

МІЖНАРОДНИЙ СПОРТИВНИЙ КОДЕКС FIA

ДОДАТОК J

Стаття 256

ДОДАТОК J

СТАТТЯ 256

СПЕЦІАЛЬНІ ВИМОГИ ДО АВТОМОБІЛІВ GT СЕРІЙНІ

ГРУПА RGT

Стаття 1: ВИЗНАЧЕННЯ

Легкові автомобілі GT серійні.

СТАТТЯ 2: ОМОЛОГАЦІЯ

2.1 Тип кваліфікованих автомобілів

Для кваліфікації автомобіль повинен бути омологований FIA в Групі RGT.

СТАТТЯ 3: ЗМІНИ ТА ДОПОВНЕННЯ ДОЗВОЛЕНІ ЧИ ОBOB'ЯЗКОВІ

Всі зміни, які явно не дозволені цими правилами, безумовно заборонені.

З автомобілем можуть проводитися тільки ті роботи, які необхідні для його нормального обслуговування, або для заміни частин, зношених при використанні або пошкоджених при поломці.

Межі дозволених змін, визначені тут і нижче.

Крім них, будь-яка частина, зношена при використанні або пошкоджена при поломці може бути замінена тільки оригінальною частиною, ідентичною ушкодженій.

Автомобілі повинні бути строго серійними моделями і повинні бути ідентифіковані за даними карти омологації.

СТАТТЯ 4: МІНІМАЛЬНА ВАГА

Мінімальна вага встановлена 1200 кг для автомобілів, обладнаних двигуном з об'ємом циліндрів більше 3100 куб.см і 1050 кг для інших.

Це реальна вага автомобіля без водія або пілота, їх екіпіровки та з максимально одним запасним колесом.

Якщо на борту знаходяться два запасних колеса, то перед зважуванням одне з них слід вилучити.

Жодного разу вага автомобіля не повинна бути меншою з вказану тут.

У разі виникнення суперечки при зважуванні, вся екіпіровка водія, включаючи шоломи, повинна бути вилучена, але переговорні пристрої, не вмонтовані в шолом, можуть

залишитися в автомобілі.

У випадку сумніву, і не на ралі, Технічні Контролери можуть спорожнити резервуари для витратних рідин для визначення ваги.

Застосування баласту дозволяється на умовах, передбачених Статтею 252.2.2 “Загальних Вимог”.

Тільки в ралі, мінімальна вага автомобіля з урахуванням вимог п.7.1.а) з екіпажем (перший водій + другий водій повна екіпіровка першого і другого водіїв) дорівнює мінімальній вазі, яка визначається п.7.1.а + 150 кг.

СТАТТЯ 5: МОТОР

5.1 Мотор

Дозволено зняти пластиковий екран, використовуваний для закриття механічних компонентів в моторному відсіку і який виконує виключно естетичну функцію.

Допускається видалення звукоізоляційних матеріалів і обивки не видимих зовні і зафіксованих під капотом.

Можна пермістити або дублювати трос акселератора незалежно від того чи він від виробника чи ні. Цей замінений трос має бути запасним, тобто він повинен бути підключений паралельно з стандартним тросом акселератора.

Якщо серійний транспортний засіб обладнано дросельною заслінкою з сервоприводом, то комплект дросельної заслінки з механічною зв'язком, омологований в Групі RGT, може використовуватися.

Гвинти і болти можуть бути змінені, за умови, що заміни зроблені з залізного матеріалу.

– Запалювання:

Марка і тип свічок запалювання, обмежувач числа оборотів і дроти високої напруги, довільні.

Електричний джгут і електронний блок управління може бути замінений на такий же і омологований.

Датчики та приводи на вході повинні залишатися без змін, як і їх функції.

Жоден датчик не може бути доданий навіть з метою реєстрації даних.

Забороняється додавати перемикач на оригінальному джгуті між електронним управлінням і датчиком і/або приводом.

Заборонена будь-яка система запису даних, окрім передбаченої на омологованому автомобілі.

Може використовуватися тільки система збору даних встановлена на серійному автомобілі. Вона жодним чином не може бути зміненою з метою реєстрації додаткових

параметрів.

Дозволені тільки датчики наступних параметрів: температура води, температура масла, тиск масла, частота обертання колінчастого вала двигуна.

