

**ПРИЛОЖЕНИЕ „Ж“
ФИА - 2010**

СЪДЪРЖАНИЕ

Член 251 – 2010 КЛАСИФИКАЦИИ И ДЕФИНИЦИИ.....	5
Член 252 – 2010 Общи предписания за втомобили(Група N), туристически автомобили(група A), гранд туринг автомобили (група B)	13
Член 253 – 2010 Предпазна екипировка – групи A, N, B, SP	20
ГРУПА N Член 254 – 2010 Специфични правила за серийни автомобили (група N)	44
Член 254а – 2010 СПЕЦИФИЧНИ ПРАВИЛА ЗА Super 2000 – RALLY.....	68
Член 255 – 2010 Специфични правила за туристически автомобили Група A	87
Член 260 – 2010 2008 СПЕЦИФИЧНИ ПРАВИЛА ЗА АВТОМОБИЛИ В ГРУПА R.....	116
Член 260-D - 2010 Правила за автомобили R3D и R3T	131
Член 277 – 2010 Технически правила за FREE FORMULA (група E)	139
СПЕЦИФИЧНИ ПРАВИЛА ЗА ГРУПА „X” 2010	152
Член 279 – 2010 Технически правила за Раликрос и Автокрос.....	162
Технически листа на ФИА: TECHNICAL LIST N° 6: AFFE EXTINGUISHING PRODUCTS APPROVED BY THE FIA.....	186
TECHNICAL LIST N° 12: SEATS HOMOLOGATED ON THE BASIS OF THE FIA STANDARD 8855-1999	188
TECHNICAL LIST N° 16: EXTINGUISHER SYSTEMS HOMOLOGATED BY THE FIA ACCORDING TO THE FIA STANDARD FOR PLUMBED-IN FIRE EXTINGUISHER SYSTEMS IN COMPETITION CARS.....	205

TECHNICAL LIST N° 23:
ROLL CAGE PADDING HOMOLOGATED BY THE FIA..... 208

TECHNICAL LIST N° 24:
HARNESSES HOMOLOGATED BY THE FIA ACCORDING TO
THE FIA STANDARDS 8853/98 AND 8854/98.....211

TECHNICAL LIST N° 25:
RECOGNISED STANDARDS FOR HELMETS..... 218

TECHNICAL LIST N° 27:
PROTECTIVE CLOTHING FOR AUTOMOBILE DRIVERS HOMOLOGATED
ACCORDING TO THE FIA STANDARD 8856-2000 219

TECHNICAL LIST N° 29:
LIST OF FIA-APPROVED HANSPP®PP SYSTEMS ACCORDING TO
FIA STANDARD 8858-2002 AND COMPATIBLE HELMETS 233

TECHNICAL LIST N° 33:
LIST OF FIA-APPROVED HELMETS ACCORDING TO FIA STANDARD 8860-2004 .. 250

TECHNICAL LIST N° 36:
LIST OF FIA APPROVED HEAD RESTRAINT 269

ЧЛЕН 251 – 2010

КЛАСИФИКАЦИИ И ДЕФИНИЦИИ

Чл.1. Класификации

1.1. Категории и групи

Автомобилите използвани за състезания трябва да бъдат разделени на следните категории и групи:

Категория I :

- група N серийни автомобили
- група R туристически автомобили или голяма гама от серийни автомобили.
- група A туристически автомобили
- група B автомобили Гранд Туризъм
- група SP автомобили супер продукция
- група T2 серийни автомобили Крос Кънтри (Оф Роуд)

Категория II

- група T1 модифицирани автомобили Крос Кънтри (Оф Роуд)
- група T1-2 подобрени Оф Роуд автомобили.
- група GT3 автомобили купа Гранд Туризъм
- група GT2 серийни автомобили Гранд Туризъм
- Група GT1 автомобили Гранд Туризъм
- група CN серийни спортни автомобили
- група D състезателни автомобили международна формула
- група E състезателни автомобили свободна формула

Категория III

- група F състезателни камиони
- група T4 камиони Крос Кънтри (Оф Роуд)

1.2.Класове според обем на двигателя

Автомобилите се разделят на следните класове според обема на техният двигател:

1.	до	500 cm ³		
2.	над	500 cm ³	до	600 cm ³
3.	над	600 cm ³	до	700 cm ³
4.	над	700 cm ³	до	850 cm ³
5.	над	850 cm ³	до	1000 cm ³
6.	над	1000 cm ³	до	1150 cm ³
7.	над	1150 cm ³	до	1400 cm ³
8.	над	1400 cm ³	до	1600 cm ³
9.	над	1600 cm ³	до	2000 cm ³
10.	над	2000 cm ³	до	2500 cm ³
11.	над	2500 cm ³	до	3000 cm ³
12.	над	3000 cm ³	до	3500 cm ³
13.	над	3500 cm ³	до	4000 cm ³
14.	над	4000 cm ³	до	4500 cm ³

- | | | | | |
|-----|-----|----------------------|----|----------------------|
| 15. | над | 4500 cm ³ | до | 5000 cm ³ |
| 16. | над | 5000 cm ³ | до | 5500 cm ³ |
| 17. | над | 5500 cm ³ | до | 6000 cm ³ |
| 18. | над | 6000 cm ³ | | |

Ако не е предвидено друго в специалните разпоредби на FIA за определена категория състезания, организаторите не са задължени да включат всички гореспоменати класове в допълнителните правила и имат право да групират два или повече последователни класа съобразно специфичните условия на техните състезания.

Един клас не може да бъде разделян на подкласове.

Чл.2 ДЕФИНИЦИИ

2.1.Общи условия

2.1.1.Серийни автомобили (Категория I)

Автомобили, чието производство на определен брой идентични екземпляри (вж. дефиницията на тази дума по – долу) в определен период от време е било узаконено по искане на производителя и са предназначени за масова употреба. Автомобилите трябва да бъдат продавани в съответствие с хомологационният им фиш.

2.1.2. Състезателни автомобили (Категория II)

Автомобили произведени като единични бройки с изключително предназначение за състезание.

2.1.3. Камиони (Категория III)

2.1.4. Идентични автомобили

Автомобили принадлежащи към една и съща серия производство, и които имат еднакво купе (външен и вътрешен вид), същите механични компоненти, и същото шаси (даже и ако това шаси е неразделна част от каросерията при самоносещи конструкции).

2.1.5. Модел на автомобила

Автомобил принадлежащ към производствена серия, различаващ се по специфична концепция и общ външен вид на каросерията, и по идентичност на механичната конструкция на двигателя, и трансмисията.

2.1.6.Нормална продажба

Продажба на автомобили на индивидуални купувачи чрез обикновени търговски канали на производителя.

2.1.7. Хомологация

Официален сертификат издаден от FIA, удостоверяващ, че минимален брой коли от специфичен модел е произведен при условията на серийно производство, за да определи неговото класифициране в една от групите: серийни автомобили - група N, туристически автомобили - група A, автомобили гранд туризъм - група B, серийни автомобили Крос Кънтри - T2, съгласно тези правила.

Молбата за хомологация трябва да бъде подадена до FIA от автомобилната федерация на страната, където е произведен автомобила и въз основа на нея се издава хомологационен фиш (вж. По – долу).

Тя трябва да бъде съставена съгласно специфичните правила, наречени „правила за хомологация”, издадени от FIA.

Хомологацията на серийни автомобили става невалидна седем години след датата на спиране на производството на съответния модел (серийно производство под 10% от минималното производство на разглежданата група).

Хомологацията на един модел е валидна само в една група: серийни автомобили - група N, туристически автомобили - група A, серийни автомобили Крос Кънтри - T2 или автомобили гранд Туринг - група B.

Ако автомобил е бил хомологиран в автомобили гранд Туринг - група B и премине в серийни автомобили - група N/ туристически автомобили - група A/ серийни автомобили - група T2, първата му хомологация е невалидна.

