

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

по подготовке автомобилей к участию в зимних трековых гонках сезона 2006 – 2007 гг.

действуют с 01 декабря 2006 г. до 01 апреля 2007 г.

(Изменения 2007 г. выделены **курсивом**, удаленный текст зачеркнут)

1. Допускаются автомобили с приводом на одну ось:

1.1. в зачете «А-1600» - с рабочим объемом двигателя до 1600 см³ включительно.

а) Подготовленные согласно требованиям группы "А" Приложения J МСК FIA (Ст.251 – 253, 255), имеющие действующую или закончившуюся не ранее 4-х лет до даты проведения соревнования омологацию FIA или действующую омологацию РАФ. Запрещено применение расширений форм омологации VK и ES;

б) Автомобили группы «А» с закончившейся омологацией, указанные в п.2.1.1. (см. Приложение 11) КиТТ и подготовленные в соответствии с п.4.140.2. КиТТ;

в) Автомобили, соответствующие требованиям к автомобилям группы «Д-1Н» для автокросса.

г) Автомобили ВАЗ 2113 с расширениями омологации А-5345

1.1.2. Для автомобилей с 8-и клапанной головкой блока цилиндров система впуска (включая впускной коллектор), питания топливом и выпуска свободная.

1.1.3. Запрещено применение системы смазки с «сухим картером».

1.1.4. Минимальная масса автомобиля- 850 кг.

1.2.В зачете «N-1600» - с рабочим или приведенным объемом двигателя до 1600 см³ включительно:

а) Подготовленные согласно требованиям группы "N" (Ст.251 – 254 Приложения J МСК FIA) и имеющие действующую, или закончившуюся не ранее 4-х лет до даты проведения соревнования омологацию FIA в группе "N". Минимальная масса автомобилей должна соответствовать указанной в карте омологации;

б) Автомобили, подготовленные согласно действующим требованиям зачетной группы «ТУРИНГ-ЛАЙТ» Чемпионата России по АКГ;

в) Для автомобилей с паспортной мощностью меньше 130 л.с. дополнительно разрешены следующие изменения в двигателе (в этом случае, **при применении любого из разрешенных изменений**, минимальная масса автомобиля – **1050** кг, включая массу водителя):

- распределительные валы – свободные, **максимальный ход клапана без учета теплового зазора – 11 мм**, разрешена установка регулируемых шестерен привода распределительных валов. В этом случае система автоматического изменения фаз газораспределения запрещена(должна быть заблокирована);
- **для установки распределительных валов разрешены минимально необходимые выборки в поршнях, при этом минимальная масса поршня может быть меньше указанной в п.317 омологационной формы на величину массы удаленного при выполнении минимально необходимых выборок материала.**

Уменьшение массы определяется по формуле:

$M_d = V_d \times \rho$, где

M_d , г – масса удаленного материала;

V_d , см³ – объем удаленного материала;

$\rho = 2,7$ г/см³ – плотность алюминия ;

все остальные параметры поршня – согласно омологации (для автомобилей не имеющих омологации по группе N - путем сравнения с оригинальной деталью);

- **привод клапанов свободный (толкатели и регулеровочные шайбы)**
- **высота головки блока цилиндров и толщина прокладки не ограничивается, при этом максимальная степень сжатия 12.2 :1**
- **клапанные пружины свободные;**
- **система выпуска от головки блока цилиндров - свободная;**
- **система впуска, включая воздушный фильтр, до дроссельной заслонки – свободная, при этом весь воздух поступающий в двигатель должен проходить через фильтрующий элемент;**

1.2.1. Разрешено дополнять массу автомобиля установкой балласта, размещенного на полу пассажирского салона или багажника в соответствии с требованиями ст.252.2.2. Приложения «J» к МСК ФИА.

1.2.2. Запрещено применение расширений форм омологации VK и ES.

1.3. В зачете «Волга» допускаются автомобили, подготовленные в соответствии с требованиями к автомобилям национального класса «Волга».

1.4. В зачете «Кубок LADA» допускаются автомобили, подготовленные в соответствии с требованиями Приложения 4 к РЧИКТ 2006 г.

2. Во всех зачетах разрешается:

а) подрезка пластиковых частей бамперов, минимально необходимая для свободного размещения комплектных колес, а также удаление декоративных накладок с боковых поверхностей кузова;

б) замена наружных зеркал заднего вида. Минимальная площадь каждого зеркала - 40 см².

