоне элементов системы охлаждения с теплоносителем, эти элементы должны быть закрыты защитными термостойкими кожухами. В случае прохождения трубопроводов через кокпит они должны быть металлическими или авиационного типа, цельными без соединений и должны быть закрыты непроницаемым для жидкости экраном, полностью отделяющим трубопровод от кокпита.

В качестве теплоносителя разрешается применение только воды. Разрешено использовать присадки, такие как NEO «Keep Cool» и Redline «Water Wetter».

4.9. Система смазки и вентиляции картера

Система смазки свободная, в том числе с сухим картером. Для доступа охлаждающего воздуха допускается выполнение необходимых отверстий в кузове, которые должны быть закрыты металлической сеткой. Масляные магистрали должны быть металлическими или авиационного типа в металлической оплетке. Разрешено использования открытой системы вентиляции картера. При этом все газы должны отводиться в бачок, исключающий утечки жидкости, емкостью не менее 2 литров выполненный из полупрозрачной пластмассы или включающий прозрачную панель, надежно закрепленный в моторном отсеке. **Запрещено устанавливать вентиляционный бачок картерных газов вблизи элементов системы выпуска отработанных выхлопных газов.**

4.10. Закись азота

Запрещено использование систем подачи закиси азота в системе питания автомобиля.

5. РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ

5.1. Разрешается установка любого рулевого колеса только с замкнутым ободом. Допускается установка ступицы-адаптера рулевого колеса. При этом рекомендуется использование адаптера, омологированного или сертифицированного совместно с рулевым колесом, в том числе допускается быстросъемное крепление рулевого колеса. Механизм быстрого разъединения должен включать кольцо, концентрично расположенное под рулем. Разъединение должно осуществляться путем перемещения этого кольца вдоль оси рулевой колонки в сторону руля. В иных случаях адаптер должен быть изготовлен из единой металлической заготовки, крепиться к рулевому валу оригинальным способом и быть не длиннее 200 мм.

5.2. Вертикальный угол установки рулевой колонки может быть изменен. Обязательно надежное стопорение всех резьбовых соединений рулевого управления.

5.3. Изменение положения рулевого колеса не должно иметь возможности регулировки без использования инструмента (предназначенные для этого штатные системы должны быть выведены из строя).

5.4. Блокировка руля из штатного замка зажигания (если таковой имеется) должна быть обязательно удалена.

5.5. Рулевой механизм свободный. Разрешена замена гидроусилителя руля на электроусилитель и наоборот.

5.6. Рекомендуется использовать детали рулевого механизма заводского изготовления.

6. ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА

6.1. Тормозная система должна включать в себя два независимых контура, приводимых в действие от одной и той же педали. (Между тормозной педалью и суппортами эти два контура должны быть полностью независимы.) Кроме того, тормозная система должна быть автомобильного типа (тормозной механизм на каждое колесо). При расположении тормозных

магистралей внутри кузова они должны быть выполнены в соответствии с п.п. 3.1, 3.2 Статьи 253 Приложения «J» МСК ФИА.

6.2. В любом случае должны применяться тормозные механизмы, а также тормозные диски или барабаны заводского (фабричного) изготовления.

6.3. Оригинальные резиновые тормозные шланги могут быть заменены гибкими шлангами авиационного типа, для их присоединения должны применяться соответствующие адаптеры. Защитные кожухи тормозных дисков могут быть удалены. Жидкостное охлаждение тормозов запрещено. В любом случае должны применяться тормозные механизмы, а также тормозные диски или барабаны заводского (промышленного) изготовления.

6.4. Разрешено устанавливать ручной тормоз с гидроприводом, действующий на заднюю ось.

7 ПОДВЕСКА

7.1 Обязательно наличие по крайней мере одного амортизатора на каждом колесе, при этом сами амортизаторы и их опоры свободные.

7.2 Упругие элементы (пружины, торсионы, листовые рессоры и т.п.) свободные.