Кожен з цих датчиків може бути приєднаний до одного або кількох дисплеїв (з можливістю накопичення даних) за допомогою електричного джгута, не пов'язаного з іншими джгутами.

– Система охолодження:

Термостат довільний, так само як і система управління вентилятором і температура його включення.

Спосіб фіксації кришки радіатора довільний.

– Упорскування:

Оригінальна система повинна бути збережена.

Компоненти системи упорскування, розташовані вниз по потоку від вимірювача повітряного потоку, і які управляють кількістю бензину, що надходить в камеру згоряння, можуть бути змінені, але не замінені, за умови, що вони не мають ніякого впливу на кількість повітря, що поступає.

Електронний блок контролю впорскуванням може бути замінений на омологований.

Входи до ЕБУ (датчики, приводи, і т.д.), включаючи їх функції, повинні залишатися стандартними.

Також забороняється додавання вимикачів (переминок) в оригінальну проводку між електронним блоком керування і датчиками та/або виконавчими елементами.

Виходи від ЕБУ повинні зберегти свої оригінальні функції відповідно до карти омологації.

Інжектори (форсунки) можуть бути змінені або замінені, з метою зміни їх продуктивності, але без зміни їх принципу роботи та їх кріплення.

Паливна рампа може бути замінена іншою, вільної конструкції, але з обов'язковими різьбовими з'єднаннями магістралей і регулятора тиску. Кріплення форсунок повинне бути ідентичним оригінальному.

Змінні картриджі повітряних фільтрів допускаються також, як і оригінальні.

– **Змащення:**

Установка перегородок у масляному піддоні дозволена.

Змінні картриджі масляних фільтрів допускаються також, як і оригінальні.

Для двигунів з турбонаддувом, труби змащення турбокомпресора можна замінити на лінії відповідно до статті 253-3.2. Ці труби також можуть бути обладнані засобами швидкого підключення.

Пристрій охолодження масла двигуна повинен бути серійним або омологованим у ВО.

Опори двигуна і коробки передач оригінальні або омологовані.

Якщо опори оригінальні, еластичний матеріал опор дозволений.

– **Випуск:**

Дозволено видаляти внутрішню частину оригінального глушника, або змінювати випуск від першого глушника до випускного отвору, максимальні розміри трубопроводу, повинні бути як у труби, розташованої перед першим глушником (див. рис 254-3 і Стаття 328о

карти омологатії Групи RGT).

Рис. 254-3

Якщо в першому глушнику є два вхідних отвори, то січення зміненого трубопроводу має бути не більшим, ніж сумарне січення цих двох отворів.

Для автомобілів, обладнаних турбокомпресором, можна модифікувати вихлопну систему після монтажної пластини глушника на турбокомпресорі, максимальне січення глушника є вхідним діаметром першого стандартного глушника. З'єднання між монтажною пластиною турбокомпресора і випускним каналом може мати конічну форму.

Якщо існують два входи в перший глушник, січення модифікованого з'єднання повинно бути меншим або рівним сумі двох оригінальних січень.

Вихід (и) повинні бути розташовані в тому ж положенні, як і для оригінальної системи випуску відпрацьованих газів або відповідно до змін, омологованих в VO (див. Статтю 256-6.4.3).

Ці дозволені зміни не повинні призводити до модифікацій кузова(за винятком омологованих в VO, Стаття 256-6.4.3) і повинні відповідати законам країни, у якій проходить змагання, стосовно рівня шуму.

Дозволені додаткові кріплення для монтажу системи випуску.

Глушник є частиною вихлопної системи, призначеною для зниження рівня шуму вихлопу

транспортного засобу.

Поперечне січення глушника повинне становити щонайменше 170% січення впускної труби і повинне включати звукопоглинаючий матеріал. Звукопоглинаючий матеріал може бути у вигляді труби з 45% перфорацією або синтетичного конверта.

Довжина глушника повинна мати від 3 до 8 вхідних діаметрів.

Глушник може бути поставлений як серійна деталь, приварена до труби, в той час як ця труба не є частиною глушника.

Каталітичний нейтралізатор вважається глушником і може бути переміщеним.

Якщо він встановлений безпосередньо на колектор, каталізатор може бути замінений конічною частиною тієї ж довжини і тих же розмірів на вході і виході.