в) отсутствие предусмотренного заводом-изготовителем очистителя заднего стекла;

г) замена стекол (кроме лобового и двери водителя) прозрачным пластиком толщиной не менее 5 мм (со снятием механизма стеклоподъемника), либо поликарбонатом толщиной 3 мм. В любом случае боковые окна (будь то серийные стекла или пластик) должны быть оклеены изнутри прозрачной (без тонировки) защитной пленкой, Ст.253.11 Приложения «J» к МСК FIA . Защитной прозрачной пленкой должны быть по всей поверхности оклеены стеклянные рассеиватели наружных световых приборов;

д) замена стандартных блок-фар на осветительные приборы, обеспечивающие работу лампы мощностью не менее 40 Вт;

е) установка фонарей, "стоп-сигналов" и габаритов в салоне автомобиля, при этом допускается снятие предусмотренных заводом-изготовителем фонарей, а образовавшиеся отверстия должны быть закрыты жесткими панелями с применением инструмента(рекомендуется);

ж) заменять, удалять воздушные патрубки системы питания, расположенные до корпуса воздушного фильтра.

з) установка устройств для защиты моторного отсека снизу из неметаллических материалов(пластмассы,слоистые пластики и т.п.) толщиной не более 5 мм.

и) радиатор и вентиляторы системы охлаждения не ограничиваются, но должны располагаться на штатных местах и быть надежно закреплены с применением инструмента

3. Во всех зачетах обязательно:

а) применение только оригинального (предусмотренного заводом-изготовителем) лобового стекла типа «Триплекс»;

б) применение в двери водителя только оригинальных (предусмотренных заводом-изготовителем): стекла и стеклоподъемника;

в) наличие одного или двух огнетушителей суммарной массой огнегасящего состава не менее 4-х кг, соответствующих требованиям FIA (Ст.253.7.3 Приложения J МСК FIA), один из огнетушителей может быть заменен системой пожаротушения, соответствующей требованиям FIA (Ст.253.7.2 Приложения J МСК FIA) или РАФ (п.3.7 КиТТ);

г) отсутствие электронных систем управления автомобилем (антипробуксовочных устройств, ABS, ESP и т.п.) и телеметрии, включая какие-либо системы сбора/сохранения информации внутри транспортного средства.

д) использование каркаса безопасности, соответствующего Статье 253 Приложения J к МСК или Главе 3 КиТТ. В местах, где шлем водителя может контактировать с каркасом безопасности, предписывается в соответствии со Статьей 253.8.2.2.6 Приложения J к МСК установка защитных накладок, удовлетворяющих стандарту ФИА 8857-2001, тип А (настоятельно рекомендуется), или стандарту ФИА 8857-2001, тип В или SFI спецификация 45.1 (минимальные требования) (См. технический лист №23 «Омологированные 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.

е) удаление всех сидений, кроме сидения водителя;

ж) обязательно применение шин, ошипованных в соответствии с Приложением 2 КиТТ 2006 г. с ***единым*** шипом 1,5мм ***соответствии с прилагаемым чертежом*** (в зачетных группах «N-1600» и «LADA» см. Приложение 2 и 3 к РЧИКТ 2007г.);

з) выпускная система должна быть оборудована любым глушителем, обеспечивающим уровень шума не более 103 децибел.

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

к) рекомендуется применение системы HANS (обязательно с сезона 2007-2008 г)

4. Имя и фамилия Водителя должны быть нанесены с обеих сторон автомобиля на передних крыльях (высота букв не менее 40 мм) или на задних боковых стеклах (высота букв не менее 60 мм).

5. Стартовые номера должны быть нанесены в соответствии со Статьями 206 и 207 СК РАФ. Цвет цифр – темные цифры на светлом фоне или светлые цифры на темном фоне.

6. Водитель может заявить на соревнование шесть покрышек, которые маркируются на предварительной технической инспекции. Проверка соответствия шипованных шин требованиям «Приложения 2 к КиТТ» 2004 2005 г. должна производиться Техническими контролерами во время формирования каждого из заездов. В случае протеста проверка шипа может производиться Техническим Комиссаром с извлечением шипа из покрышки.

Комитет Спортивной техники
Комитет трекowych и ледовых гонок

Чертеж п.3.ж.