2.1.8. Хомологационни форми

Всички автомобили признати от FIA са обект на описателна форма, наречена хомологационен фиш, в който се въвеждат всички данни позволяващи идентификацията на съответния модел.

Тази хомологационна форма дефинира сериите, както са обозначени от производителя.

В зависимост от групата, в която се състезават участниците, границите на измененията допустими за международни състезания са определени в приложение „Ж”. Представянето на хомологационните форми на технически преглед и /или на старта може да се изискват от организатора, който има право да откаже участие на състезателя в случай, че фиша не бъде представен.

Фиша задължително трябва да бъде отпечатан:

- на хартия с воден печат и печат на FIA.
- на хартия с воден печат и подпечатана от националната федерация, при условие, че производителят е от същата националност на съответната федерация подпечатала фиша.

Ако автомобил група A използва KIT вариант (вж. по-долу) по отношение на шаси/купе, трябва да се представи оригинален сертификат от препаратора, който е одобрен от производителя.

Ако датата на валидност на хомологационната форма изтича по време на състезанието, то фиша е валиден до неговия край.

По отношение на автомобили група N, освен специфичният фиш за тази група, трябва да бъде представен и този за група A.

В случай на съмнение след сравнение на колата с нейната хомологационна форма, техническите комисари трябва да направят справка или в техническата документация публикувана за дистрибутори, или с общия каталог за резервни части.

Ако няма достатъчна и точна документация, техническите комисари могат да направят директно сравнение с идентична част, налична при продавач на резервни части.

Исключително задължение на състезателя е да се снабди с хомологационен фиш за неговата кола от националната федерация.

Описание:

Фишът се разделя по следния начин:

- 1) Основна форма, даваща описание на базовият модел
- 2) В по-късен етап се издават допълнителни листа, описващи „хомологационни разширения”, които могат да бъдат „variants, errata” или „evolutions”.

а) варианти (VF, VP, VO, VK)

Това са варианти за доставка (VF) (двама доставчика предлагат една и съща част на производителя и клиентът няма право на избор), продукционни варианти (VP) (доставени при поискване и на разположение при дилърите), вариант опция (VO) (доставка при изрично искане), KIT (VK) (доставка при изрично искане).

б) ератум (ER)

Подменя или отменя неправилна информация дадена от производителя в хомологационната форма.

в) Еволюция (ET, ES)

Характеризира модификациите направени на постоянна основа върху базовия модел (цялостно прекъсване на производството на автомобила в оригиналният му вид в случай на еволюция от типа (ET) или спортна еволюция (ES), предназначени да направят модела по – конкурентен).

Употреба

1) Варианти (VF, VP, VO, VK)

Състезателят може да реши кой вариант или част от него да използва, само при условие, че всички технически данни на автомобила, както е конструиран, са в съответствие с описаните в хомологационната форма приложена към колата или изрично е разрешено от приложение „Ж“.

Комбинацията от няколко VO-та на следните части е забранена: турбокомпресор, спирачки, скоростна кутия.

Например, използването на спирачен апарат, както е описан във формата VO е разрешено само ако размерите на накладките, и т.н. използвани по този начин са описани във формата, приложима за съответната кола (за серийни автомобили група N вж чл.252).

Що се отнася до автомобилите вариант KIT (VK), те не могат да се използват, освен при условията оказани в хомологационния фиш от производителя.

Това се отнася най – вече за онези групи и части, които състезателя трябва да счита за едно цяло и спецификациите, които трябва да се спазват, ако са приложими.

2) Еволюция на типа (ET)

(за серийни автомобили група N вж. също чл.254-2)

Колата трябва да е в съответствие с даден етап на еволюция (независимо от датата, на която е напуснала завода), следователно еволюцията трябва да се приложи изцяло или въобще да не се прилага.

Когато състезателя избере дадена еволюция, всички предходни еволюции трябва да се използват, с изключение на тези, които не са съвместими.

Например ако има две последователни еволюции на спирачките се използва тази, която кореспондира с датата на използвания етап еволюция на колата.

3) Спортна еволюция (ES)

Тъй като ES формата се отнася до предишно удължение или до базовия фиш, то колата трябва да кореспондира с етапа на еволюция, отнасящ се до тази референция; спортната еволюция трябва да се прилага изцяло.

2.1.9. Механични компоненти

Механични компоненти са всички онези необходими за придвижването на колата, окачване, управление, спирачки, а също така и всички аксесоари, независимо подвижни или не, необходими за нормалната им работа.

2.1.10. Оригинални или серийни части

Част преминала всички етапи на производство предвидени и проведени от производителя на автомобила и оригинално монтирани в него.

2.1.11. Композитни материали

Материал, формиран от няколко различни компонента, чиято свързаност като цяло притежава качества, които нито един от компонентите не притежава самостоятелно.

2.2. Дименсии

Периметърът на колата, гледана отгоре: автомобила, представен на стартовата решетка за съответното състезание.

2.3. Двигател

2.3.1. Обем на цилиндрите

Обемът V , създаден в цилиндъра (цилиндрите) от движението на буталото (буталата) нагоре или надолу.

$$V = 0.7854 \times b \times s \times n$$

където: b = диаметър на цилиндъра

s = ход на буталото

n = брой на цилиндрите

2.3.2. Свръхпълнене

Увеличаването по какъвто и да е начин на теглото на гориво въздушната смес в горивната камера (над теглото, индуцирано от нормалното атмосферно налягане, хидравличен и динамичен ефект в смукателната и или изпускателната система/системи).

Впръскването на гориво под налягане не се счита за свръх пълнене (вж. чл.252-3.1 от Общите предписания).

2.3.3. Цилиндров блок

Корпуса на колянвия вал и цилиндрите.

2.3.4. Смукателен колектор

В случай на карбураторна система:

- частта, събираща гориво-въздушната смес от карбуратора/карбураторите и продължаваща до входящите отвори на цилиндровата глава.

В случай на едноклапанна система за впръскване:

- частта от корпуса на дроселовата клапа до входящите отвори на цилиндровата глава, събираща и регулираща въздуха или потока на гориво-въздушната смес.

В случай на система с многоклапанно впръскване:

- частта от дроселовите клапи до входящите отвори на цилиндровата глава, събираща или регулираща въздуха или потока на горивовъздушната смес.

При дизелови двигатели:

- част, монтирана на цилиндровата глава, която разпределя входящия въздух към смукателните отвори на главата.

2.3.5. Изпускателен колектор

Част, събираща изходящите газове от най – малко два цилиндъра от цилиндровата глава и продължаваща до първата гарнитура, разделяща я от останалата част на изпускателната система.

2.3.6. За автомобили с турбокоморесор изпускателната система започва след него.

2.3.7. Картер:

Елементите, закрепени под цилиндровия блок, които съдържат и управляват маслото на двигателя. Тези елементи не трябва да имат монтажни части за колянвия вал.

2.3.8. Двигателен отсек

Обемът, дефиниран от структурните елементи в близост до двигателя.

2.3.9. Смазване чрез сух картер

Всяка система, при която се използва помпа за пренасяне на маслото от един обем към друг, с изключение на помпата, използвана за нормалното смазване на двигателя.

2.3.10. Гарнитури за механичните части

Единствената функция на гарнитурата е да осигури уплътнение на минимум две части, закрепени една към друга.

Разстоянието между повърхнините на частите разделени от гарнитурата не трябва да надвишава 5мм.

2.3.11. Обменник

Механична част, позволяваща обмена на калории между два флуида.

При специфични топлообменници, първия флуид е флуда, който трябва да бъде охладен, а втория е охлаждащ флуид.

Напр. Маслено/воден топлообменник (маслото се охлажда от вода)

2.3.12. Радиатор

Това е специфичен обменник, позволяващ охлаждането на течност чрез въздух.

Обменник течност/въздух.

