

«Д2К ТРЕК»

1. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ.

1.1 Легковые автомобили с приводом на одну ось, подготовленные путем ограниченной модификации серийных автомобилей, имеющих минимум 4 посадочных места (если иное не оговорено в требованиях к классу) и соответствующих оригинальным внутренним размерам кузова, произведенных на территории России или СССР и получивших одобрение типа транспортного средства для эксплуатации на дорогах общего пользования России.

1.2 Автомобили должны соответствовать требованиям Статей настоящей Главы.

1.3 ПРЕДЕЛЫ РАЗРЕШЕННЫХ ИЗМЕНЕНИЙ.

1.3.1 Разрешаются только те изменения оригинальных деталей, узлов и агрегатов, а также установка или снятие оборудования и принадлежностей, которые четко регламентированы настоящими Требованиями.

Любые изменения явно неоговоренные в данных требованиях, безусловно запрещаются.

1.3.2 Никакие разрешенные изменения конструкции автомобиля или какого-либо его элемента не должны приводить к неразрешенным изменениям.

1.3.3 Если какое-либо устройство или приспособление не является обязательным, но применяется, то оно должно быть выполнено в соответствии с действующими требованиями.

1.3.4 Любая изношенная или поврежденная деталь может быть заменена только деталью, идентичной заменяемой.

1.3.5 Любое добавление материала и деталей методами сварки, напыления, склеивания и электролиза запрещено для деталей двигателя (кроме внутренней поверхности цилиндра) и трансмиссии (кроме вилок переключения передач). Это требование не распространяется на устранение трещин на внешних поверхностях корпусных деталей и кронштейнах крепления агрегатов.

1.3.6 Любая гайка, болт или винт на автомобиле могут быть заменены любой другой гайкой, болтом или винтом и иметь любой тип конtringающего элемента (шайба, стопорная гайка и т.д.), однако диаметр и класс прочности должны быть, как минимум, сохранены. Саморезы и пистоны обивки салона могут быть заменены алюминиевыми или стальными заклёпками.

1.4 Балласт.

1.4.1 Разрешается дополнять вес автомобиля балластом, при условии, что он будет выполнен в виде монолитных блоков, весом не более 25 кг каждый, закрепленных на полу кузова.

1.4.2 Для увеличения веса автомобиля допускается применение одного или нескольких балластных грузов при условии, что они представляют собой прочные и единые металлические блоки. Балласт должен быть прикреплен к кузову болтами категории прочности не менее 10.9, минимум M12, с усилительными пластинами, в соответствии с Рис. 1. Минимальная площадь соприкосновения между кузовом и усилительными пластинами 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. Толщина усилительной пластины не менее 3 мм. Болты следует размещать вблизи периметра блока на максимальном расстоянии

друг от друга. Рекомендуется размещать блоки вблизи вертикальных элементов кузова (туннель, короб, и т.п.).



1.5 ДОРОЖНЫЙ ПРОСВЕТ.

Ни одна деталь автомобиля, стоящего на колесах (кроме эластичных брызговиков), не должна касаться поверхности дороги, даже если спущены обе шины с одной стороны автомобиля.

1.6 ТОПЛИВО И ОКИСЛИТЕЛЬ.

1.6.1 В качестве топлива может использоваться только товарный неэтилированный бензин, реализуемые через розничную торговую сеть (АЗС). Любые дополнительные присадки к топливу запрещены.

1.6.2 Топливо должно соответствовать требованиям Прил.1

1.7 КОЛЁСА И ШИНЫ.

1.7.1 Шины должны соответствовать требованиям Регламента проводимого соревнования.

1.7.2 Размеры шин.

- Методика измерения: Измерения проводятся на шинах, накачанных до давления в 1 атмосферу, в горизонтальной плоскости, проходящей через ступицу колеса. Шириной колеса является максимальная ширина покрышки.

1.7.3 Запрещается применение шин, имеющих отслоения протектора и повреждения каркаса. Остаточная глубина протектора должна быть не менее 2 мм.

1.8 ЗАЩИТЫ, РАСПОРКИ, УСИЛЕНИЯ.

1.8.1 Разрешается применение съемной защиты снизу кузова при условии, что она предназначена исключительно для защиты двигателя, радиатора, трансмиссии, выпускной системы, топливного бака, рулевого управления и не исполняет никакой другой функции.

1.8.2 Защита снизу может продолжаться на всю ширину нижней части переднего бампера, но только впереди оси передних колес.

1.8.3 Запрещено применение титана, магния и их сплавов для изготовления этих защит.

1.8.4 Разрешается установка защитных экранов (сеток) между радиатором и декоративной решеткой при условии, что это не будет являться усилением передней части кузова.

1.8.5 Разрешаются усилительные распорки, установленные между точками крепления подвески одной и той же оси к кузову или шасси, по разные стороны от продольной оси автомобиля. Расстояние между точкой крепления подвески и точкой крепления распорки не может превышать 100 мм, если она не является поперечной распоркой, омологированной с каркасом безопасности, или если это – верхняя штанга, прикрепленная к подвеске McPherson или подобной. В последнем случае, максимальное расстояние между точкой крепления штанги и центром верхнего шарнира - не более 150 мм. Кроме этих точек, распорка не должна крепиться к кузову или каким-либо механическим частям.

1.8.6 Разрешается усиление элементов кузова при условии, что используемый материал повторяет форму исходной детали и находится в контакте с ней по всей поверхности. При этом образование коробчатых или трубчатых полостей недопустимо.

1.8.7 Разрешается дополнительная проварка заводских швов и стыков. Разрешается удаление неиспользуемых кронштейнов кузова.

1.9 УРОВЕНЬ ШУМА.

Уровень шума, измеренный по методике FIA, не должен превышать 100дБ (А) при 4500 об/мин, если иное не указано в требованиях к автомобилям конкретного Класса.

Методика измерения. Измерения проводятся шумомером, в режимах “А”, “медленно” (SLOW). Микрофон должен быть установлен под углом 45° по отношению к срезу выхлопной трубы, и находиться на расстоянии 500 мм от него на высоте центра выходного отверстия. Если автомобиль находится на твердой (бетонной или асфальтовой) площадке под микрофон необходимо подкладывать мягкую подкладку, минимальный размер которой 1500X1500 мм.

2. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ.

Автомобиль, конструкция которого признана опасной, может быть не допущен или исключен Комиссарами соревнования. Если устройство не обязательное, но применяется, оно должно быть выполнено в соответствии с требованиями.

2.1 КАРКАС БЕЗОПАСНОСТИ.

Каркас безопасности обязателен и должен соответствовать Главе 8 Статьи 253 Приложения J МСК FIA и Приложению 14 КиТТ.

2.4. СИСТЕМЫ ПОЖАРОТУШЕНИЯ.

2.4.1. Рекомендуется применение автоматических систем пожаротушения омологированных FIA или РАФ.

Разрешается применение аэрозольных систем пожаротушения, устанавливаемых согласно Приложению № 6 к КиТТ.