Після цієї частини, випуск буде довільною трубою діаметром не більшим, ніж на виході з каталітичного нейтралізатора.

Якщо каталізатор є невід'ємною частиною випускного колектора, можна видалити тільки внутрішню частину каталізатора.

Лямбда-зонд можна вилучити, тільки якщо він є частиною вільної частини вихлопної лінії.

– **Прокладка:**

Матеріал вільний, але не товщина.

– **Круїз контроль:**

Управління може бути від'єднане.

Всі автомобілі повинні обладнуватися рестриктором. Цей рестриктор, обов'язковий у ралі, не заборонений в інших змаганнях, якщо учасник вирішує використовувати його.

Все повітря, необхідне для живлення двигуна, повинно проходити через цей рестриктор, який має відповідати наступним вимогам:

– максимальний внутрішній діаметр рестриктора є:

Вага, кг

Діаметр рестриктора, мм

Атмосферні

З наддувом

1200

36

34

1250

1300

37,5

35,5

1350

1400

39,5

37,5

– для моторів з турбонаддувом цей рестриктор повинен бути витриманий по довжині не менше 3 мм, в напрямку потоку повітря від площини, перпендикулярної до осі обертання турбіни й розташованої максимально за 50 мм вгору по потоку від площини яка проходить через верхні по потоку краї турбінних лопаток (див. Рис. 254-4) .

Рис. 254-4

Цей діаметр повинен бути дотриманий, незалежно від температурних умов. Зовнішній діаметр рестриктора в його найвужчому місці повинен бути меншим ніж $D_{int}+6$ мм, і повинен дотримуватися на відстані 5 мм у кожену сторону.

Установка рестриктора на турбонагнітач повинна виконуватися таким чином, що для того щоб відокремити рестриктор від компресора, два гвинти мають повністю видалятися з корпусу компресора або рестриктора.

Установка жиклера не дозволена.

Для установки рестриктора дозволяється видаляти матеріал з корпусу компресора, і додавати його, з єдиною метою установки рестриктора на корпусі компресора.

Головки гвинтів повинні бути встановлені так, щоб їх можна було опломбувати.

Рестриктор повинен бути зроблений з цільного матеріалу і може мати отвори виключно для установки та пломбування, які повинне бути виконані між кріпильними гвинтами, між рестриктором (або з'єднанням рестриктор/корпус компресора), корпусом компресора (або з'єднанням корпус/фланець) і корпусом турбіни (або з'єднанням корпус/фланець) (див. Рис. 254-4).

У випадку двигуна з двома паралельними компресорами, кожен компресор повинен бути обмежений рестриктором 25.5 мм.

– Впуск

Система впуску повинна мати загальний внутрішній об'єм до 50 дм³ (вимірюється між контрольним діаметром рестриктора (ів) і впускними отворами головки блоку циліндрів).

Вона повинна бути обладнана повітряним рестриктором, виготовленим з металу (сплав допускається), з максимальним діаметр, вказаним у таблиці в розділі 256-5.1, який повинен дотримуватися не менше 3 мм по довжині.

Рестриктори повинні бути оснащені системою, що дозволяє Технічним Комісарам легко опломбувати їх і повинні бути встановлені таким чином, щоб надати можливість їхньої

перевірки.

Все повітря, необхідне для живлення двигуна, повинне проходити через цей (ці) рестриктор (и) і герметичність системи впуску весь час повинна бути ідеальною.

Непрохідність рестриктора (ів) повинно приводити до негайної зупинки двигуна.

Окрім інтеркулерів (тільки для двигунів з нагнітачем), заборонені усі пристрої, системи, процедури, конструкції і концепції, які призначені та/або мають будь-який ефект зниження температури повітря та/або наддуву (повітря та/або палива) у двигун.

Атмосферні двигуни:

Рестриктор (и) повинні бути:

– максимум на 600мм попереду осі перднього циліндра

– максимальна віддаль між ними (центри рестрикторів) 1000мм (тільки автомобілі з переднім розташуванням двигуна).

Якщо забірник повітря складається з декількох частин, то вони повинні бути ідеально припасовані одна з одною.

Жодний трубопровід, який містить повітря, не може входити (виходити) з забірника (ів) повітря.

СТАТТЯ 6: ТРАНСМІСІЯ

6.1 Система трансмісії

Система трансмісії з 4 ведучими колесами заборонена.