2.3.13. Intercooler или обменник за свръх захранване.

Това е обменник, разположен между компресора и двигателя, позволяващ сгъстения въздух да бъде охладен чрез флуид

Обменник въздух/флуид

2.4. Running gear (частите на едно автомобилно шаси, които не се използват за създаване, предаване или управление на енергия).

Running gear включва всички части, изцяло или частично неокачени.

2.4.1. Колело

Фланец и джанта.

Комплект колело означава фланец с джанта и гума.

2.4.2. Триещи се повърхнини на спирачките

Повърхността, обхваната от накладките на барабана или диска, от двете му страни, при пълен оборот на колелото.

2.4.3. Окачване Mc Pherson

Система на окачване, при която телескопичен прът, който не на всяка цена упражнява пружинно или демпфериращо действие, но включваща шенкела, е прикачена към купето или шасито чрез самостоятелна точка в горния си край и водена в долния край, или от напречен носач, разположен напречно, или надлъжно, или на единична напречна връзка, разположена надлъжно върху анти – рол бар или щанга.

2.4.4. Зависим заден мост

Греда направена от две надлъжни рамена, всяко закачено към купето чрез тампон и твърдо закрепени едно към друго чрез напречна структура, чиято устойчивост на усукване е ниска в сравнение с тази на сгъване.

2.5. Шаси – купе

2.5.1. Шаси

Общата структура на колата, около която се събират механичните компоненти и каросерията, включваща всички конструктивни елементи на познатата структура.

2.5.2. Купе

- външно : всички изцяло окачени части на колата, обдухвани от въздушен поток.
- вътрешно : кабина и багажник

Купето се различава както следва:

- 1) Изцяло затворено
- 2) Изцяло отворено
- 3) Отварящо се купе с мек или твърд таван

2.5.3. Седалки

Две повърхнини, образуващи възглавница за сядане и опора на гърба.

Опора на гърба

Повърхнина, измерена от долната част на гръбнака на нормално седнал човек.

Възглавноца за сядане

Повърхнината, измерена от долния край на гръбнака на нормално седнал човек в предна посока.

2.5.4. Багажен отсек

Обем различен от кабината и двигателния отсек.

Този обем е ограничен в дължина от фиксирани елементи, определени от производителя и/или от задната част на седалките, и/или ако това е възможно наклонена назад с максимален ъгъл 15°.

Тези елементи са ограничени във височина от фиксирани елементи и/или демонтируеми такива, определени от производителя, а при липсата им, от хоризонталната равнина, преминаваща в най – ниската точка на челното стъкло.

2.5.5. Кабина

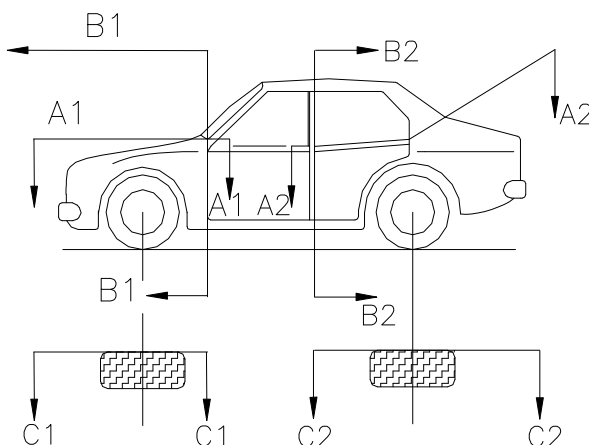
Конструктивен вътрешен обем, в който се намират водача и пътниците.

2.5.6. Преден капак

Външна част от каросерията, която се отваря и позволява достъп до двигателя.

2.5.7. Калници

Калник е равнина, дефинирана съгласно черт.251-1



Преден калник: област обдухвана от въздушен поток, дефинирана от вътрешното лице на колелото на стандартен автомобил (C1/C1), предния край на предната врата (B1/B1), и разположена под равнината, която е успоредна на прага и допирателната на долните ъгли на видимата част на челното стъкло (A1/A1).

Заден калник: област обдухвана от въздушен поток, дефинирана от вътрешното лице на колелото на стандартен автомобил (C2/C2), предния край на задната врата (B2/B2), и разположен под долния край на видимата част на стъклото на задната странична врата, и под допирателната на долния ъгъл на видимата част на задното стъкло до долния заден ъгъл на видимата част на страничното стъкло на задната врата (A2/A2).

При автомобили с две врати, B1/B1 и B2/B2 се дефинират от предния и задния край на същата врата.

2.5.8. Жалузи

Комбинация от наклонени ламели, закриващи обект, разположен зад тях и позволяващи преминаването на въздух.

2.6. Електрическа система

Фар – осветително тяло, чийто фокус създава дълбочинен осветителен лъч в посока напред.

2.7. Резервоар за гориво

Резервоар, съдържащ гориво, което изтича по определен начин към друг резервоар или двигателя.

2.8. Автоматична скоростна кутия

- това е хидродинамичен конвертор на въртящ момент, кутия с епициклични зъбни колела, със съединители и многодискови спирачки, имаща определен брой редукионни зъбни колела и система за управление на предавките.

Смяната на предавките може да се постига автоматично без да се разединяват двигателя и скоростната кутия и така не се прекъсва предаването на въртящия момент към трансмисията.

- Скоростни кутии с постоянно променлива трансмисия се считат за автоматични скоростни кутии с тази особеност, че имат безкраен брой редукионни предавки.

ЧЛЕН 252 - 2010

Общи предписания за втомобили(Група N), туристически автомобили(група А), гранд туринг автомобили (група В)

Чл.1: Общи

1.1: Модификации

Всички модификации са забранени, освен ако не са изключително разрешени от правилата специфични за групата, в която колата е заявена или от общите условия описани по-долу, или поради изискванията на глава „ЕКИПИРОВКА ЗА СИГУРНОСТ“

Компонентите на автомобила трябва да запазят оригиналната си функция.

1.2: Приложение на общите предписания

Общите предписания трябва да се вземат под внимание, в случай че спецификациите на серийните автомобили(група N), туристическите автомобили(група А) Гранд туринг автомобили(групаВ) не предоставят по-стриктни предписания.

1.3: Материали:

Употребата на материал, който има специфичен модул на пластична деформация, по-голям от 40Gpa/g/cm³ е забранен, с изключение на запалителни свещи, покрития на ауспуха, връзките на водната помпа с турбината, накладки, покритието на спирачните бутала, въртящите се елементи на лагерите(съчми, игли, ролки), електронни компоненти и сензори, части тежащи по-малко от 20гр. И всички покрития с дебелина по-малка или равна на 10 микрона.

Употребата на метал, който има специфичен модул на пластична деформация, по-голям от 30 Gpa/g/cm³ или чиято специфична якост е по-голяма от 0.24 MPA/kg/m³ за немет и 0,30 Mpa/kg/m³ за метали(т.е. 80% желязо) е забранен за производство на всички части, които са свободни или хомологирани като Вариант Опция.

Употребата на титанова сплав – Ti – 6Al – 4V ASTM сорт 5(5.5 < Al < 6.75, C max , 0.10, 3.5< V<4.5, 87.6<ti<.91) е разрешена, с изключение на някои детайли, при които употребата на титан е забранена.

Забранява се употребата на керамичен материал или керамично покритие на въртящите се части на турбокомпресора и или която и да е еквивалентна система за свръх пълнене (с изключение на въртящите се части на лагерите).

Тези ограничения не се отнасят за части, хомологирани със стандартния автомобил.

Употребата на ламарина от магнезиева сплав с дебелина по-малка от 3мм. Е забранена.

1.4.Задължение на всеки състезател е да увери техническите и спортните комисари на състезанието, че неговият автомобил изцяло отговаря на правилника по време на цялото състезание.

1.5.Повредени резби могат да бъдат поправяни чрез нарязване на нова резба със същия вътрешен диаметър.

1.6.Всеки автомобил група „А“, хомологиран след 01.01.1999г, с изключение на Вариант Кит, състезаващ се на рали не може да бъде по-широк от 1800мм.