2.4.2. Система пожаротушения должна иметь два выключателя:

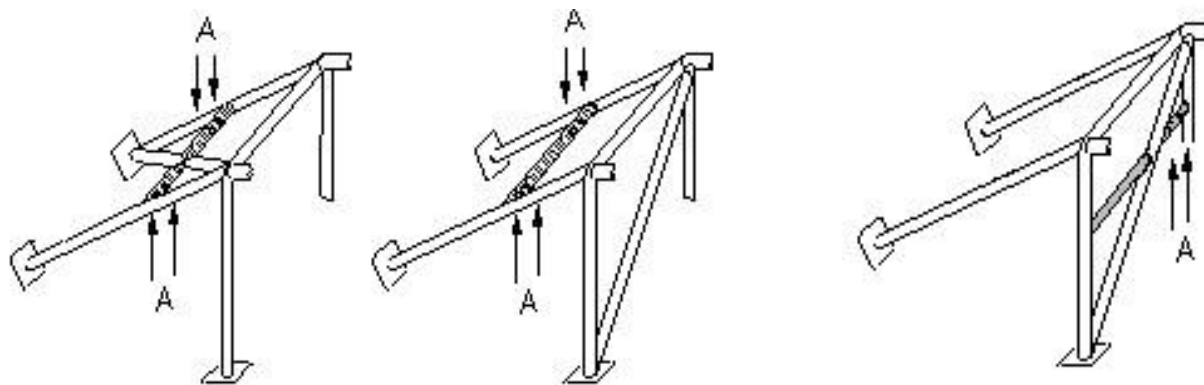
- внутренний, доступный пилоту, нормально сидящему за рулём и пристегнутому ремнями безопасности;
- наружный, расположенный в непосредственной близости от главного выключателя электрооборудования, и обозначенный красной буквой "E" в белом круге с красной окантовкой, диаметром не менее 100 мм.

2.4.3. Запрещается наличие на борту ручных огнетушителей.

2.5. РЕМНИ БЕЗОПАСНОСТИ

2.5.1. На автомобилях должны устанавливаться ремни безопасности, соответствующие действующим Стандартам FIA 8853-1998 или 8853-2016. Использование и установка ремней должно удовлетворять требованиям Статьи 253-6 Приложения J к МСК FIA.

2.5.2. Плечевые ляжки ремней должны быть закреплены либо на кузове в зоне крепления задней подвески, либо на дополнительном поперечном элементе, установленном в главной дуге каркаса безопасности.



А – отверстия для крепления ремней

В случае использования дополнительного элемента, он должен соответствовать следующим требованиям:

- быть из стальной бесшовной трубы, размером, по крайней мере, 38X2,5 мм или 40X2 мм, выполненной из углеродистой стали, с минимальным пределом текучести 350 N/мм².
- высота расположения этого элемента должна быть такой, чтобы плечевые ремни были направлены назад и вниз с углом между 10° и 45° к горизонту от верхнего края спинки сиденья. Угол в 10° является рекомендуемым.

Ремни могут крепиться к этому элементу петлёй или рым-болтами. В последнем случае для каждой монтажной точки должна быть вварена вставка (Размеры см. Рис. 253-67). При этом разрешается применение болтов М12 класса прочности 10.9.

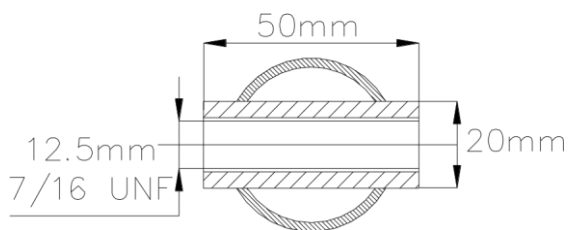


Рис. 253-67

2.5.3. Ремни безопасности должны использоваться в омологированной конфигурации без каких-либо модификаций или удаления частей, и в соответствии с инструкциями изготовителя. Ремни не должны иметь надрывов или потертостей материала строп или деформации, или коррозии металлических частей. Любой комплект ремней, который не функционирует в полной мере, должен быть заменен.

2.6. СИДЕНЬЯ.

2.6.1. Оригинальное сиденье пилота должно быть заменено на омологированное в соответствии с требованиями FIA спортивное анатомическое сиденье (стандарт FIA 8855/1999 либо 8862-2009) с пятью (5) отверстиями для ремней безопасности. Использование сиденья должно удовлетворять требованиям Статьи 253-16 Приложения J к МСК FIA. Кронштейны сидений должны соответствовать предписаниям Статьи 253-16.4 Приложения J к МСК FIA. Для сидений стандарта FIA 8862-2009 кронштейны сидений должны быть омологированы с сиденьем либо с автомобилем. Допускается применение сидений с окончившейся омологацией, если они не имеют внешних повреждений и срок их службы не превышает 10 лет.

2.6.2. Сиденья должны быть установлены на поперечных трубах в соответствии с требованиями Статьи 253-16.1-3, либо в соответствии с Рис. 1. В этом случае должны использоваться бесшовные стальные трубы круглого сечения размерами не менее 38 x 2,5 мм или 40 x 2 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 приваренным 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 лямки ремней безопасности в соответствии с Рис. 2. В местах крепления кронштейнов сидений трубы должны иметь местные усиления в виде вваренных втулок и опорных площадок в соответствии с Рис. 3. Для крепления кронштейнов сидений должны использоваться болты категории прочности не ниже 10.9. Для установки сидений разрешены минимально необходимые изменения оригинальных усилителей пола. Если на оригинальном кузове автомобиля отсутствуют продольные элементы (туннель пола, короб и т.п.), то способ крепления труб к кузову должен быть согласован с Техническим бюро РАФ. Допускается также установка сидений на оригинальные точки крепления. В этом случае точки креплений необходимо усилить в соответствии с Рис. 4 Усилительная пластина должна быть приварена по периметру и через отверстия. Крепление сидений к полу запрещено.

2.6.3. Обязательно использование усиливающих шайб толщиной не менее 2 мм. размером не менее 2,5 диаметров крепежного болта и не менее диаметра отверстия в фиксируемом элементе крепления.

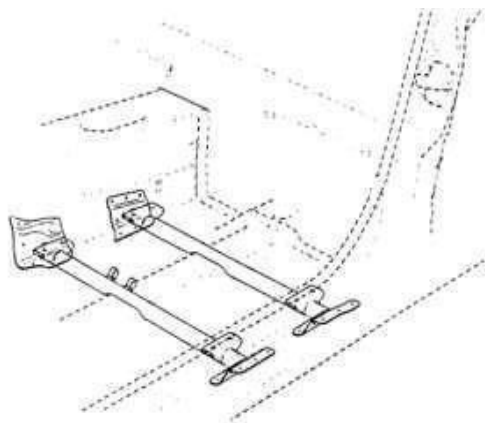


Рис 1.

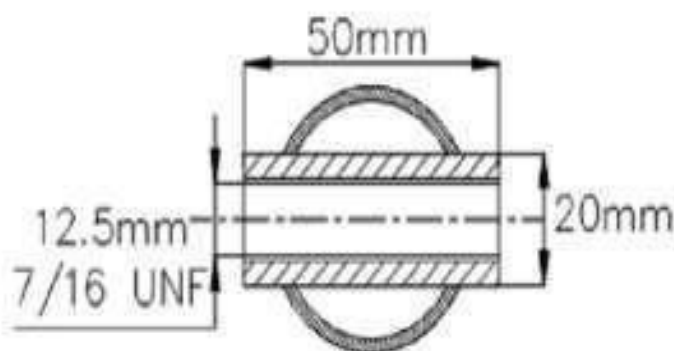


Рис 2.

