

«Утверждаю»  
Президент Федерации  
автомотоспорта  
Республики Татарстан

\_\_\_\_\_ И.М. Егоров  
«\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ год.

**Технические требования ФАМС РТ  
по подготовке автомобилей  
к участию в зимних трековых  
гонках сезона 2010 – 2011 гг.**

«Согласовано»

Технический комитет:

Рамазанов Р.В.

Петрухин С.В.

Шайхутдинов Р.Н.

Шафранов Е.Л.

## Раздел 1.

- 1.1 Допускаются автомобили подготовленные согласно требованиям группы «А» Приложение J МСК FIA (Ст. 251-253, 255) с приводом на переднюю ось с рабочим объемом двигателя до 1600 куб. см включительно. **PCD (диаметр расположения и количество крепежных отверстий) 4 x 98.** Автомобили VA321083 допускаются с омологацией FIA A-5345 (автомобили VA3 2113 соответствуют омологации FIA A-5345).
- 1.2 Система смазки свободная.
- 1.3 Шатун – свободный.
- 1.4 Система выпуска после ГБЦ свободная.
- 1.5 КПП – Ряд любой имеющий омологацию. Главная пара любая. Механизм переключения передач свободный. Система блокировки дифференциалов должна быть механической.
- 1.6 Телеметрия запрещена.
- 1.7 Запрещено использование деталей кузова (крылья, капот, двери, крыша, пороги и т.д.) из не магнитных материалов.
- 1.8 Для двигателей с 8-ми клапанной ГБЦ система впуска свободна по клапан включительно. Ход клапана свободный.
- 1.9 Для двигателей с 16-ти клапанной ГБЦ впускной коллектор свободный, его внутренний объем от фланца дроссельной заслонки до разъема с ГБЦ не более 6 литров. Дроссельная заслонка должна быть одна, через которую должен проходить весь воздух, поступающий в цилиндры. Максимальный диаметр дроссельной заслонки 54 мм. Распределительные валы – свободные, максимальный ход клапана без учета теплового зазора – 11 мм., разрешена установка регулируемых шестерен привода распределительных валов.
- 1.10 Запрещено применение расширений форм омологации VKS и ES.
- 1.11 Система автоматического изменения фаз газораспределения запрещена.

## Раздел 2.

- 2.1 **Минимальный вес автомобиля** включая водителя с его полной экипировкой **1030 кг.**
- 2.2 Разрешается дополнять массу автомобиля балластом в виде одного или нескольких твердых монолитных металлических блоков, надежно закрепленных на полу салона или багажника с помощью инструмента, и с возможностью опломбирования в соответствии с требованиями ст. 252.2.2. Приложения «J» к МСК FIA.
- 2.3 Внутренние пустоты профильных элементов кузова не должны использоваться для заполнения балластным материалом.
- 2.4 При усилении кузова может использоваться только один слой стального листа толщиной не более 2 мм.
- 2.5 Суммарный вес профиля со всеми элементами крепления бампера не должен превышать 5 кг. (без накладки самого бампера).
- 2.6 Защита моторного отсека снизу должна быть съемной со всеми элементами ее крепления. Разрешается модификация кузова в виде: не более 8 (восьми) отверстий диаметром до 10,5 мм (либо сварных гаек M10) для формирования точек крепления защиты. Суммарный вес защиты со ВСЕМИ элементами их крепления не должен превышать 20 кг.

2.7 Нагрузка на переднюю ось автомобиля не должна превышать 680 кг с пилотом, находящимся на водительском месте (кокпит) в полной экипировке. Взвешивание автомобиля должно производиться четырьмя измерительными платформами, находящимися в горизонтальной плоскости с точностью не более 5 см.

2.8 Вес пилота в полной экипировке должен быть указан в спортивном техническом паспорте автомобиля (СТП).

### Раздел 3.

#### Разрешается:

3.1 подрезка пластиковой части бампера, обеспечивающая свободное перемещение колеса, а также удаление декоративных накладок с боковых поверхностей кузова.

3.2 накладка бампера может быть составной при условии сохранения заводского внешнего вида, конструкции, толщины, веса и типа материала.

3.3 замена наружных зеркал заднего вида. Минимальная площадь каждого зеркала - 40 см<sup>2</sup>

3.4 отсутствие предусмотренного заводом-изготовителем очистителя заднего стекла.