Автомобилите от група „N“ могат да се състезават в оригиналната си версия.

1.7.„Свободна“ част

„Свободна“ означава, че оригиналната част, както и нейните функции, може да бъде премахвана или подменяна с нова част, при условие че новата част няма допълнителни функции по отношение на оригиналната.

Чл.2:РАЗМЕРИ И ТЕГЛО

2.1.Просвет

Нито една част от автомобила не трябва да докосва земята, когато гумите от едната страна са изпуснати до край.Този тест се провежда на равна повърхнина, в състезателни условия с екипажа в колата.

2.2.Баласт

Разрешава се да се допълни теглото на колата с един или няколко баласта, при условие, че те са здрави монолитни блокове, закрепени на пода, добре видими и с възможност за пломбиране от техническите комисари.

Приложение: при Група „А“, при Група „В“.

Не се разрешава баласт при група „N“.

При ралита носенето на инструменти и резервни части за автомобила в купето или моторния отсек и или багажника, се разрешава само при условията на чл.253.

Чл.3: Двигател

3.1.Свръх пълнене

В случай на двигател със свръх пълнене, номиналният обем на двигателя се умножава по 1.7 за бензинови двигатели и 1.5 за дизелови двигатели и автомобила се отнася към кореспондиращия на фиктивният му обем клас.

Колата се разглежда във всички аспекти, все едно че това е нейния реален обем.

Това особено се отнася за причисляване на колата към съответния й клас, вътрешни размери, минимален брой места, минимално тегло и т.н.

3.2.Формула за еквивалент между бутални и роторни двигатели(типа покрит от патента на NSU WANKEL)

Еквивалентният обем е равен на обема определен от разликата между максималния и минимален обеми на запалителната камера.

3.3.Формула за еквивалент между бутален и турбинен двигатели

Формулата е следната:

$$C = \frac{S(3.10xR)-7.63}{0.09625}$$

S – област на дюза за високо налягане – изразена в см² чрез които дозата на въздушния поток на изхода на статора на лопатките(или на изхода на първата фаза ако статора има няколко фази).

Измерва се областта между фиксираните лопатки на първата фаза за високо налягане на турбината.

В случай където при първата фаза на статора на турбината лопатките са регулируеми, те трябва да бъдат отворени до максимум. Тази област на дюзата за високо налягане в случая е резултанта на височината (в см) X широчината(в см) X броя на лопатките.

R=степената на налягането е степената на компресора на турбинния двигател.

Изчислява се като се умножат стойностите на всяка фаза на компресора, както е описано по-долу.

Дозвуков аксиален компресор: 1.15 на фаза.

Трансзвуков аксиален компресор: 1.5 на фаза.

Радиален компресор: 4.25 на фаза

Компресор с един радиален и шест аксиално дозвукови фази, би имал степен на налягане от:

4.25x1.15x1.15x1.15x1.15x1.15 или 4.25x(1.15)⁶.

C=еквивалентният обем на буталните двигатели в см³

3.4.Всички двигатели, при които горивото се впръсква и изгаря по посока на потока на изпускателния колектор са забранени.

3.5.Еквивалент между бутални и нов тип двигатели

FIA си запазва правата да прави модификации на база сравнение между класически и нов тип двигатели, като дава предизвестие от 1ви януари следващ вземането на решения.

3.6.Изпускателна система и заглушител

Въпреки специфичните правила за групата, позволяващи промяната на оригиналния заглушител, автомобилите участващи в състезание на път винаги трябва да бъдат със заглушител в съответствие със законите на страната, в която се провеждат състезанията.

За всички автомобили участващи на рали, при условие, че местните разпоредби не изискват по-ниски нива, нивото на шума на пътя не трябва да надвишава 103dB(A) при 3500 оборота за бензинови двигатели и 2500 оборота за дизелови двигатели.

Изхода на ауспуха трябва да бъде разположен на максимум 45см. и минимум 10см. от земята. Изхода на изпускателната тръба трябва да бъде разположен в периметъра на колата на по-малко от 10см от този периметър и след вертикалната равнина, преминаваща през центъра на колесната база.

Трябва да се осигури адекватна термо защита, за да се предотвратят изгаряния от прегрятите тръби.

Изпускателната система не може да бъде временна.

Изгорелите газове могат да излизат само от края на изпускателната система.

Части от шасито не могат да бъдат използвани за отвеждане на изгорели газове.

Възможни са две хомологирани версии на един автомобил- със и без катализатор. Автомобилите трябва да са в съответствие с една от версиите, като комбинация от двете е забранена.

Всички автомобили Кит вариант(VK – WRC – S2000 RALLY), трябва да бъдат с хомологиран катализатор.

За всички групи автомобилите трябва да бъдат с оригинален или хомологиран катализатор ако това е задължително за страната, в която те са регистрирани. В случай, че катализатора не е задължителен в страната организатор на състезанието, то той може да бъде демонтиран. **Не се разрешават модификации на хомологиран каталитичен конвертор. Задължително трябва да бъде представено автентично копие на хомологационен документ на предварителния технически преглед.**

3.7.Стартиране на двигателя от купето

Стартер с електрически или друг източник на енергия, активиран от пилота, когато е седнал в седалката.

3.8.Цилиндри

За двигатели без цилиндрични втулки е разрешен ремонта на цилиндрите чрез добавяне на материал, но не и чрез добавяне на части.

Чл.4: ТРАНСМИСИЯ

Всички автомобили трябва да бъдат със скоростна кутия, включваща изправна задна скорост, която може да бъде употребявана от пилота, когато е нормално седнал.

ЧЛ.5:ОКАЧВАНЕ

Забранени са части на окачването, направени изцяло или частично от композитни материали.

ЧЛ.6:КОЛЕЛА

Забранени са колеела направени изцяло или от части от композитни материали.

Измерване широчината на колелото:

Широчината на колелото се измерва, като то е монтирано на колата, колата е стъпила на земята подготвена за състезание и пилота е в кабината. Измерването се прави в която и да е точка на окръжността на гумата, с изключение на областта, която е в контакт със земята.

В случай, че са монтирани повече от една гума като част от колелото, то широчината му трябва да е в съответствие с максималните размери за групата, в която тези гуми се използват(виж Чл.255-5.4 и чл.256-5).

ЧЛ.7:КУПЕ, ШАСИ, ЕЛЕМЕНТИ НА КУПЕТО

7.1.Автомобили кабриолет трябва да отговарят на всички условия и спецификации, приложими към автомобили с подвижен покрив.

Автомобили с твърд демонтируем таван трябва да се придвижват изключително и само със затворен и заключен такъв.

7.2.Минимални вътрешни размери

Ако модификация разрешена от приложение „J” оказва влияние на размерите, посочени в хомологационния фиш, то тези размери(посочените в хомологационния фиш) не се взимат предвид като критерий за допускане на автомобила.

7.3.Кабина

Инверсия на дирекцията е възможна при условие, че оригиналната кола и модифицираната кола са механично еквивалентни и използваните части са предоставени от производителя за преработка, касаеща фамилията на автомобила.

В частност кормилния прът трябва да преминава през купето, само през отвора направен за тази цел от производителя.

За супер1600, супер2000 и WRC инверсията на дирекцията се извършва от цялостна система за управление, хомологирана от производителя във вариант опция. Отвора за преминаване на кормилния прът през купето трябва да бъде хомологиран за тази система.

Само следните аксесоари могат да бъдат инсталирани в кабината: резервни колела, инструменти, резервни части, предпазна екипировка, екипировка за комуникации, баласт (ако е разрешен), резервоар за вода на чистачки (само група А и група В).

Всички резервни части и инструменти трябва да бъдат закрепени зад или под седалките.

Зоната на пътника и седалката на открита кола, не могат да бъдат покривани.

Контейнерите за каски и инструменти, разположени в кабината трябва да са произведени от незапалим материал и в случай на пожар не трябва да отделят токсични газове.