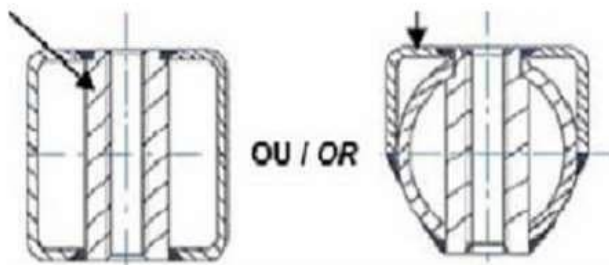


Рис 3.

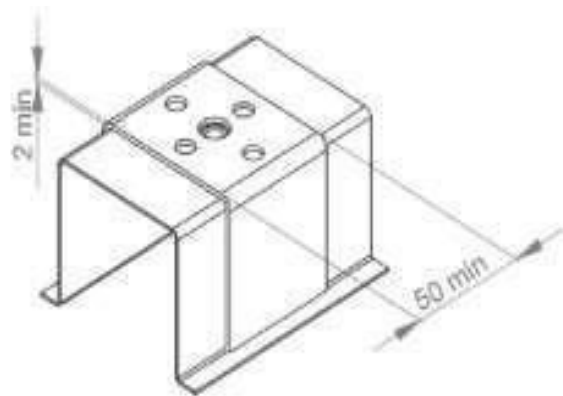


Рис 4.

2.6.4. Сиденье пилота может быть перемещено назад, но не далее вертикальной линии, проведенной через передний край оригинального заднего сиденья. При этом контрольной точкой для замера положения сиденья пилота является самая задняя точка спинки сиденья на уровне плеч пилота.

2.6.5. Все пассажирские сиденья и их съемные кронштейны должны быть сняты. При этом для автомобилей с трехъемным кузовом необходимо наличие сплошной металлической перегородки, отделяющей салон от топливного бака и/или элементов топливной системы, расположенных в багажнике. Разрешается удалять кронштейны крепления пассажирских сидений, являющиеся частью кузова.

2.6.6. Если на автомобиле установлено сиденье переднего пассажира (которое может быть использовано в каком-либо тренировочном заезде), то требования к этому сиденью и его установке, также, как и к ремням безопасности и иному оборудованию безопасности, аналогичны требованиям к рабочему месту и сиденью пилота.

3.2.7. ОКНА – СЕТКИ.

2.7.1. Разрешена замена всех стекол, кроме лобового, на поликарбонат (прозрачный пластик, не образующий острых кромок при его разрушении) толщиной не менее 3 мм. Лобовое стекло только триплекс.

2.7.2. Разрешается замена всех стекол, кроме лобового с 01 декабря по 01 мая, металлической сеткой с ячейками от 10 до 25 мм и толщиной проволоки 1– 3 мм. Такая же сетка может быть установлена и перед лобовым стеклом. Допускается комбинация сеток и прозрачного пластика, но лобовое стекло может быть заменено сеткой, только если заменено сеткой также и заднее стекло.

2.7.3. При замене боковых стекол металлической сеткой разрешается демонтаж стеклоподъемников, системы вентиляции и отопления, а если заменены сеткой лобовое и задние стекло — то также системы очистки и обмыва соответствующих стекол.

2.7.4. В случае применения сетки вместо стекла пилот обязан быть экипирован в закрытый шлем с защитным щитком (типа “интеграл”), а в случае применения шлема другого типа - иметь мотоциклетные очки.

2.7.5. Если лобовое стекло не заменено сеткой, то необходимы эффективно действующие устройства для его очистки.

2.7.6. Если стекла, кроме лобового, не заменены сеткой или поликарбонатом, то они должны быть оклеены изнутри прозрачной (без какой-либо тонировки) предохранительной пленкой на негорючей основе максимальной толщиной 0.1 мм для защиты от разрушения и образования осколков в случае аварии.

2.7.7. Разрешается применять защитные экраны на лобовом стекле сверху и снизу с условием соблюдения зоны прозрачности не менее 250 мм по вертикали;

2.7.8. Оконный проем двери пилота от середины рулевого колеса до спинки сидения пилота должен быть изнутри перекрыт дверной сетью, соответствующей следующим условиям:

- Сеть должна быть изготовлена из плетеных полос шириной минимум 19 мм (3/4 дюйма). Минимальный размер отверстий сетки должен быть 25X25 мм, а максимальный — 60X60 мм. Плетеные полосы должны быть невоспламеняемыми и сшитыми друг с другом в каждой точке пересечения. Данная сеть не должна иметь временный характер.
- Сеть должна крепиться к каркасу безопасности.

- Верхнее крепление должно быть выполнено быстроразъемным. Оно должно быть выполнено так, чтобы даже в случае опрокидывания автомобиля исключалось его самопроизвольное размыкание, и имелась возможность быстрого отсоединения сети одной рукой. С этой целью рукоятка/ рычаг должен иметь цветную маркировку, а на внешней стороне должно быть указано направление разъединения.
- Допускается установка разъемного соединения с приводом от нажимной кнопки при условии соответствия вышеуказанным требованиям. Эта кнопка должна быть обозначена снаружи контрастной окраской и маркировкой "PRESS".
- Крепление сети или ее опоры к каркасу безопасности допускаются только металлическими или пластиковыми хомутами.

Любые модификации каркаса безопасности, как-то сверления, сварка и т.п., для крепления сети не допускаются.

3.2.8. ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ, ОСВЕЩЕНИЕ И СИГНАЛИЗАЦИЯ.

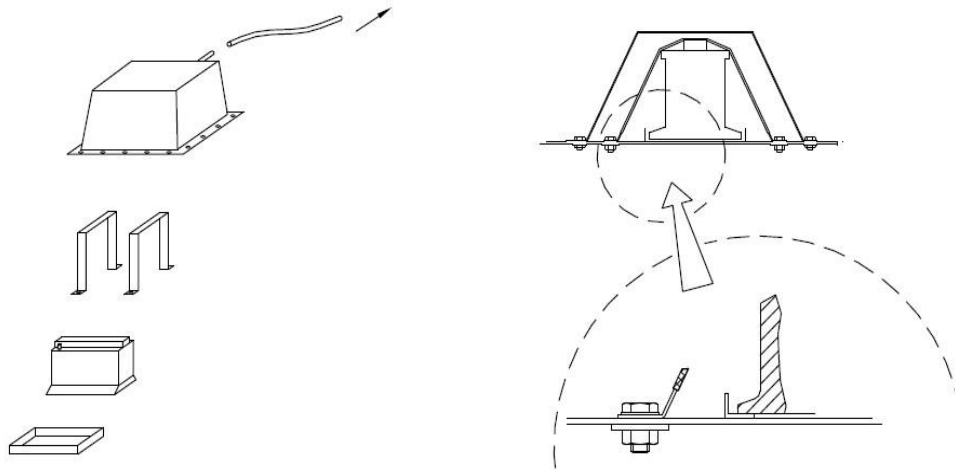
2.8.1. Автомобили должны быть оборудованы Главным выключателем электрооборудования. Этот выключатель должен выключать всё электрооборудование автомобиля, включая цепь зажигания (т.е. глушить двигатель), работая без искрообразования. Он должен иметь два привода:

- внутренний, доступный пилоту, нормально сидящему на своем месте и пристегнутому ремнями безопасности;
- наружный, расположенный с левой стороны перед лобовым стеклом или заменяющей его сеткой. Он должен иметь ясно обозначенные положения "включено" и "выключено". Выключатель обозначается красной стрелкой в голубом треугольнике с белой окантовкой. Сторона треугольника по окантовке не менее 120 мм.