3.5 замена стекол (кроме лобового и двери водителя) прозрачным поликарбонатом толщиной не менее 5мм (со снятием механизма стеклоподъемника),

3.6 замена стандартных блок-фар на осветительные приборы, обеспечивающие работу лампы мощностью не менее 40 Вт.

3.7 замена стандартного блока задних фонарей на "стоп-сигнал" в количестве двух штук (мощность ламп не ниже 21 ватт) и габаритные огни в количестве двух штук (мощность ламп не ниже 15 ватт)

3.8 изменять количество и размеры радиатора и вентилятора системы охлаждения, но должны располагаться на штатных местах и быть надежно закреплены.

3.9 частичное удаление внутренних панелей дверей и боковин кузова (кроме водительской двери) с целью облегчения ремонта при повреждении внешних панелей.

3.10 установка любых топливных насосов, а также изменение их числа при условии, что они не устанавливаются в салоне автомобиля.

3.11 уменьшение объема **заводского оригинального** бака с сохранением всей наливной горловиной и системой вентиляционных отверстий и патрубков. При использовании омологированного топливного бака FIA, установка должна соответствовать статье 253.14 Приложение «J» МСК.

3.12 изменение механизма дверных замков и наружных ручек с сохранением надежности и безопасности. Замки капота и багажника должны быть удалены. Капот и крышка багажника должны быть зафиксированы в четырех точках и иметь возможность открывания снаружи.

3.13 установка двух продольных тяг (костыли) для усиления переднего крепления растяжек передней подвески (крабы)

### Раздел 4.

#### Обязательно:

4.1 применение в двери водителя только оригинальных (предусмотренных заводом-изготовителем) стекла и стеклоподъемника, при этом электрические стеклоподъемники можно заменять на механические.

4.2 наличие системы пожаротушения, соответствующей требованиям FIA (Ст.253.7.2 Приложения J МСК FIA) или РАФ (КиТТ 3 2010 гл.3.6.стр.9).

4.3 использование каркаса безопасности, соответствующего Ст. 253 Приложения «J» к МСК, Главе 3 КиТТ и Приложению 14 КиТТ. В местах, где шлем водителя, может контактировать с каркасом безопасности, предписывается в соответствии со Статьей 253.8. 3.5 Приложения J к МСК установка защитных накладок, удовлетворяющих стандарту ФИА 8857-2001 тип А (См. технический лист № 23 «Омолодированные ФИА накладки для каркасов безопасности»). В местах, где другие части тела водителя, сидящего на месте и пристегнутого ремнями безопасности, могут контактировать с каркасом безопасности, должна быть предусмотрена установка защитных накладок из мягкого материала, не поддерживающего горения;

4.4 удаление всех сидений, кроме сидения водителя.

4.5 наличие выпускной системы с глушителем, обеспечивающим уровень шума не более 110 децибел при 4500 об/мин.

4.6 применение защитной сетки на окне водителя (Ст.253.11 Приложения J МСК FIA , закрепленной к каркасу безопасности.

4.7 применение системы HANS **рекомендовано**.

4.8 в случае переноса АКБ со своего места должны быть соблюдены требования КиТТ 3 2010 гл.3.2 стр.9.

4.9 имя и фамилия Водителя должны быть нанесены согласно ежегоднику 2010 (1, стр. 95, глава XVII)

4.10 применение только оригинального (предусмотренного заводом-изготовителем) лобового стекла типа «Триплекс».

4.11 буксировочные проушины должны быть спереди и сзади. Их конструкция произвольна, но они должны выдерживать буксировку автомобиля. Они должны быть ясно обозначены, легко доступны и окрашены в ярко желтый, красный или оранжевый цвет. Проушины не должны выступать за периметр автомобиля, видимый сверху.

4.12 **Брызговики должны:**

- изготавливаться из сплошного гибкого материала;

- устанавливаться в задней части колеса симметрично продольной оси;

- перекрывать всю ширину колеса, но не выходить в вертикальной проекции за габаритную ширину автомобиля более чем на 2см, во внутреннюю сторону от колеса – на 10см, нижняя кромка брызговика должна быть не более 10см от земли, когда автомобиль неподвижен, без водителя.