Оригинално монтираните въздушни възглавници могат да бъдат демонтирани, без да се нарушава външния вид на купето.

7.4. Всички части на каросерията, шасито/купето винаги трябва да бъдат от същия материал като оригинално хомологирания на колата и със същата дебелина като оригиналния с толеранс + -10%.

Забранява се всякаква химическа обработка.

7.5. Монтаж на фарове и защита

Пробиване на отвори в предната част на купето за монтаж на фарове се разрешава изключително и само за целта на монтаж на монтажните елементи.

За ралита се разрешава монтаж на неотразителни протектори върху фаровете, направени от гъвкав материал. Те не трябва да излизат пред стъклото на гара повече от 10см.

7.6. Всеки потенциално опасен обект (запалителни продукти и т.н.), трябва да бъде превозван извън кабината.

7.7. Калобрани (само за рали)

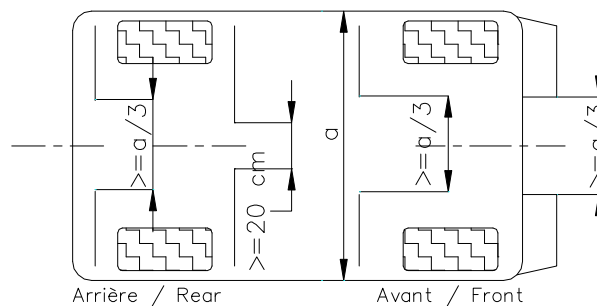
Разрешава се монтажа на напречни калобрани в съответствие с настоящия член.

Ако напречните калобрани са задължителни, то това изискване трябва да бъде отбелязано в допълнителния регламент на състезанието.

Напречните калобрани трябва да отговарят на следните условия:

- Те трябва да са от гъвкав материал.

- Калобраните трябва да покриват минимум широчината на всяко колело, но поне една трета от широчината на колата (виж чертеж 252-6) за предните и задни колела трябва да е свободна.



252.6

- Минимум 20 см. Трябва да има между левия и десния калобран на предните и задните колела.

- Разстоянието между края на калобрана и земята когато колата е спряла и е без екипаж, не трябва да надвишава 10 см.

- Гледано отзад, калобрана трябва да покрива във височина цялата гума и минимум ¼ от височината ѝ.

- Във вертикална проекция калобраните не трябва да излизат извън габарита на купето.

- Гъвкави калобрани, предпазващи разплицване напред, могат да бъдат монтирани в предната част на колата ако допълнителния регламент ги разрешава или изисква.

- Калобраните не могат да излизат извън от максималната широчина на колата или оригиналната ѝ дължина с повече от 10 см, като поне една трета от широчината на колата пред предните колела трябва да бъде свободна.

Чл.8: Електрическа система

8.1. Фарове

Фаровете за мъгла могат да бъдат заменени с други, и обратно, при условие, че оригиналните монтажни елементи остават същите.

8.2. Алтернатори и алтернатор-стартери

Монтажните елементи на алтернаторите и алтернатор-стартерите са свободни.

8.3. Клаксон

Само за ралита-нивото на шум, произвеждано от клаксона трябва да бъде по-голямо или равно на 97dB в продължение на минимум 3 сек, измерено на 7м. пред колата.

Чл.9: ГОРИВО

9.1. Горивото трябва да бъде за търговски цели от бензиностанция, без никакви добавки различни от смазочни, които са на текуща продажба. Горивото трябва да е в съответствие със следните спецификации:

- максимум 102.0 RON и 90.0 MON, минимум 95.0 RON и 85.0 MON за безоловно гориво.

- максимум 100.0 RON и 92.0 MON, минимум 97.0 RON и 86.0 MON за оловно гориво.

Измерванията трябва да бъдат направени съгласно стандарти ASTM D2699-86 и D 2700-86

- Плътност между 720 и 785 кг/м³ при 15°C (измерено съгласно ASTM 4052).

- Максимум 2.8% кислород (или 3.7% ако съдържанието на олово е по-малко от 0,013г/л) и 0.5 % азот по тегло, остатъка от горивото трябва да се състои изключително от хидрокарбони и да не съдържа добавки, увеличаващи мощността.

Измерването на съдържанието на азот е съгласно стандарт ASTM D3228, а това на кислород чрез елементарен анализ с толерант от 0.2%

- максимално съдържание на прекиси и азотни окиси:

100 ppm (ASTM D 3703 или в случай на невъзможност (UOP 33-82).

- максимално съдържание на олово: 0.40 г/л. или по стандарта на страната, където се провежда състезанието ако изискването е по-ниско (ASTM D3341 или D3237).

- максимално съдържание на бензен: 5% в обема (ASTM D 3606).

- максимално налягане на изпарение по Рийд: 900 hPa (ASTM D323).

- дестилация при 70°C : от 10% до 47% (ASTM D86).

- дестилация при 100 градуса целзий от 30% до 70% (ASTM D86).

- дестилация при 180°C : минимум 85% (ASTM D86).

- максимална точка на кипене: 225°C (ASTM D86).

- максимален остатък: два обемни% (ASTM D86)

Горивото се приема при 95% съвпадение със стандарт ASTM D3244.

За автомобили с катализатор се забранява оловно гориво.

Ако горивото в страната, в която се провежда състезанието не е със задоволително качество за употреба от състезателите, националната федерация на страната домакин трябва да поиска от FIA разрешение за използване на гориво, неотговарящо на характеристиките изброени по-горе.

9.2. Дизел

За дизелови двигатели горивото трябва да отговаря на следните спецификации:

- Ниво на въглеродороди, тегловни% min.90.0

- плътност, кг/м³ max.860

- цетаново число (ASTM D613) max.55

- изчислено цетаново число (ASTM D976-80) max.55

- съдържание на сяра max.50мг/кг

(pr EN-ISO/DIS14596) съгласно директива 98/70/CE

9.3. Окислител

Само въздух може да бъде смесван с горивото в качеството му на окислител.

9.4. Процедура за зареждане с гориво

Стандартизиран куплунг:

- в случай на централизирана система, предоставена от пистата или система предоставена от състезателите, маркуча за зареждане трябва да бъде снабден с куплунг против разливане, който може да се включи на стандартизиран отвор за пълнене монтиран на колата (в съответствие с черт.252-5; вътрешния диаметър не трябва да надвишава 50мм).

- Всички автомобили трябва да бъдат съоръжени с устройство за пълнене съгласно тази диаграма.

Куплунга за зареждане трябва да работи на принципа на притискане и да няма заключващ механизъм, когато е в отворена позиция (напрегната пружина, байонет ит.н.).

- Вентилационните отвори трябва да са с обратни клапани, имащи същата затваряща система като стандартната и със същия диаметър.

По време на зареждане с гориво, вентилационните отвори трябва да бъдат свързани със съответния куплунг резервоара за подаване на гориво или към прозрачен контейнер с минимален обем 20л. с напълно непрониклива затваряща система.

Резервоарите за вентилиране трябва да бъдат изцяло празни в началото на зареждането с гориво.

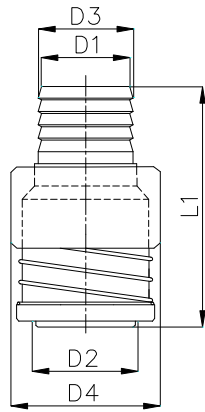
В случай, че не може да се осигури централизирана система за зареждане, трябва да се осигури такава съгласно горната процедура.

Нивото на горивоподаващия резервоар не може да бъде на ниво по-високо от 3м над нивото на трасето, където се провежда зареждането с гориво.

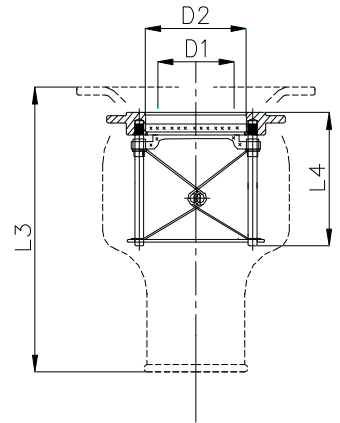
Това важи по време на цялото състезание.