2.8.2. Все бензонасосы могут работать только при работающем двигателе или во время пуска двигателя.

2.8.3. Аккумулятор и его клеммы должны быть закрыты сверху диэлектрической (пластмассовой или резиновой) крышкой. При изменении расположения аккумулятора его крепление должно отвечать следующим требованиям (Рис 2):

Рис. 2 Крепление аккумулятора.




- аккумулятор должен располагаться на металлическом поддоне с закраинами, охватывающими его с боков;
- аккумулятор должен крепиться как минимум двумя стальными лентами с изолирующими прокладками, размером не менее 20X0,8 мм, охватывающими его и закрепленными на кузове болтами диаметром не менее 10 мм;
- в местах крепления лент кузов должен быть усилен металлическими пластинами площадью не менее 20 см² и толщиной не менее 3 мм;
- сверху аккумулятор и его крепления (ленты) должен быть закрыт сплошным диэлектрическим (пластмассовым или резиновым) кожухом для предотвращения утечки электролита в любом положении автомобиля.

2.8.4. Разрешается удаление звукового сигнала и всех приборов внешнего и внутреннего освещения. При этом образовавшиеся на поверхности кузова отверстия должны быть закрыты заглушками, закрепленными при помощи инструмента, из твердого материала (т.е. из материала, сохраняющего форму: не из резины и не из ткани), не дающего при повреждении острых осколков.

Форма заглушек должна соответствовать первоначальному силуэту кузова.

2.8.5. Обязательна установка видимых сзади двух красных габаритных фонарей и двух красных стоп-сигналов в проеме заднего стекла. Минимальная площадь световой поверхности каждого фонаря — 30 см². Эти фонари должны быть установлены симметрично продольной оси автомобиля. Рекомендовано применение светодиодных фонарей (LED) соответствующей площади и светоотдачи.

2.8.6. Разрешается замена оригинальных приборов головного освещения (блок-фар) на неоригинальные световые приборы, обеспечивающие работу ламп мощностью не менее 40 Вт и предназначенные для установки на транспортные средства в качестве основных либо противотуманных фар. При этом:

- вновь установленная фара и указатель поворотов должны размещаться в отверстии, образовавшемся после удаления оригинальных блок-фар;
- зазор между контуром этого отверстия и вновь установленными световыми приборами должен быть закрыт заглушкой, изготовленной из твердого, но не хрупкого материала и повторяющей форму наружной поверхности оригинальной блок-фары;
- ни один элемент вновь установленных световых приборов не может выступать за внешнюю поверхность этой заглушки более чем на 25 мм;
- оптические элементы новых фар должны быть установлены таким образом, чтобы центральные линии их световых пучков были направлены вперед параллельно поверхности дороги и продольной оси автомобиля. 

2.9. ЗЕРКАЛА.

Обязательно наличие 2-х наружных зеркал заднего вида. Минимальная площадь отражающей поверхности каждого наружного зеркала — не менее 90 см², при этом в неё должен вписываться квадрат со стороной 60 мм. Рекомендуется также сохранение оригинального внутреннего зеркала.

2.10. ЗАМКИ КАПОТА И БАГАЖНИКА. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ФИКСАТОРЫ.

На капоте и багажнике (для двухобъемных кузовов — задней двери) должны быть установлены по крайней мере по два дополнительных наружных крепления (замка), при этом заводские замки должны быть или удалены, или выведены из действия. Рекомендуется также снимать или выводить из действия пружины (торсионы, амортизаторы) петель капота и багажника, а также упор капота.

Рекомендуется применение фиксаторов «Американского типа», представляющих собой штырь, закрепленный на неподвижной части кузова, проходящий через отверстие в капоте (крышке) и запираемый защелкой, которая также присоединена к капоту (крышке). При этом детали кузова должны быть усилены металлическими накладками, закрепленными с помощью инструмента. Эти крепления должны иметь стопорные приспособления.

Во время движения автомобиля, фиксирующие устройства должны быть надежно закрыты.

2.11. БРЫЗГОВИКИ.

Все автомобили должны быть оборудованы брызговиками, установленными позади всех колес. Брызговики должны быть изготовлены из эластичного материала толщиной не менее 5 мм, прикрывать колеса по всей ширине, но не выступать более чем на 50 мм за габариты комплектного колеса (для передних колес — в положении «прямо»).

Нижняя кромка брызговика должна быть ниже оси колеса не менее чем на 50 мм.

2.12. БУКСИРНАЯ ПРОУШИНА.

Спереди и сзади автомобиль должен быть оборудован буксировочными проушинами (кольцами), не выступающими за периметр автомобиля, видимый сверху. Проушины должны иметь замкнутую форму, диаметр отверстия не менее **60 мм** и быть окрашены в яркий, контрастный с основным цветом кузова, цвет. Рекомендуемый материал — стальной пруток диаметром 10 мм.

ТРЕБОВАНИЯ К ЛЕГКОВЫМ АВТОМОБИЛЯМ Д2 – «КЛАССИКА»

1. ОПРЕДЕЛЕНИЕ.

Автомобили “классической” компоновки (переднее расположение двигателя и привод на заднюю ось), имеющие минимум 4 посадочных места, снаряженную массу не менее 1150 кг и рабочий объёмом двигателя не более 1600 см³.

Допускаются автомобили:

- ВАЗ – 2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107 и их модификации; • Москвич – 412, 2140, ИЖ – 412, 2125, 2715;
- ИЖ – 2126 и их модификации.
- ИЖ 2717,
- ВИС 2345; ИЖ 27175.

На автомобилях разрешено применение деталей, узлов и агрегатов только с параметрами, указанными в **приложении 2, «Приложение 3 КИГТ, технические требования к автомобилям для кросса и ралли-кросса 2019»**

если иное не оговорено конкретным пунктом настоящих Требований. Разрешается: взаимная перестановка деталей, узлов и агрегатов в пределах одного модельного ряда:

- ВАЗ 2101 – 2107 включая автомобили ВИС; а также ИЖ 27175 • Москвич (ИЖ), включая ИЖ 2715;
- ИЖ 2126 - 2717.

Автомобили должны соответствовать требованиям Статьи 1. «Общие требования», Статьи 2. «Требования безопасности», а также требованиям настоящей Статьи.

2. ДВИГАТЕЛЬ.

На автомобилях ИЖ – 2126 и их модификациях разрешается применение двигателей УЗАМ или ВАЗ – 2106 с рабочим объемом до 1600 см³.

2.1. Блок цилиндров. Головка блока.

Разрешается расточка цилиндров. Разрешается гильзовать блок цилиндров или заменять существующие гильзы. Материал гильз не ограничивается, также, как и способ их крепления. Однако диаметр цилиндра и рабочий объем двигателя не должны превышать предельных величин, указанных в Таблице 1 Прил. 2.

Разрешается уменьшение высоты блока цилиндров за счет удаления материала с верхней плоскости (разъем с головкой цилиндров).

Поршни, поршневые кольца и пальцы свободные.

Разрешается механическая обработка каналов впускных и выпускных клапанов головки блока, а также камер сгорания и плоскости её разъёма с блоком. Высота головки не ограничивается. Степень сжатия свободная.