7.3 Ограничители хода подвески свободные.

7.4 Разрешается замена всех эластичных шарниров подвески на более жёсткие.

7.5 Разрешены не оригинальные(измененные) детали подвески (кулаки, рычаги, ступицы).

7.6 Стабилизаторы поперечной устойчивости свободные.

7.7 Разрешено изменять, заменять подрамники для переноса рулевой рейки и заднего редуктора, при условии соблюдения их оригинальных точек крепления к кузову.

7.8 Системы дистанционного изменения характеристик амортизаторов и стабилизаторов поперечной устойчивости запрещены.

7.9 Разрешено изменять точки крепления рычагов к кузову(подрамнику), но не более чем на 50 мм от заводских.

7.10 Разрешено усиливать точки крепления подрамника к кузову, но не изменять их.

7.11 Ограничения, описанные в п.7.7, 7.9, 7.10, не распространяются на автомобили, принимавшие участие в официальных соревнованиях до 2024 года и имеющие соответствующую отметку в СТП либо акте технической комиссии.

8. КОЛЕСА И ШИНЫ

8.1. Все колеса должны быть надежно закреплены колесными гайками/болтами. Наличие незакрученных или обломанных колесных шпилек – запрещено. Крепление колес болтами можно заменить на крепление шпильками и гайками. В этом случае выступание резьбовой части шпильки за гайку должно быть не менее диаметра шпильки. Болты должны быть ввернуты в ступицу не менее чем на всю глубину резьбового отверстия ступицы.

8.2. Декоративные колпаки колес должны быть удалены. Для расширения колесной колеи разрешено использование поставок. Поставки должны обеспечивать центровку колеса относительно ступицы. Декоративные колпаки колес должны быть удалены. Для расширения колесной колеи разрешено использование поставок. Проставка толщиной более 20 мм должна быть оснащена собственными болтами крепления к ступице. Проставка должна обеспечивать центровку колеса относительно ступицы. Запрещено использовать более одной проставки на колесо.

8.3. Колесные диски свободны по конструкции, но должны быть сделанным из металла. Диски, изготовленные из магния, запрещены.

8.4. Допускается использование покрышек любого типа кроме шипованных. Использование гоночных шин типа «СЛИК» и «ПолуСЛИК» – ЗАПРЕЩЕНО на задней оси. Шины с маркировкой «competition» и «race» ЗАПРЕЩЕНЫ на задней оси. Индекс износостойкости задних колёс (treadwear) должен быть не менее 220 (UTQG). Ширина протектора не может превышать 225 мм. Список запрещенных к использованию шин публикуется в дополнительном регламенте.

8.5. Запрещено использование шин, поврежденных или изношенных до выступления корда.

9. ТРАНСМИССИЯ

9.1. Маховик, сцепление, коробка передач и задний редуктор свободный.

9.2. Разрешено использование любых передаточных чисел главной передачи и коробки передач с обязательным наличием передачи заднего хода.

9.3. Разрешено использование блокирующихся и самоблокирующихся дифференциалов.

10. ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ

10.1. Допускается прокладка внутри автомобиля силовых проводов. Они должны быть надежно закреплены на кузовных панелях. Вся проводка, проходящая по салону автомобиля, должна располагаться внутри каркаса безопасности (не допускается прокладка проводки между каркасом безопасности и кузовом автомобиля). Для их прохождения через перегородки между багажником, салоном и моторным отсеком допускается просверлить в каждой перегородке отверстия. Зазоры в этих отверстиях должны быть уплотнены. Контакт проводов с острыми кромками отверстий не допускается.

10.2. Пучки проводов, располагаемые в салоне, должны быть заключены в защитные оболочки (жгуты), препятствующие их повреждению. Отверстия в кузове для прохода жгутов проводов должны иметь резиновую окантовку, плотно охватывающую проходящий жгут проводов.