Заборонене використання будь-якої електроніки в роботі трансмісії (за виключенням важіля перемикачів передач на кермі, омологованого в VO).

Заборонені коробки передач напівавтоматичні або автоматичні, зчеплення з електронним або пневматичним управлінням, диференціали з електронним, пневматичним або гідравлічним управлінням.

6.1.1) Коробка передач

а) Дозволена довільна конструкція коробки передач при збереженні розташування і орієнтації серійного автомобіля, повинна мати до шести передач вперед і одну передачу заднього ходу, повинна бути омологованою.

б) Дозволено тільки прямий механічний зв'язок (штанга, трос) між керованим водієм важілем перемикачів передач і коробкою передач.

Дозволений простий, нормально розімкнутий, електричний вимикач який працює безпосередньо від важеля перемикання передач і діє на систему запалювання двигуна.

Якщо пневматичне управління з рульового колеса є омоologоване VO, воно може бути використане.

6.1.2) Зчеплення

а) Конструкція зчеплення довільна за умови, що це звичайна механічна система з діаметром дисків не менше 183 мм.

б) Зчеплення повинно керуватися тільки водієм.

6.1.3) Головна передача і диференціал

Головна передача і диференціал довільної конструкції, але тільки механічні диференціали підвищеного тертя дозволені і повинні бути омоologіровані.

Співвідношення повинне бути омоologіроване в VO.

В'язко-муфта не розглядається як гідравлічний пристрій керування ковзанням, за умови, що контроль неможливий, коли автомобіль рухається.

6.2 Передаточні вали

Конструкція вільна.

Для серійних автомобілів з “коробковою” системою трансмісії, торсіонні трубки можуть бути видалені і замінені.

6.2.1) Пів-осі

Повинні бути оригінальними або омологованими в Варіанті Опцій (VO).

6.3 Підвіска

Зміна налаштувань пружин і амортизаторів з кабіни заборонена.

Дозволяється посилення структурних елементів підвіски (за винятком стабілізаторів поперечної стійкості) і точок їх кріплення з додаванням матеріалу.

Посилення підвіски не повинне призводити до утворення порожнин. Дві окремі частини підвіски не повинні з'єднуватися в одну.

– **Важелі**

Повинні бути оригінальними або омологованими в VO.

– **Пружини**

Пружини можуть бути регульованими, якщо регульовані структурні частини є частиною

пружини і відокремлені від інших оригінальних деталей підвіски/кузова (можуть бути видалені).

– **Циліндричні пружини**

Довжина вільна, як і число витків, діаметр прутка, зовнішній діаметр, тип пружини (прогресивний чи ні) і форма опор пружини.

Число пружин і їх опор не обмежується, за умови що пружини було змонтовано серійно.

– **Листові ресори:**

Довжина, ширина, товщина і вертикальна кривизна – довільні.

– **Торсіони:**

Діаметр вільний.

Дозволені зміни по пружинах підвіски не дозволяють ігнорувати п. 205 карти омологації (мінімальна висота від центру кришки ступиці до колісної арки).

– **Комбіновані пружини-амортизатори:**

Навіть якщо серійний автомобіль не обладнаний ними, комбіновані пружини-амортизатори дозволені, за умови, що оригінальна пружина видалається.

– **Амортизатори:**

Вільні, за умови, що їх число, їх тип (телескопічний, важільний, і т.д.), їх робочий принцип (гідравлічний, фрикційний, змішаний, і т.д.), і їх точки кріплення залишаються незмінними.

Забороняється використання підшипників кочення.

Дозволене застосування підшипників ковзання.

Перевірка принципу дії амортизатора повинна виконуватися таким чином:
Як тільки пружини і/або торсіони будуть зняті, автомобіль повинен опуститися до жорстких упорів менше ніж за 5 хвилин.

Резервуари амортизатора можуть бути прикріплені на незмінений корпус автомобіля. Якщо амортизатори мають окремі резервуари, розташовані в кабіні або в невідокремленому від кабіни багажнику, вони повинні бути міцно закріплені і повинні мати захист.

Сайлент-блок може бути замінений «кульовим» шарніром тільки за умови коли амортизатор не має ніякої направляючої функції. Для ралі, що проходять на Африканському континенті, сайлент-блок може бути замінений «кульовим» шарніром, навіть якщо амортизатор має направляючу функцію.