Разширителните съдове трябва да отговарят на един от следните чертежи (252-1 или 252-2)

	D1	D2	D3	D4	L1
PP20M	2.0"	2.5"	2.25"	3.7"	6.3"
PP20MR	1.5"	2.5"	1.75"	3.7"	6.3"
PF20MS	1.5"	2.5"		3.7"	6.9"
PP15M	1.5"	2.0"	1.75"	3.3"	5.7"
PF30M	1.25"	1.65"	1.45"	2.68"	4.64"
PF40M	1.25"	1.65"	1.45"	2.68"	4.64"
PP125M	1.25"	1.75"	1.5"	2.9"	5.1"



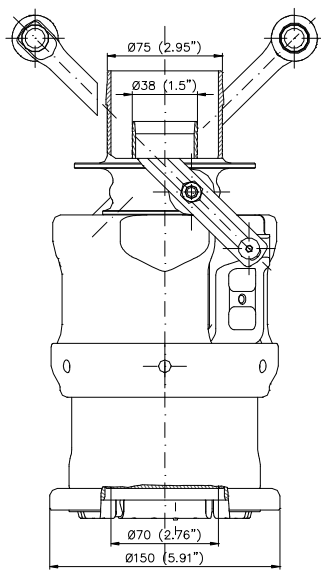
	D1	D2	L3	L4
PP20F	2.0"	2.5"	6.75"	3.25"
PP20FR	2.0"	2.5"	6.75"	3.25"
PF31F	1.75"	2.12"	5.3"	3"
PF41F	1.75"	2.12"	5.7"	3.38"
PP15F	1.5"	2.0"	6.75"	3.25"
PP125F	1.25"	1.75"	6.25"	3.1"



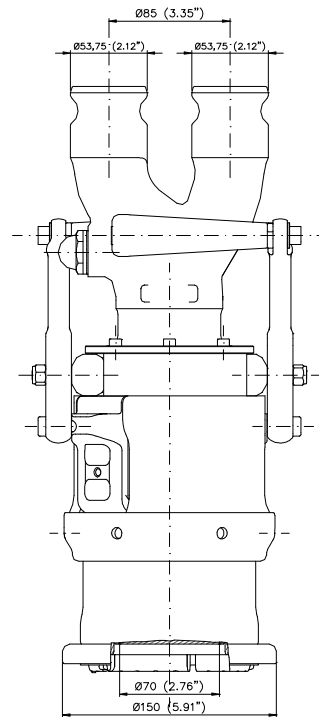
Prise male / Push pull series male

Prise femelle / Push pull series female

черт. 252-5 (Версия А)

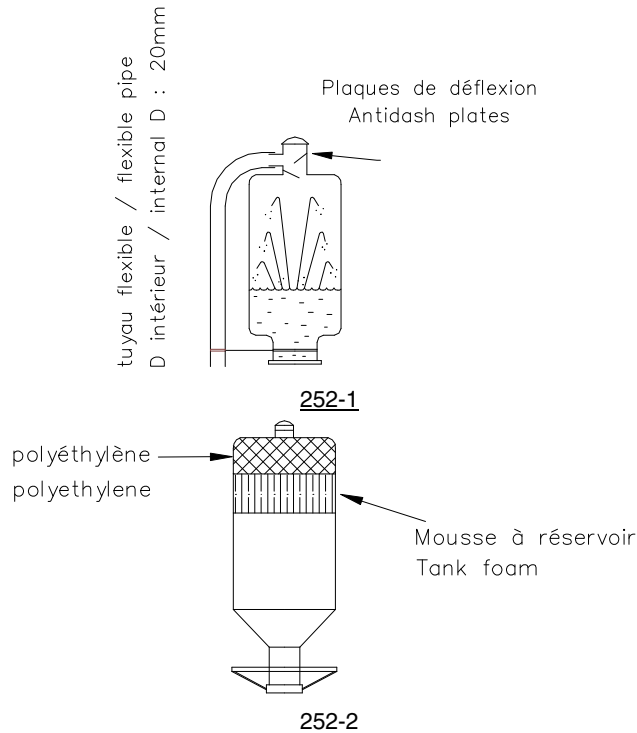


Coaxial
Accoupleur mâle



Parallèle / Parallel
Male coupling

Черт.252-5 (Версия Б)

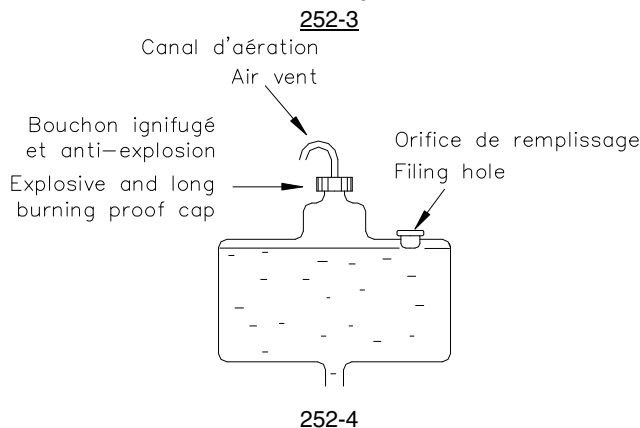
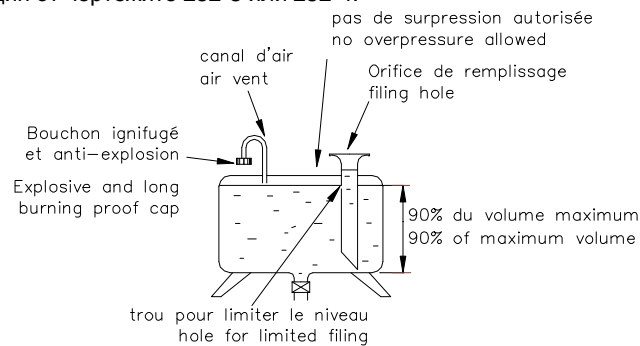


Резервоара и всички метални части на системата за зареждане с гориво трябва да бъдат заземени. Препоръчва се приложението на следното:

1. Всеки РИТ трябва да бъде екипиран с два заземителя авиационен тип.
2. Зареждащата система (включваща кула, резервоар, маркуч, дюза, клапани и вентилационен резервоар) трябва да бъде свързана към един от горе споменатите заземители по време на цялото състезание.
3. Колата трябва да бъде свързана към другия заземител в момента, в който спре в РИТ-а.
4. Не се разрешава никаква операция по зареждане с гориво преди да се изпълнят точки 2 и 3.
5. Екипа, който провежда зареждането трябва да е облечен с антистатично защитно облекло.

Разрешените резервоари могат да бъдат един от следните типове:

- модели направени от гума от типа FT3 1999, FT3.5 или FT5, произведени от одобрен производител или;
- резервоари съответстващи на един от чертежите 252-3 или 252-4.



Приложение: за автомобили група А и група В се прилагат общите предписания на шампионатите на FIA.

9.5. Вентилация на резервоара

Разрешава се вентилиране на резервоара през отвор на тавана на колата.

9.6. Монтаж на резервоари FT3 1999, FT3.5 или FT5

Резервоарите FT3 1999, FT3.5 или FT5 могат да бъдат монтирани или на оригиналното си място или в багажника. Трябва да има сервизен отвор за източване на гориво, разлято в отсека на резервоара.

Разположението и размерите на отвора за пълнене и на капачката могат да бъдат променени, при условие че промените гарантират, че няма да се разлее гориво в кабината на колата и гърловината не излиза извън габаритите на купето.

Ако отвора за зареждане е разположен вътре в купето, той трябва да бъде отделен от кабината с херметична защита.