10.3. Вся проводка должна быть аккуратно уложена и не вызывать сомнения. Наличие открытых и не изолированных окончаний проводов – недопустимо.

10.4. Фары и стоп-сигналы

Осветительные приборы (две передние фары, либо две противотуманных фары, расположенные спереди и как минимум два габаритных огня сзади) должны быть исправны и включены в темное время суток. ~~Разрешено~~ **Запрещено** использование светового прожектора, установленного на ~~передней части крышки~~ **крыше автомобиля**. Если фары автомобиля выполнены из стекла, то они должны быть дополнительно оклеены прозрачной пленкой, не позволяющей разлетаться осколкам в случае их разбивания. Разрешается применение любых осветительных приборов заводского изготовления.

В случае удаления либо замены серийных световых приборов на не оригинальные, образовавшиеся отверстия в кузове, должны быть закрыты листовым металлом либо пластиком.

Обязательно наличие повторителей стоп-сигнала на лобовом и заднем стеклах, а также двух стоп-сигналов, находящихся в штатном месте. Повторители стоп-сигналов должны быть расположены в верхней части лобового и заднего стекла, **снаружи автомобиля**, при этом не закрываться рекламной наклейкой. Должны быть выполнены из светодиодной ленты минимальной длиной 50 см, расположенной по верхней кромке лобового и заднего стекла. **Свет данного повторителя должен быть хорошо виден с 20 метров в светлое время суток.**

Запрещается использование стробоскопов и фар с мерцающим эффектом для любых светоприборов.

10.5. Любые электронные системы управления автомобилем (ABS/ASR/EPS и т.п.) **запрещены.**

11. ЭКИПИРОВКА УЧАСТНИКОВ

Обязательно использование автомобильного ~~или мотоциклетных~~ **шлема закрытого или открытого типа, либо мотоциклетного шлема закрытого типа (использование модульных шлемов запрещено).** Шлем не должен иметь видимых повреждений, трещин, сколов, а также значительных потертостей и повреждений внутренних защитных слоев (тканевых, пенопластовых и т.д.). **Застежки шлема должны не иметь потертостей и иметь исправное состояние.**

11.1. Рекомендуется шлема омологированные для использования в автоспорте, начиная с 01.01.1995 закрытого или открытого типа с исправными застежками. Шлем не должен иметь видимых повреждений, трещин, сколов, а также значительных потертостей и повреждений внутренних защитных слоев (тканевых, пенопластовых и т.д.).

Рекомендовано использовать шлема, соответствующие нижеперечисленным Стандартам (технический лист №25 ФИА, лист сертифицированных шлемов Snell Foundation http://www.fia.com/sites/default/files/125_standards_for_helmets_0.pdf):

- FIA 8860-2004;
- FIA 8860-2010;
- FIA 8859-2015;
- Snell SA 2015;
- Snell Foundation SAN 2010 (США);
- Snell Foundation SA 2010 (США);
- Snell Foundation SA 2005 (США);
- SFI Foundation Inc, spec.31.1, SFI spec.31.1A и SFI 31.2A (США) до 31.12.2018.

11.2. Рекомендовано использование автоспортивного гоночного комбинезона (допускается омологация ФИА 1986, а также соответствующих стандарту SFI Foundation Inc 3.2A/1 и выше, из огнезащитных тканей Proban®, Pyrovatex®, Vanox® и т.п. по стандарту BS EN 533 index 3, имеющих следующие маркировки:



Рекомендован комбинезон стандарта ФИА 8856-2000.

11.3. Рекомендовано использование подшлемника, перчаток и ботинок, омологированных ФИА для использования в автоспорте.

11.4. Рекомендовано применение длинного белья и носков, соответствующих действующему Стандарту ФИА: 8856-2000.

11.6. Рекомендовано использование защиты шеи (FHR).

11.7. Участники в автомобилях которых установлен каркас безопасности, обязаны использовать экипировку соответствующую требованиям класса ПРО.