Газонаповнені амортизатори, щодо їхнього робочого принципу, будуть розглядатися як гідравлічні

– Амортамортизуюча підвіска типу «Мак-Ферсон (Mc Pherson)»

Якщо, для заміни амортизуючого елемента підвіски типу «Мак-Ферсон», або її аналогічної, необхідно повністю замінити телескопічний елемент і / або стійку (амортизатор і система підключення до тримача ступиці

)
, то заново встановлювані частини повинні бути механічно еквівалентні оригінальним і мати ті ж самі точки кріплення.

Для підвісок типу «Мак-Ферсон», форма гнізд пружини вільна.

Їх матеріал вільний.

У випадку масло-пневматичної підвіски, сфери можуть бути замінені зі зміною їх розмірів, форми і матеріалу, але не їх кількості.

На сфери може бути встановлений регулювальний вентиль, доступний зовні автомобіля.

– Сайлент-блоки

Сайлент-блок можна замінити на новий сайлент-блок, довільної форми, але взаємозамінний з оригінальним.

6.4 Колеса і шини

6.4.1) Колеса:

Колеса довільні, якщо дотримано омологований максимальний діаметр (п. 801.a) і максимальна ширина (п. 801.b).

Тільки з метою використання тих же розмірів коліс зпереду і ззаду, діаметр і/або ширина передніх коліс може бути збільшена (див. умови вище).

Використання коліс з меншими розмірами дозволено.

Ковані колеса зроблені з магнію заборонені (включаючи стандартні колеса).

Вони повинні бути закриті крилами (та ж сама система перевірки як в Групі А, Стаття 255.5.4), і максимальна колія, зазначена в карті омологації повинна бути дотримана. Кріплення коліс болтами, може бути змінено на кріплення шпильками та гайками за умови, що число точок кріплення і діаметр різьби дотримані, див. Рис. 254-1.

Рис. 254-1

Допускається зміна колісних гайок за умови, що вони виготовлені з заліза.

Заборонено встановлювати повітряні екстрактори на колеса.

6.4.2) Шини:

Шини вільні за умови, що вони можуть бути встановлені на дисках.

Заборонено використання будь-якого пристрою для підтримки працездатності шини, що має внутрішній тиск, не більше, ніж атмосферний.

Середина шини (простір місце між диском і внутрішньою поверхнею шини) повинно бути заповнено тільки повітрям.

6.4.3) Запасне колесо:

Запасне колесо (колеса) – обов'язкове, якщо згадане у формі омологації.

Запасне колесо може бути перенесено всередину салону, за умови, що воно надійно закріплене і не встановлене на місці, призначеному для екіпажа.

Дозволені зміни, омологовані в VO, які стосуються установки запасних коліс.

6.5 Гальмівна система

За винятком змін, дозволених цією статтею, гальмівна система повинна бути оригінальною, або омологованою у Варіанті Опцій (VO).

Електронний блок керування гальмівною системою не обмежується, однак він повинен бути повністю взаємозамінний з оригінальним блоком (тобто, гальмівна система повинна працювати при заміні блоку на стандартний).

Датчики і актюатори з боку входу так само як і їх функції повинні бути стандартними.

Ніякі датчики не можуть бути додані, навіть з метою реєстрації даних.

Гальмівні накладки вільні, також як і спосіб їх кріплення (клепка, приклеювання і т.д.) за умови, що фрикційна поверхня гальм не збільшується.

Захисні пластини можуть бути видалені або зігнуті.

Якщо автомобіль обладнано сервоприводом гальм, цей пристрій можна від'єднати або перемістити для кінт омологації у Варіанті Опцій (VO).

Те ж саме стосується системи антиблокування гальм.

Якщо система антиблокування гальм (ABS) від'єднана або вилучена, дозволено використовувати механічний розподільник задніх гальм омологований виробником в VO.

Дозволяється установка пружин у циліндри супортів і заміна ущільнювачів і пороховиків супортів.

Магістралі гальмової системи можуть бути замінені магістралями авіаційного типу.

Пристрої для очищення від дорожнього бруду, який збирається на гальмівному диску та/або колесі можуть бути додані.