Чл10: Спирачки

Забраняват се карбонови дискове.

Чл.11: Съхраняване на енергия

Общото количество съхранена енергия в колата не бива да надвишава 200kJ; тази енергия може да бъде отново употребена, без да се надвишават 10 kJ от максимум 1kw консуматор.

ЧЛ.12: Охлаждане

Транспортирането и или употребата на какъвто и да е монолитен, течен или газообразен охлаждащ агент, било то в или извън колата се разрешава единствено и само за охлаждане на пилота по време на цялото състезание.

Чл.13: Модификации в сила 01.01.2009

Всички части на каросерията, шасито/купето винаги трябва да бъдат от същия материал като оригинално хомологирания на колата и със същата дебелина като оригиналния.

Забранява се всякаква химическа обработка.

Чл. 253 – 2010**Предпазна екипировка – групи А, N, В, SP****Чл.1:**

Кола, чиято конструкция изглежда опасна, може да не бъде допусната до състезание от спортните комисари.

Чл.2. Устройство, което е по избор, трябва да се монтира в съответствие с изискванията.

Чл.3. Тръбопроводи и помпи**3.1. Защита**

Горивните, маслените и спирачните тръбопроводи трябва да бъдат външно защитени срещу всякакъв риск от повреда (камъни, корозия, механична повреда, и т.н.) и вътрешно срещу всички рискове от огън, и повреда.

Приложение: По желание за група N, но ако е запазен серийният фитинг.

Задължително за всички групи, ако серийните фитинги не са запазени или тръбопроводите минават вътре в колата и тяхната защита е била отстранена.

В случай на метални горивопроводи, изолирани от купето чрез непроводима изолация, то те трябва да бъдат електрически свързани към купето.

3.2. Спецификации и монтаж

Задължително приложение ако серийните фитинги не са запазени.

Тръбопроводи с охлаждаща течност или смазващо масло не могат да преминават през кабината.

Фитингите на горивопроводите, маслопроводите и тръбопроводите за хидравлична течност под налягане трябва да бъдат произведени съгласно спецификациите по – долу:

- Когато тръбопроводите са гъвкави, те трябва да имат резбови, пресови или самоуплътняващи се фитинги и външна защита, устойчива на триене и пламък (неподдържаща горене);

- Минималното налягане, на което трябва да издържа тръбопровода, при минимална работна температура е:

- за горивопроводи (с изключение на конекторите към инжекторите **и охлаждащият радиатор на обратното гориво**) :

70 bar при 135° C

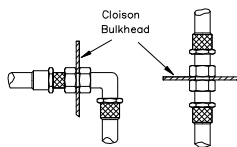
- маслопроводи 70 bar при 232°С

- тръбопроводи за хидравлична течност под налягане:

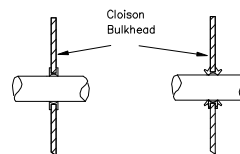
280 bar при 232°С

Ако работното налягане на хидравличната система е по – голямо от 140 bar, налягането, на което трябва да издържат проводите трябва да бъде минимум два пъти стойността на работното налягане.

Проводи за гориво или хидравлична течност могат да преминават през купето, но без да има връзки вътре, с изключение на преминаването им през предното и задното торпедо съгласно черт. 253-59 и 253-60, и на спирачния кръг, както и на кръга за хидравличната течност на съединителя.



253-59



253-60

3.3. Автоматично прекъсване на горивото - препоръчително за всички групи:

Всички горивопроводи, достигащи двигателя трябва да бъдат с автоматични клапани за прекъсване на горивото, разположени директно върху горивния резервоар, които автоматично затварят достъпа на гориво към горивопроводите под налягане, ако някой от тях е разкъсан или тече.

Задължително: Всички горивни помпи могат да работят само когато двигателят работи, с изключение на времето, когато същият се стартира.

3.4.Вентилация на резервоара

Вентилационната тръба на резервоара, както и клапаните, описани по – долу, трябва да имат същите спецификации като тези на горивопроводите (чл.3.2.) и трябва да бъдат монтирани със система, отговаряща на следните условия:

гравитационен клапан, задействащ се при преобръщане

вентилационен клапан с поплавкова камера

предпазен клапан с максимално свръх налягане 200mbar, работещ когато

поплавковият вентилационен клапан е затворен.

Чл.4 : Предпазна система на спирачки

Двукръгова система, задействана от един педал:

Педалът нормално трябва да управлява всички колела; в случай на теч от която и да е точка на спирачната система или някаква повреда, педалът все още трябва да контролира две колела.

Приложение: Ако такава система е серийно вложена в автомобила, тогава не са необходими модификации.

Чл.5. Допълнителни заключалки

Минимум две предпазни заключалки трябва да се монтират на всеки капак.Оригиналните заключващи механизми се премахват или блокират.

Приложение: по избор за гр.N и задължително за другите групи.

Големи предмети, носени в купето (резервно колело, комплект инструменти и т.н.) трябва да бъдат надеждно закрепени.

Приложение: по избор за група N и задължително за другите групи.

Чл.6. Предпазни колани

6.1. Колани

Използват се два раменни колана и един на скута; точки на закрепване към купето: две точки за колана на скута, две точки за раменните колани.

Коланите трябва да бъдат хомологирани от FIA и да бъдат в съответствие със стандарт №8853/98 и 8854/98.

Коланите, използвани при състезание на писта трябва да бъдат снабдени със система за бързо разкопчаване чрез завъртане на палец за управление.

При ралита, по време на цялото състезание в кабината трябва да има два макетни ножа. Те трябва да бъдат лесно достижими от пилота и ко – пилота, когато са седнали и със закопчани колани.

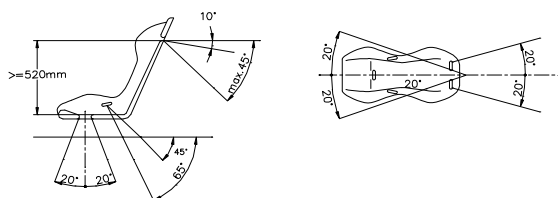
Препоръчва се за състезания, които включват публични секции от пътя да се използва система с бутон за освобождаване на коланите.

Националната федерация може да хомологира монтажни точки върху предпазната клетка, когато тя е хомологирана и при условие, че те са изпробвани.

6.2. Монтаж

Забранява се коланите да се закрепват към седалките или техните конзоли.Предпазните колани могат да бъдат закрепени към монтажните точки на серийните такива.

Препоръчителните геометрични разположения на монтажните точки са показани на черт.253-61



253-61

В посока надолу, раменните колани трябва да се насочат назад и да се монтират по такъв начин, че да не сключват ъгъл по – глям от 45° към хоризонтала на горния край на подглавника, въпреки, че се препоръчва този ъгъл да не надвишава 10° .

Максималните ъгли по отношение на централната ос на седалката са 20° на разделяне или събиране.

Ако е възможно, да се използва оригиналната монтажна точка на средната колонка.

Монтажни точки, създаващи по-голям ъгъл към хоризонтала не трябва да се използват.

В този случай, четири точковите раменни колани могат да се монтират на точките на задната седалка за закрепване на коланите на скута, оригинално предвидени от производителя.

При четири точкови колани, раменните ремъци трябва да се монтират на кръст, симетрично на централната ос на предната седалка. Страничните и долните колани на скута не трябва да преминават върху седалката, а през нея с оглед да обхванат и държат възможно най – голяма повърхност.

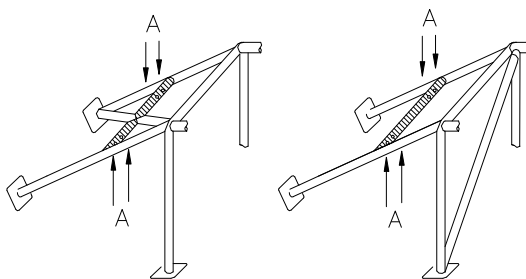
Коланите на скута трябва да прилягат плътно в сгъвката между таза и бедрата.