Разрешается обработка каналов впускного коллектора, размеры которых должны соответствовать Таблице №4 Приложения 2 на глубине как минимум 20 мм от плоскости разъема головки цилиндров и коллекторов.

Любые подшипники двигателя могут быть заменены другими того же типа (скольжения или качения).

Разрешается применение любого стального маховика или доработка оригинального.

Прокладки – свободные. Однако их толщина не может быть более оригинальной + 0,5 мм.

2.2. Система питания.

Воздушный фильтр и его корпус – свободные.

Воздушный фильтр вместе с корпусом может быть удален, перемещен в пределах моторного отсека или заменен другим.

Патрубки между корпусом воздушного фильтра, атмосферой и карбюратором - свободные, однако забор воздуха не может осуществляться из кабины.

Разрешается полное или частичное удаление системы подогрева воздуха.

Привод дроссельной заслонки может быть заменён и/или изменён, однако он может быть только механическим, с прямой связью с педалью и должен быть оснащен эффективно действующей и надежно закрепленной возвратной пружиной.

Топливный насос свободен, так же, как и его расположение. Однако он не может располагаться в пространстве, предназначенном для экипажа.

Все топливные насосы должны работать только при работающем двигателе, за исключением процесса запуска.

Топливный фильтр свободен, так же, как и его расположение. Однако он не может располагаться в пространстве, предназначенном для экипажа.

Оригинальный принцип системы питания двигателя должен быть сохранен. Элементы системы питания, регулирующие количество топлива, поступающего в двигатель, могут быть изменены, при условии, что это не оказывает никакого влияния на количество поступающего воздуха (диаметр воздушной заслонки должен быть сохранён).

Карбюратор.

Диаметры диффузоров и смесительных камер карбюратора должны соответствовать Таблице 6 Приложения 2 «**Приложение 3 КИТТ, технические требования к автомобилям для кросса и ралли-кросса 2019**»

с точностью до $\pm 0,1$ мм.

Разрешается замена деталей карбюратора при условии их взаимозаменяемости. Разрешается снятие воздушной заслонки, системы пуска и их приводов.

Разрешается изменение ориентации карбюратора при сохранении его местоположения. Для этого разрешается применение проставок. Такая проставка не должна иметь никаких отверстий, соединяющих атмосферу с за дроссельным пространством (весь воздух, необходимый для питания двигателя, должен проходить исключительно через карбюратор).

Разрешается отключать систему подогрева смесительных камер карбюратора. Разрешается применение противоотливных насадок на топливные жиклеры.

Система впрыска.

Разрешается применение только серийной системы впрыска топлива с электронным блоком «Январь 5.1.3», «Январь 7.2», «BOSCH M 1.5.4», «Ителма VS 5.1». Программное обеспечение - свободное.

Элементы системы, регулирующие количество топлива, поступающего в двигатель, могут быть изменены, при условии, что это не оказывает никакого влияния на количество поступающего воздуха.

Форсунки свободны, однако их количество, расположение, оси установки и принцип работы должны быть сохранены.

Регулятор давления топлива – свободный.

2.3. Система газораспределения.

Распределительные валы, их привод и привод клапанов не ограничиваются, однако место расположения валов, их число и тип их привода (цепной, ременный) должны оставаться такими, какие предусмотрены заводом-изготовителем. Детали, относящиеся к приводу механизма газораспределения, в том числе натяжитель и успокоитель цепи, не ограничиваются. Разрешается установка лючков, предназначенных для регулировки фаз.

Разрешается установка регулируемого шкива распределительного вала.

Материал клапанов, клапанных направляющих и седел - свободный. Однако размеры клапанов должны соответствовать указанным в Таблице 3 Приложения 2. «**Приложение 3 КИТТ, технические требования к автомобилям для кросса и ралли-кросса 2019**»

Клапанные пружины не ограничиваются. Разрешается установка под пружины дополнительных шайб.

2.4. Система зажигания.

Катушка(и) зажигания, конденсатор, распределитель, прерыватель, высоковольтные провода и свечи зажигания свободные.

Разрешается установка электронной системы зажигания, в т.ч. без механического прерывателя, при условии, что не изменяются или не заменяются никакие механические части, кроме упомянутых выше, за исключением коленчатого вала, маховика или шкива коленчатого вала, для которых разрешены изменения, минимально необходимые для установки этих частей. На тех же самых условиях, разрешена замена электронного зажигания на механическое.

В пределах моторного отсека разрешается изменения месторасположения элементов системы зажигания, а также установка дублирующих их элементов. Установка любых элементов системы зажигания, за исключением коммутатора и ЭБУ, в пространстве, предназначенном для экипажа, запрещена.

Разрешается применение грязезащитных чехлов для катушки и высоковольтных проводов.

2.5. Система смазки.

Масляный поддон может быть изменен или заменен при условии, что новый поддон не будет изготовлен из титана, магния или сплавов на их основе.

Разрешается изменять, в том числе и с добавлением материала, но не заменять приемник масляного насоса.

Передаточные отношения и внутренние детали масляного насоса не ограничивается, при условии, что он размещён в оригинальном корпусе. Давление масла может быть увеличено.

Производительность масляного насоса может быть увеличена.

Количество масляных насосов (секций) не может быть изменено.

Разрешается изменять схему слива масла из-под крышки клапанного механизма при условии, что, слив масла в поддон происходит исключительно самотеком. В случае применения для этой цели гибких шлангов, они должны быть выполнены из маслостойких материалов и иметь надежное крепление.

Масляные фильтры и радиаторы не ограничиваются (тип, число, емкость).

Разрешается снимать, вместе с подходящими к ним магистралями, изменять, в том числе с добавлением материала, установленные оригинальные масляные радиаторы.

Разрешается устанавливать дополнительные масляные радиаторы, даже если их установка на оригинальном автомобиле не предусмотрена.

Дополнительный масляный радиатор не может быть размещён в кабине и вне кузова.

Разрешается открытая система вентиляции картера с применением маслоуловительного бачка из прозрачного пластика или имеющего прозрачную панель, емкостью не менее 2-х литров.

2.6. Система охлаждения.

Разрешается изменять, заменять, переносить или снимать вентилятор, его диффузор и насос системы охлаждения, а также применять любые радиаторы и расширительные бачки при условии сохранения их штатного размещения.

Разрешается снятие или установка жалюзи и их привода. Термостат свободный.

2.7. Система выпуска.

Разрешается обработка каналов выпускного коллектора, размеры которых должны соответствовать Таблице №4 Приложения 2, «**Приложение 3 КИТТ, технические требования к автомобилям для кросса и ралли-кросса 2019**»

на глубине как минимум 20 мм от плоскости разъёма коллектора и головки цилиндров.

Система выпуска от выпускного коллектора свободная. Разрешается изменять (но не удалять) внутренние панели моторного отсека кузова и месторасположения оборудования для размещения измененных деталей системы выпуска. Разрешается изменять, но не удалять тоннель пола в районе картера сцепления и перегородку между салоном и моторным отсеком для размещения измененной системы выпуска.

Никакие части шасси или кузова не могут быть элементами системы выпуска. Система выпуска не может проходить через кабину.