6.5.1) Ручне гальмо:

Механічне ручне гальмо може бути замінено гідравлічною системою омологованою в Групі RGT, але в цьому випадку діагональна (виду X) або оригінальна гальмівна схема обов'язкова.

Допускається зміна положення ситеми ручного гідравлічного гальма за умови що залишиться на місці, омологованому в Групі R GT (на центральному тунелі...).

6.6 Рульове управління

Магістраль насоса гідропідсилювача рульового управління до стійки може бути замінена магістралями відповідно до статті 253-3.2.

6.7. Кузов

6.7.1) Зовні:

Ковпаки коліс повинні бути вилучені.

Захисні кришки фар можуть встановлюватися за умови, що їх єдина функція полягає у захисті скла, і що вони не мають ніякого впливу на аеродинаміку автомобіля.

Тільки на ралі, дозволена установка пристроїв для захисту автомобіля знизу. Це повинен бути реальний захист знизу, знімний і призначена виключно і визначено, для захисту таких частин: двигун, радіатор, підвіск, коробка передач, бак, трансмісія, рульове управління, випуск, вогнегасники.

Захист знизу може простягатися на всю ширину нижньої частини переднього бампера, але тільки перед осями передніх коліс.

Заборонено змінювати кріплення переднього і заднього бамперів.

Дозволено встановлювати додаткові кріплення (окрім оригінальних, які повинні зберегтися) для фіксації частин кузова (бампер, продовження крил...).

Спосіб кріплення кришки паливного бака – вільний.

Дозволена заміна щіток переднього і заднього склоочисника.

Бачок омивача:

Ємність бачка омивача може бути збільшена і бачок може бути переміщений всередину кабіни у відповідності зі Статтею 252.7.3., у багажник, або в моторний відсік.

Насоси, труби і жиклери довільні.

Елементи пластикової звукоізоляції з середини колісних арок може бути видалена. Ці пластикові деталі можуть змінитися на алюмінієві чи пластикові компоненти такої ж форми.

Захисні пластикові елементи, встановлені під корпусом (омивається повітрям) можуть бути видалені.

Якщо заднє скло є знімним для забезпечення доступу до запасного колеса, воно може бути виготовлена з прозорого полікарбонату з мінімальною товщиною 3 мм.

Воно повинно кріпитися у 4 точках за допомогою гвинтів або металевих шпильок. Воно повинно кріпитися у 4 точках за допомогою гвинтів або металевих шпильок.

6.7.1.1) Бампер передній і задній

Передній і задній бампери і пороги дверей можуть бути замінені геометрично ідентичними елементами, виготовленими з склопластику і поліефірної смоли.

6.7.2) Інтер'єр

Передні сидіння можуть бути переміщені назад, але не далі вертикальної площини, яка визначається переднім краєм оригінального заднього сидіння.

Це обмеження відноситься до верхньої частини переднього сидіння (якщо воно без підголовника), а якщо підголовник інтегрований у сидіння, то до задньої крайньої точки плечей водія.

Задні сидіння можуть бути видалені.

Задні ремені безпеки можуть бути видалені.

6.7.2.1) Якщо паливний бак встановлено в багажнику і задні сидіння демонтовано, кабінку від паливного бака повинна відокремлювати вонетривка і непроникна для рідини перегородка.

Для двохоб'ємного автомобіля, можна використовувати неструктуровану прозору роздільну стінку з незаймистій пластмаси між кабіною і місцем розташування бака.

6.7.2.2) Приладова панель

Приладова панель і центральна консоль повинні залишитися оригінальними.

6.7.2.3) Підлога

Килимки довільні і, таким чином, можуть бути вилучені

6.7.2.4) Інші матеріали звукоізоляції і облицювання:

Дозволяється видалення матеріалів звукоізоляції і облицювання, окрім згаданих в статтях 6.7.2.3 (Підлога) і 6.7.2.2 (Приладова панель).

6.7.2.5) Система опалення

Оригінальні системи опалення можуть бути видалені, але електричні прилади проти запотівання або аналогічні системи повинні бути збережені.

Наведені нижче частини системи кондиціонування можуть бути вилучені: конденсор і допоміжний вентилятор, бак для рідини, випаровувач і вентилятор, розширювальний клапан, трубки, з'єднувачі, контактори й перемикачі, датчики і виконавчі елементи, необхідні для функціонування системи.