4.13 топливный бак должен быть расположен на штатном месте. Крепление бака должно быть осуществлено не менее, чем двумя стальными лентами минимальным размером 20x0,8мм. Кузов в местах крепления лент должен быть усилен стальными накладками толщиной не менее 1,5мм и площадью не менее 10 кв.см.

**Решения Технического Комитета ФАМС РТ имеют приоритет над текстом настоящих требований.**

## **Приложение 1 «Моношина»**

### **1. Моношина и диск:**

- На всех этапах ЧТ **обязательно** применение шипованной моношины типа **155 R 15 И-530 (НК-МС-3)**: - на соревнование выдаются **шипованные шины на дисках с PCD 4x98**;

- шипование полное (**360** шт. на 1 шину, во все отверстия);

- шип единый **9 x 15 SG/GELOTET x 1,5** (см. чертеж 1), вклеенный на клей «Лактайт 480»;

- первоначальное шипование : над поверхностью шины выступает только рабочая часть шипа (вклейка «*заподлицо*» = **1,5** мм);

- выступание шипа не более **3** мм (« размер В», Приложение 2 КиТТ РАФ 2009 стр.33 и ТРЕК РАФ 2009 г. стр.42).

2. Давление шины должно составлять перед любым выездом не менее **1,9 кг.\кв.см., но не более 2,2 кг.\кв.см.** Участник соревнований должен обеспечить моментальный доступ для проверки давления в шинах перед каждым выездом на трассу.

3. В случае выхода из строя **шины /диска** по вине водителя, единый поставщик применяет санкции, но они не могут препятствовать в получении «новой» шины. В спорных ситуациях решение принимает Коллегия комиссаров. Перед сдачей поставщику колеса должны быть накачаны и очищены.

## **Внимание :**

**Ни в какой момент гонки ни шина, ни диск, ни тем более шип, не могут быть подвергнуты никакой модификации, монтажу, демонтажу, обработке, покрытию или другого вида вмешательства (сверка по эталонам и шаблонам).**

**Выступание шипа над поверхностью шины на любой момент осмотра или в закрытом парке не более 3 мм.**

## **Приложение 2 «Монотопливо»**

- 1. Монотопливо.** На Официальных соревнованиях по трековым гонкам обязательно применение бензина марок СТ100 предоставляемого Компанией ООО "DELFIN MOTORSPORT".
- 2. Обеспечение топливом.** Обеспечение участников топливом берет на Себя поставщик топлива (в дальнейшем - "Поставщик топлива"), заключивший специальный договор с РАФ. "Поставщик топлива" гарантирует всем участникам этапов ЧТ возможность приобретения необходимого количества топлива по фиксированной цене. Данная возможность должна быть предоставлена в течение всего Чемпионата и в местах его проведения. Ответственный представитель "Поставщика топлива" должен быть поименован в Регламенте каждого этапа ЧР.
- 3. Описание топлива.** Октановое число топлива исследовательским методом 98-100, моторным методом 88.
- 4. Соответствие топлива требованиям FIA и РАФ.**
  - 4.1** топливо соответствует как международным требованиям FIA так и требованиям РАФ.
  - 4.2** топливо сертифицировано. Сертификат соответствия СТ98 – РОСС RU.НХ 10, ВО 5501. Сертификат соответствия СТ100 - РОСС RU.НХ 10, ВО 5502.
- 5. Контроль топлива.** Контроль топлива осуществляется американским прибором DIGATRON DT - 47FT на основе сравнительного анализа с эталонным топливом СТ100. Расхождение на шкале прибора должно быть не более чем на 5 единиц. Так же возможно применение лакмусовых бумажек реагирующих на наличие запрещенных добавок в топливе, таких как, нитрометан и изоамилнитрит. Контроль топлива может быть проведен по решению КСК или Руководителя гонки на ТИ или после заезда, кроме случаев перехода из заезда в заезд.
- 6. Использование монотоплива на соревнованиях.** Во всех заездах (включая свободные тренировки) может быть использовано только монотопливо.

**[www.raf.su](http://www.raf.su) раздел –Перевод статьи приложения J– Статья 251; 252; 253; 254; 255**

**ОО «ФАМС РТ»:**

**Тел.: 8 (843) 5 333-682**

**Тел./факс: 8 (843) 5 333-681**

**e-mail: [fams@yandex.ru](mailto:fams@yandex.ru)**