Срез выхлопной трубы может быть направлен назад или вбок. Центр торцевого отверстия выхлопной трубы должен располагаться максимум в 450 мм и минимум в 100 мм от поверхности, на которой расположен автомобиль. Срез выхлопной трубы не должен выступать за периметр автомобиля при виде сверху, при этом он должен находиться не более чем в 150 мм внутри этого периметра и позади вертикальной плоскости, проходящей через центр колесной базы автомобиля. В случае бокового расположения выхлопного отверстия разрешена доработка порога кузова в месте выхода выхлопной трубы.

2.8. Приводные шкивы, ремни и цепи для вспомогательных агрегатов.

Материал, тип и размеры шкивов и ремней для привода вспомогательных агрегатов, расположенных снаружи двигателя - свободные. Схема расположения, а также количество ремней не ограничены.

2.9. Расположение силового агрегата и его опоры. Положение двигателя в моторном отсеке – свободное.

Опоры двигателя – свободные, при сохранении их количества.

Кронштейны опор могут быть приварены к двигателю или к кузову, их расположение свободное.

3. ТРАНСМИССИЯ.

3.1. Сцепление.

Сцепление свободно, при условии сохранения типа (фрикционное, сухое), количества дисков и принципа действия привода.

3.2. Коробка передач.

Вилки переключения передач могут быть усилены, в том числе и с добавлением материала. Конструкция привода переключения передач от рычага до КП не ограничивается, но оригинальное расположение рычага переключения передач (напольное) и схема переключения должны быть сохранены.

3.3. Главная передача, дифференциал, карданные валы и полуоси.

Разрешается применение любой главной пары.

Разрешается устанавливать любой механический самоблокирующийся дифференциал.

Разъяснение: Вискомуфта не является механической системой.

Разрешается минимально необходимая для размещения блокировки дифференциала или шестерен главной передачи обработка внутренней поверхности картера.

Оригинальный принцип смазки главной передачи должен быть сохранен. Разрешается усиление балки заднего моста добавлением материала.

3.4. Полуоси, карданные валы, шарниры. Карданные валы, шарниры и полуоси - свободные.

3.5. На автомобилях ИЖ допускается установка узлов трансмиссии ВАЗ

4. ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА.

За исключением изменений, разрешенных данной статьей, тормозная система должна быть оригинальной. Разрешается применение главных и рабочих тормозных цилиндров, барабанов, дисков и суппортов от любой модели данного модельного ряда.

Тормозные накладки свободные, также, как и способ их крепления (клепка, приклеивание и т.д.) при условии, что фрикционная поверхность тормозов не увеличивается.

Тормозные магистрали могут быть заменены магистралями авиационного типа.

Разрешается снимать и изменять грязезащитные щитки дисковых тормозов. Разрешается применение воздухопроводов, в том числе и гибких, для подачи воздуха к тормозам колес. Внутренний диаметр такого трубопровода не должен превышать 100 мм. Воздухозаборники тормозов должны располагаться ниже мест крепления бамперов и не выступать за периметр автомобиля, видимый сверху.

Разрешается удаление регулятора тормозов, тяг и кронштейнов крепления.

Разрешается установка на заднюю ось дисковых тормозов из компонентов ВАЗ.

5. ПОДВЕСКА.

Тип подвески оригинального автомобиля должен быть сохранен.

Разрешается установка шарнирных соединений другого типа и материала с доработкой сопрягаемых деталей.

Оси нижних и верхних рычагов передней подвески - свободные.

Разрешается установка ограничителей хода подвески.

Разрешается установка дополнительных тяг и механизма Уатта в зависимой задней подвеске.

Разрешается усиление, в том числе и с добавлением материала, любых деталей подвески при условии идентификации их оригинального происхождения.

Разрешается доработка деталей подвески, балки передней подвески для изменения углов установки колес при условии узнаваемости их оригинального происхождения.

Тип основного упругого элемента (рессоры, пружины) должен быть сохранен.

Винтовые (Пружины): длина свободна, так же, как и число витков, диаметра прутка, тип пружины (прогрессивная или нет), внешний диаметр и форма её опор. Одна пружина может быть заменена двумя или более пружинами, установленными концентрично или вертикально последовательно. Опоры пружин могут быть изменены, в том числе и с добавлением материала. Разрешается применение регулируемых опор.

Листовые (Рессоры): длина, ширина, толщина, материал и вертикальное искривление - свободны.

Количество листов свободно.

Разрешается установка любых амортизаторов, при условии сохранения их типа (телескопический) и принципа действия (гидравлический).

Разъяснение: Газонаполненные амортизаторы по принципу действия должны рассматриваться как гидравлические.

Количество амортизаторов ограничено двумя на колесо.

Разрешается усиление мест крепления амортизаторов, в том числе и с добавлением материала.

Разрешается снимать основные амортизаторы с деталями их крепления.

Разрешается установка дополнительных амортизаторов с соответствующими деталями их крепления. Разрешаются минимально необходимые изменения кузова и деталей подвески для установки дополнительных амортизаторов.

Разрешается изменение, снятие и добавление стабилизаторов поперечной устойчивости.

6. РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ.

Противоугонное устройство должно быть удалено.

Передаточное отношение рулевого механизма может быть изменено при условии сохранения оригинального картера рулевого механизма. Разрешается доработка поворотных рычагов, маятникового рычага и тяг рулевой трапеции с целью изменения передаточного отношения рулевого привода.

Разрешается усиление поворотных рычагов, тяг рулевой трапеции и маятникового рычага с добавлением материала.

Разрешается применение стального корпуса маятникового рычага при условии сохранения оригинальных точек крепления. Рулевое колесо - свободное.

Разрешается применение усилителя рулевого управления.

7. ВЕС.

Вес автомобиля может контролироваться в любой момент соревнования и не может быть меньше 900 кг для автомобилей с объёмом двигателя 1300 см³ и 950 кг для автомобилей с объёмом двигателя 1600 см³. Под понятием Минимальный вес следует понимать вес автомобиля, полностью готового к старту с учётом веса находящегося на борту пилота в полной гоночной экипировке.

8. КОЛЕСА

Разрешается замена болтов крепления колеса шпильками с гайками, при условии, что количество точек крепления и диаметр резьбы не будут уменьшены.

Разрешается применение проставок, прикрепленных к колесным дискам или к ступицам (фланцам полуосей), сваркой или как минимум, двумя болтами М8. При этом проставки должны иметь сквозные отверстия для прохождения болтов (шпилек) крепления колеса.

При любых условиях шпильки и гайки не должны выступать за вертикальную плоскость, проходящую по внешнему краю диска колеса.

Посадочный диаметр шины не может превышать 15 дюймов, а ширина комплектного колеса не может превышать 220 мм. При этом комплектное колесо должно размещаться в пределах оригинальной конструкции кузова. Это означает, что при следовании в прямом направлении ни одна часть комплектного колеса, расположенная выше горизонтальной плоскости, проходящей через ось его вращения, не должна выступать за контуры вертикальной проекции наружной поверхности кузова на горизонтальную плоскость. Запрещена установка на дисках колес каких-либо аэродинамических устройств.

9. ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ.

Номинальное напряжение в сети электрооборудования должно быть сохранено.

Количество аккумуляторов, предусмотренных заводом-изготовителем, должно быть сохранено.

Марка и емкость аккумулятора свободные, так же, как и присоединяющие его кабели.

Аккумулятор должен быть надежно закреплен, а его клеммы закрыты сплошным диэлектрическим кожухом.