Тільки якщо його живлення повністю незалежне від інших систем, можна вилучити компресор кондиціонера. В іншому випадку вилучення компресора кондиціонера повинно бути омологоване в VO.

Компресор може бути відключений.

Якщо якісь елементи є загальними із системою обігріву – вони повинні бути збережені.

6.7.2.6) Знімна задня полиця в двооб'ємних автомобілях, може бути видалена.

6.7.3) Додаткове обладнання:

Все те, що не має ніякого впливу на поведінку автомобіля, наприклад, обладнання, яке покращує естетику або комфорт усередині автомобіля (освітлення, обігрів, радіо, і т.д.), дозволено встановлювати без обмежень.

Ці аксесуари не можуть ні в якому разі збільшувати потужність двигуна, або впливати на рульове керування, трансмісію, гальма, або керованість, навіть непрямым способом.

Всі органи управління повинні зберігати функції, передбачені для них виготівником.

Вони можуть бути доопрацьовані, щоб полегшити їх використання і зручність, наприклад,

більш довгий важіль ручного гальма, додаткові накладки на педаль гальма, і т.д.

Дозволено:

1) Вимірювальні прилади типу спідометрів і т.д. можуть бути встановлені або замінені і можуть мати інші функції. Така установка повинна бути травмобезпечною. Однак спідометр не може бути видалений, якщо це заборонено індивідуальним регламентом змагання.

2) Звуковий сигнал може бути замінений і/або доданий додатковий, в межах доступу пасажирів.

Сигнал не обов'язковий на закритих трасах.

3) Стопорний механізм ручного гальма може бути вилучений з метою отримання моментальної розфіксації.

4) Рульове колесо довільне.

Система протиугінного блокування рульової колонки може бути виведена з дії.

Механізм швидкого знімання рульового колеса повинен складатися з фланця, концентричного з рульовим колесом, пофарбованого в жовтий колір шляхом анодування або нанесенням іншого стійкого покриття і встановлений на рульову колонку за рульовим колесом.

Для від'єднання необхідно тягти фланець уздовж осі рульового колеса.

5) Додаткові відділення можуть бути додані до бардачка, також як додаткові кишені до дверей, за умови, що використовуються оригінальні панелі.

6) Ізоляційний матеріал може бути доданий до існуючих перегородок для захисту пасажирів або частин від вогню або жару.

6.7.4) Підсилення:

Підсилювальні розпірки можуть бути встановлені на точки кріплення підвіски до кузова чи шасі однієї і тієї ж осі, по різні сторони від подовжньої осі автомобіля, за умови, що вони знімні і кріпляться за допомогою болтів.

Відстань між точкою кріплення підвіски і точкою кріплення розпірки не може перевищувати 100 мм, якщо вона не є поперечною розпіркою, омоологованою з каркасом безпеки, або якщо це верхня штанга, прикріплена до підвіски MacPherson або подібної. В останньому випадку, максимальна відстань між точкою кріплення штанги і центром верхнього шарніра – 150 мм (рис.255-4 і 255-2).

Крім цих точок, розпірка не повинна кріпитися на кузові або механічних частинах.

Рис. 255-2 Рис. 255-4

Якщо серійний автомобіль обладнано підсилювальною розпіркою, дозволено вилучити або замінити серійну розпірку на розпірку, що відповідає вимогам, які зазначено вище. Посилення підресорених частин дозволено за умови, що використовуваний матеріал повторює форму оригінального матеріалу і знаходиться в контакті з ним.

6.7.5) Якщо оригінальне запасне колесо розміщується в закритому відсіку, і якщо воно замінено на ширше (див. п.6.4), розташоване у тому ж місці, то дозволено з кришки, що закриває цей відсік, видаляти поверхню, утворену діаметром нового колеса (малюнок 254-2).

Рис. 254-2

6.8 Електрична система

– Батарея:

Модель, ємність і кабелі для підключення акумулятора і місце її розташування вільні. Напруга батареї повинна бути збережена.

Кожна батарея має надійно кріпитися і бути закритою таким чином, щоб не допустити короткого замикання або витоку.

Кількість батарей, встановлена виробником, повинна бути збережена.

Якщо акумулятор перенесено з вихідного місця, то його кріплення до кузова повинно бути виконано за допомогою металевого піддону і двох металевих скоб з ізолюючим покриттям, що кріпляться до днища болтами і гайками.

Для цих кріплень, повинні використовуватися болти, діаметром не менше 10 мм, з підсилювальними пластинами під кожним болтом, товщиною не менше 3 мм і площею поверхні не менше 20см², розташованими на звороті кузовної панелі.

Акумулятор з рідким електролітом повинен закриватися пластмасовим коробом, непроникним для рідини, закріпленим незалежно від акумулятора.

Його розташування довільне, але при розташуванні в салоні, він повинен бути встановлений тільки за передніми сидіннями.

В цьому випадку, і за умови, що акумулятор містить рідкий електроліт, захисний короб повинен мати вентиляційні отвори з виходом за межі кабіни (див. Рис. 255-10 і 255-11).

Якщо акумулятор – суха батарея, розташований у кабіні, то він повинен бути повністю ізольований діелектричним кожухом.

Рис. 255-10 Рис. 255-11

Силкові виводи для підключення додаткової стартової батареї можуть бути розміщені в салоні.

– Генератор

Може бути замінений більш потужним.

Генератор постійного струму не може бути замінений генератором змінного струму і навпаки.

– Система освітлення:

Додаткові фари, включаючи відповідні реле, дозволені, за умови, що загальна кількість фар не перевищує шести і за умови, що вони дозволені законами країни проведення змагань.

Якщо зберігаються серійні протитуманні фари, вони враховуються як додаткові фари.

Вони не можуть бути вбудованими в кузов.

Фари й інші зовнішні світлові прилади повинні завжди бути парними.

Оригінальні фари можуть бути відключені і закриті липкою стрічкою.

Вони можуть бути замінені іншими фарами, у відповідність з цією Статтею.

Ліхтар заднього ходу може бути встановлений, якщо він включається тільки коли важіль управління коробкою передач знаходиться в положенні "задній хід" і за умови, що вимоги ПДД дотримані.

– Плавкі запобіжники можуть бути додані в електричну систему.

6.9 Паливне коло

Баки типу FT3, FT3.5 або FT5 обов'язкові.

Дозволено застосовувати зовнішні фільтр і насос з характеристиками ідентичними омологованим.

Ці частини мають бути надійно захищені.

Установка другого паливного насоса дозволена, але це повинен бути тільки запасний паливний насос, тобто він не може працювати на додаток до основного насосу. Його підключення повинне бути можливо, тільки коли автомобіль нерухомий і за допомогою чисто механічного пристрою, розташованого поруч з насосами.

Заправні отвори не можуть бути розташовані у віконному отворі.

Паливопроводи повинні бути замінені на лінії авіаційного типу, маршрут з цих ліній довільний.

Дозволено просвердлити два отвори (60 мм максимальний діаметр або еквівалентної площі) в підлозі, єдиною функцією яких буде пропуск ліній живлення/очистки паливного бака

Повна місткість паливних баків не повинна перевищити 85л.

6.10 Домкрат, Колісний ключ

Точки піддомкочування можуть бути посилені, переміщені і збільшені в кількості. Ці дозволи стосуються виключно точок піддомкочування.

Домкрат має працювати виключно від руки (або водія або штурмана), тобто без використання систем обладнаних гідравлічними, пневматичними або електричними джерелами живлення.

Колісний ключ не повинен мати можливості видалення більш ніж однієї гайки одночасно.

6.11 Арматура безпеки

Каркас безпеки будь-якого автомобіля повинен бути омологованою FIA і відповідати Положенню про Омологацію для Арок безпеки для автомобілів типу WR С, а бо S2000 Ралі.

6.12 Піна для захисту від бокового зіткнення

Піна для захисту від бокового зіткнення, обов'язкова.

Для того щоб встановити піну для захисту від бокових ударів, обов'язково омологувати для застосування наступні елементи:

- Зміна внутрішньої частини дверей.
- Бічні вікна з полікарбонату (мінімальна товщина 4 мм). Ці вікна повинні бути знімними без використання інструментів.
- Дверна фурнітура (6-шаровий вуглець або кевлар).

Мінімальний обсяг піни: 60L (див. статтю під назвою: Специфікація на 2011 рік Дверна піна).

6.13 Сидіння

Обов'язково використовувати сидіння, омологації 8862.

Переклад з оригінального тексту: Роман Фернеза