Расположение аккумулятора свободное, однако, если он перенесен в кабину, то может располагаться только позади передних сидений.

Каждый аккумулятор должен быть надежно закреплен (как минимум заводское крепление), а его клеммы закрыты сплошной диэлектрической крышкой (пластик/резина).

Если изменено оригинальное расположение аккумулятора, то его крепление к кузову должно быть выполнено в соответствии с требованиями п. 2.8.3. рис 2. При этом разрешается удалять оригинальную площадку и кронштейны крепления.

Марка и мощность генератора не ограничиваются, также, как и кронштейны его крепления, и шкивы привода. Допускается отключение или снятие генератора. Марка и тип стартера не ограничивается.

10. ТОПЛИВНЫЙ БАК И ТОПЛИВНЫЕ МАГИСТРАЛИ.

Рекомендуется установка безопасного топливного бака спецификаций FIA FT3-1999, FT3.5 или FT5.

В ином случае, бак должен быть изготовлен из стали или алюминиевого сплава.

Бак должен быть установлен в безопасной зоне багажника – между арками задних колёс вблизи или над балкой заднего моста. Крепление бака на новом месте должно осуществляться не менее чем двумя стальными лентами, минимальными размером 20X0,8 мм, каждая из которых должна крепиться к кузову болтами не менее чем М8, прочностью 10.9. Кузов в местах крепления лент должен быть усилен стальными накладками, толщиной не менее чем 1,5 мм и площадью не менее чем 10 см², приваренных или приклепанных с обратной стороны пола. Оригинальный бак при этом должен быть удалён. Если у автомобилей с кузовом «седан» при этом в полу багажного отделения образуется отверстие в кузове, то оно должно быть полностью закрыто металлическим листом.

Для автомобилей ИЖ-2126, ВИС 2345 и их модификаций перенос топливного бака не обязателен. В багажнике должны быть предусмотрены отверстия для стока случайно пролитого топлива, максимальной площадью 78,5 см² (диаметром 100 мм).

Багажник (или бак и заправочная горловина) должен быть отделен от салона перегородкой, непроницаемой для жидкости и пламени.

Разрешается изменять конструкцию и расположение заправочной горловины и вентиляции бака. Для этого разрешаются минимально необходимые доработки кузова. Ни при каких условиях заправочная горловина не должна располагаться над аккумулятором.

Конструкция топливного бака и деталей топливной системы должна гарантировать отсутствие утечек топлива, в том числе и при опрокидывании автомобиля. Для этого система вентиляции бака должна быть снабжена клапаном, срабатывающим под действием силы тяжести при опрокидывании автомобиля.

Разрешается установка любых топливных насосов и фильтров, а также изменение их числа и места расположения при условии, что они не устанавливаются в салоне автомобиля.

Автомобили могут иметь топливопроводы, расположенные в салоне, но при этом они должны быть металлическими и не должны иметь разъемов в салоне, кроме резьбовых соединений в местах прохождения через пол или панели кузова.

11. ПРОВОДА И ТРУБОПРОВОДЫ.

Разрешается изменять сочетание, расположение и материал всех проводов и трубопроводов. Трубопроводы для горячих жидкостей и воздуха не должны проходить через салон, за исключением случаев, когда это предусмотрено в серийной конструкции. Во всех случаях трубопроводы и топливопроводы должны быть надежно защищены.

12. КУЗОВ.

12.1. Внешний вид.

Внешний вид автомобиля не может быть изменен, если иное не оговорено конкретным пунктом данной Статьи.

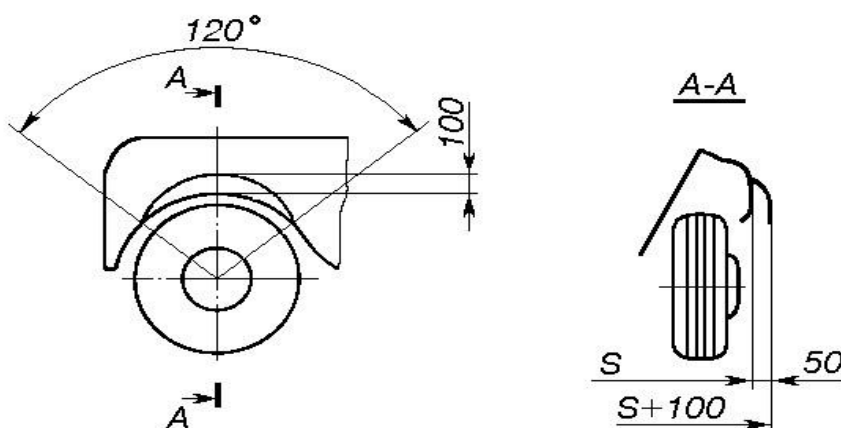
В случаях, если установка деталей и узлов, повышающих безопасность (предохранительные дуги, отдельный привод тормозов и т.д.), потребует изменения конструктивных элементов кузова, эти изменения разрешаются.

Разрешается установка дополнительных аэродинамических приспособлений на передней части автомобиля не выше уровня бамперов. Эти аэродинамические устройства не должны выступать за периметр автомобиля, видимый сверху. При этом любая деталь, оказывающая аэродинамическое влияние на устойчивость и управляемость автомобиля, должна быть смонтирована на полностью поддрессоренной части автомобиля и жестко зафиксирована во время движения.

Разрешается изменение (но не удаление) декоративной решетки радиатора, в т. ч. с заменой материала.

Крылья или элементы кузова, продолжающие или выполняющие их роль, разрешается расширять как механической обработкой, так и применением дефлекторов (козырьков) из любого материала. Расширение крыла (дефлектор) должно перекрывать проем колеса не менее чем на 120° , причем для задних колес не менее 60° сзади вертикальной плоскости, проходящей через центр ступиц. Максимальные размеры продолжения крыльев не должны превышать 100 мм по высоте и 50 мм по ширине. Таким образом, максимальная ширина автомобиля по крыльям в зоне их расширения не должна превышать аналогичный размер серийного автомобиля более чем на 100 мм. Измерять максимальную ширину следует в вертикальной плоскости, проходящей через центр ступиц колес. Разрешается резать существующее крыло под его расширением (дефлектором). Однако любая часть кузова, отстоящая от края отбортовки исходного крыла далее 150 мм, не может быть изменена. См. рис.3 в Приложении 1. «Приложение 3 КИТТ, технические требования к автомобилям для кросса и ралли-кросса 2019»

Рис. 3 Изменение крыла легкового автомобиля.



Допускается усиление мест установки домкрата, изменение их расположения и числа.

Декоративные детали колес, колпаки колес автомобилей должны быть сняты.

Разрешается снимать декоративные ободки фар, декоративные накладки бамперов.

Должен быть хотя бы один эффективно действующий очиститель и омыватель лобового стекла.

Разрешается снимать наружные молдинги, расположенные по бокам кузова. Разрешается также снимать накладку порогов дверей и декоративные крышки вентиляционных отверстий кузова.

Разрешается установка на капоте ветроотражающих приспособлений в зоне от проекции оси передних колес до лобового стекла, по ширине не выходящих за пределы ширины капота.

Разрешается снимать бамперы и их кронштейны. При любых условиях кронштейны бамперов не должны выступать за периметр автомобиля, видимый сверху.

12.2. Интерьер.

Невидимый изоляционный материал может быть снят. Отделочные детали пассажирского помещения, дверных панелей и т.д. могут быть облегчены или сняты. Разрешается изменять подлокотники передних дверей и дополнительные ручки над дверями, а также снимать их. Допускается снятие перчаточного ящика, ковриков пола, консоли панели приборов, декоративных панелей в багажнике автомобиля. Разрешается снимать заднюю полку, противосолнечные козырьки и/или обивку потолка салона вместе с деталями крепления. Разрешается устанавливать измененный щиток приборов.

Все замки дверей и их приводы должны быть сохранены и должны быть в рабочем состоянии.

Стеклоподъёмник двери пилота должен находиться в рабочем состоянии, если стекло не заменено сеткой.

Стеклоподъёмники остальных дверей могут быть удалены, но при этом стекла должны быть зафиксированы в закрытом положении, если они не заменены сетками.

Разрешается снятие обогревающих устройств, при условии, что будут обеспечены способы предотвращения запотевания лобового и заднего стекол. Разрешается дополнительно устанавливать такое оборудование комфорта как внутреннее освещение, отопление, радио и т.д., при условии, что оно даже косвенно не влияет на характеристики двигателя, трансмиссии и управления.

Декоративные панели салона (обивка) кроме панелей передних и задних дверей могут быть удалены. Декоративные панели дверей могут быть заменены на панели, изготовленные из материала, не поддерживающего горение; минимальная толщина: 0,5 мм для металла; 1 мм для кевлара, карбона; 2 мм для пластика.

13. Электронные корректирующие системы.

Любые автоматические системы управления автомобилем, включая антиблокировочную систему тормозов (ABS), противобуксовочную систему (ASR, Traction control), систему стабилизации (противозаносную систему, ESP), систему контроля старта и т.п. – запрещены.

Если оригинальный автомобиль оборудован такими системами, то они должны быть приведены в не рабочее состояние путем удаления как минимум соответствующих блоков управления и/или исполнительных механизмов.

Если конструкция автомобиля такова, что невозможно удалить электронную часть системы ABS (ЭБУ, датчики и т.п.), тормозная система должна быть модифицирована таким образом, чтобы исполнительные гидравлические элементы системы ABS были отключены от тормозных магистралей.

Приложение 1.

Требования к топливу;

1. Приведенные ниже требования к топливу распространяются на все дисциплины автоспорта за исключением тех соревнований, в регламентах или правилах которых прописано иное топливо и/или процедура отбора проб.

2. В качестве топлива должен использоваться товарный неэтилированный бензин с октановым числом, определенным исследовательским методом или дизельное топливо, соответствующие требованиям Статьи 252-9.1 Приложения J к МСК ФИА или TP TC 013/2011, если параметр топлива отсутствует в данном Приложении ФИА и/или произведенные одобренным РАФ производителем топлива, за исключением тех соревнований, в регламентах или правилах которых прописано иное топливо и/или процедура отбора проб.

3. Максимальное октановое число топлива по исследовательскому методу не более 100 для атмосферных двигателей и не более 102 для двигателей с наддувом.
4. Максимальное содержание кислорода 3,7% массовой доли согласно ГОСТ Р ЕН 131322008 и региональному стандарту ЕН 13132:2000.
5. Любые присадки к топливу запрещены. Запрещается использование кислородосодержащих присадок, а также присадок нитрогруппы (нитрометан, изоамилнитрид).
6. Во время соревнования, в качестве окислителя для топлива, разрешено использование только неизмененного по химическому составу и влажности воздуха из окружающей атмосферы.

2. Методы контроля. Процедура отбора проб.

2.1. Процедура отбора проб топлива для экспресс-анализа и экспертизы.

Участвующие в официальных заездах автомобили должны после каждого официального заезда иметь в системе питания как минимум три литра оставшегося топлива для отбора проб с целью последующего контроля.

В любой момент соревнования по требованию Технического делегата или Технического комиссара Заявитель должен предоставить для проведения экспресс-анализа пробу топлива, взятую с топливной рампы или с подающей топливной магистрали двигателя.

Рекомендовано оборудовать автомобили герметичным разъемом для отбора пробы топлива. Этот разъем должен соответствовать требованиям ФИА (см. Технический перечень ФИА №5).

К этому разъему снаружи автомобиля должен присоединяться шланг, достающий до земли и оборудованный запорным механизмом. Разъем для отбора проб топлива должен находиться в моторном отсеке в свободной зоне между инжектором и топливopроводом.

2.2. Экспресс-анализ. Анализ и экспертиза топлива.

Экспресс-анализ проб проводится на соревновании в соответствии с Регламентом соревнования.

Процедура проведения экспресс-анализа, включая метод и тип оборудования, должен быть указан в регламенте соревнования или бюллетене организатора (промоутера).

2.3. Если экспресс-анализ не выявил нарушений, дальнейшая экспертиза не производится.

2.4. Если экспресс-анализ выявил нарушение, Заявитель, несогласный с результатом этого анализа, имеет право подать протест.

2.5. По протесту Коллегия спортивных комиссаров (КСК) может принять решение о проведении отложенного осмотра (экспертизы). Экспертиза по протесту делается только лабораторным методом. Протест, помимо стандартного залога должен сопровождаться дополнительным залоговым взносом для оплаты экспертизы.

2.6. Для проведения экспертизы лабораторным методом (далее экспертиза) должны быть отобраны три пробы в герметичных контейнерах, объемом не менее 1 литра: - два контейнера в РАФ (спортивному организатору соревнования); - один контейнер для Заявителя.

Участник вправе выбрать одну из этих проб, чтобы сохранить ее для собственного использования.

После отбора проб все три контейнера должны быть промаркированы и опечатаны номерной пломбой. Составляется акт отбора топлива в двух экземплярах.

В акте отбора проб топлива должна быть отражена следующая информация: событие, дата, Заявитель, стартовый номер, зачетная группа, номер пломбы, подпись представителя Заявителя и подпись Технического делегата РАФ или Технического комиссара. Один экземпляр акта передается Заявителю, второй в РАФ (спортивному организатору соревнования).

2.7. Одна из этих двух проб, находящихся в РАФ (у спортивного организатора соревнования), должна быть отправлена для проведения экспертизы в признанную РАФ лабораторию.

2.8. Если экспертиза не показала отклонения от действующих норм (см. п. 2), то решение по протесту с учетом результата экспертизы принимает КСК, которая принимала решение об отложенной экспертизе. В этом случае залог по протесту возвращается Заявителю. Дополнительный залоговый взнос для оплаты экспертизы Заявителю не возвращается.

2.9. Если экспертиза показала несоответствие топлива нормативным параметрам (см. п. 2), Заявитель должен быть немедленно проинформирован письмом о ее результатах и решении КСК по указанному в протесте адресу электронной почты.

2.10. Если Заявитель не согласен с результатами экспертизы, то ему дается еще 2 суток (дата и время истечения этого срока должны быть указаны в письме), чтобы в уведомлении в РАФ выразить свое несогласие в форме апелляции и готовность провести экспертизу хранящейся у него пробы топлива в иной

признанной РАФ или ФИА лаборатории. 2.11. На проведение этой экспертизы отводится не более 14 суток после получения от Заявителя уведомления о несогласии с результатами первой экспертизы РАФ.

2.12. Администрирование перечисленных выше процедур ведется секретариатом РАФ на основании решения КСК о проведении отложенной экспертизы.