При никакви условия те не трябва да преминават върху корема.

Трябва да се внимава коланите да не се трият в остри ръбове.

- Ако монтажа на коланите към серийните точки на закрепване е невъзможен, трябва да се монтират нови такива точки на купето или шасито, които се намират възможно най – близо до централната линия на задните колела по отношение на раменните колани.

Раменните колани също могат да бъдат закрепени към предпазната клетка или до усилващата греда, а също така могат да бъдат закрепени към горните окачващи точки на стандартните задни колани. Също така могат да бъдат фиксирани към напречния усилващ елемент, заварен между задните опори на предпазната клетка (вж. черт 253-66).

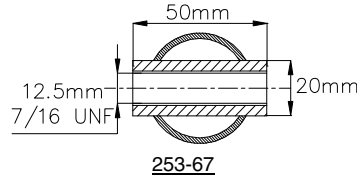


Ⓐ trous de montage pour harnais
mounting holes for harness

253-66

В този случай, употребата на напречен усилващ елемент е обект на следните условия:

- напречният усилващ елемент се изработва от тръба с минимум следните дименсии; 38 x 2,5мм или 40x2мм, направена от студено изтеглена, безшевна, въглеродна стомана с минимална сила на опън 350 Nmm².
- Височината на този елемент трябва да бъде такава, че ъгълът, който сключват раменните колани с хоризонталната равнина от върха на подглавника да бъде между 10 и 45°, като ъгъл от 10° е препоръчителен.
- коланите могат да бъдат прикрепвани чрез клуб или чрез болтове, но в този случай, трябва да се завари вложка към всяка монтажна точка (вж. черт. 253-67 за размерите).



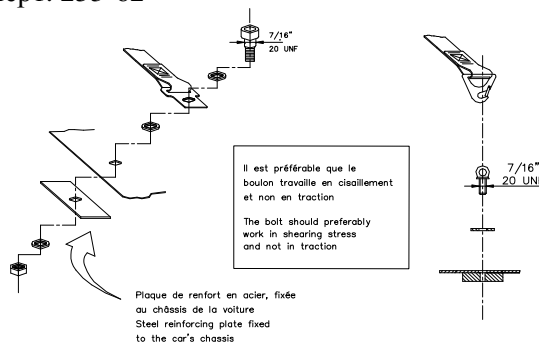
Тези вложки трябва да бъдат разположени в усилващата тръба, а коланите се закрепват към тях чрез болтове M12 /8.8 или 7/16 UNF.

- всяка точка на закачване трябва да издържа натоварване от 1470 daN, а точките за окачване на коланите за скута 720 daN.

В случай, че на една точка се закачват два колана (забранено за раменни колани), разглежданото натоварване трябва да бъде равно на сумата от изискваните натоварвания.

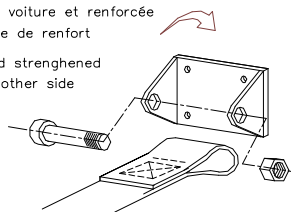
- за всяка новосъздадена точка на закачване трябва да се употребява усилваща планка с минимална площ 40см² и минимална дебелина 3мм.
- принципи на монтаж към шаси/купе:

1) Обща монтажна система: вж черт. 253-62



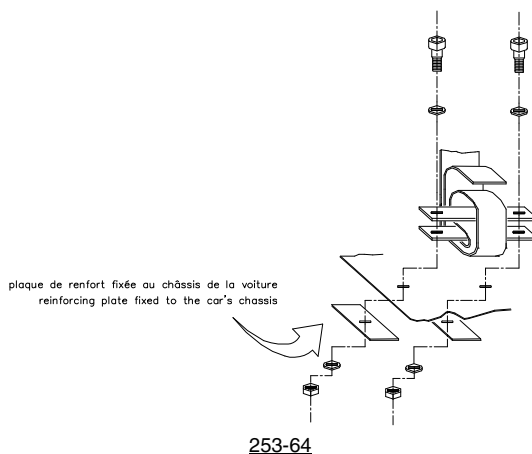
2) Монтиране на раменни колани: вж. черт. 253-63

plaque fixée au châssis de la voiture et renforcée de l'autre côté par une plaque de renfort
plate fixed to the chassis and strengthened by a reinforced plate on the other side



253-63

3) Монтаж на колани за скута: вж. черт. 253-64



6.3. Употреба

Предпазните колани трябва да бъдат използвани в хомологираната си конфигурация без каквито и да било модификации или премахване на части, и в съответствие с инструкциите на производителя.

Ефективността и живота на предпазните колани са в пряко отношение с начина, по който те са монтирани, употребявани и поддържани.

Коланите трябва да бъдат подменяни след всеки тежък инцидент, както и когато плетката е скъсана, разплетена или отслабена от действието на химикали или слънце.

Коланите също трябва да бъдат подменени ако металните им части са огънати, деформирани или ръждясали.

Колан, който не функционира правилно трябва да бъде подменен.

ЧЛ.7. Пожарогасители – пожарогасителни системи

Забранява се употребата на следните продукти: VCF и NAF

7.1.

При ралита:

Прилагат се членове 7.2. и 7.3.

При писти, слалом и планинско изкачване:

Прилагат се членове 7.2. или 7.3.

7.2. Пожарогасителни системи

7.2.1. Всички автомобили трябва да бъдат екипирани с пожарогасителни системи, описани в технически списък или лист номер 16: „Пожарогасителни системи, хомологирани от FIA”

7.2.2. Всички пожарогасители трябва да бъдат адекватно защитени и разположени в кабината. Във всички случаи, монтажните им елементи трябва да издържат отрицателно ускорение от 25 пъти g.

Цялата пожарогасителна екипировка трябва да издържа на огън.

Забранява се употребата на пластмасови тръби, а металните са задължителни.

7.2.3. Пилота трябва да има възможност да включи всички пожарогасители ръчно, когато е нормално седнал, със закопчани предпазни колани и воланът е на мястото си.

Устройството за пускане на пожарната отвън трябва да бъде комбинирано с електрически прекъсвач. То трябва да бъде маркирано с „E” в червен цвят, поставена в бял кръг с минимален диаметър 10 см. с червен край.

За автомобили WRC, включването на външен или вътрешен пожарогасител задължително трябва да изгасва двигателя и да прекъсва захранването от акумулатора.

7.2.4. Системата трябва да работи във всички позиции.

7.2.5. Дюзите на системата трябва да бъдат подходящи за ползваният пожарогасителен агент и да са монтирани по такъв начин, че да не са насочени директно към главите на пилот и навигатор.

7.3. Ръчни пожарогасители

7.3.1. Всички коли трябва да бъдат екипирани с един или два ръчни пожарогасителя.

7.3.2. Разрешени пожарогасителни агенти: AFFF, FX G-TEC, Viro3, прах или какъвто и да е друг пожарогасителен агент, хомологиран от FIA.

7.3.3. Минимално количество пожарогасителен агент:

AFFF:	2.4 litres
FX G-TEC:	2.0 kg
Viro3:	2.0 kg
Zero 360	2.0 kg
Прах	2.0 kg

7.3.4. Всички пожарогасители трябва да бъдат под налягане съответно към съдържанието.

AFFF: съгласно указанията на производителя

FX G-TEC – и Viro3: съгласно указанията на производителя

Zero 360: съгласно указанията на производителя.

Прах: минимално налягане 8bar, максимално налягане 13.5 bar.

Всеки пожарогасител, напълнен с AFFF агент, трябва да има манометър за проверка на налягането.

7.3.5. Следната информация трябва да бъде видима на всеки пожарогасител:

- обем
- тип на пожарогасителния агент
- тегло или обем на пожарогасителния агент
- дата, на която пожарогасителят трябва да бъде проверен, която не може да бъде по – късно от две години след датата на пълненето или датата на последната проверка, или кореспондираща на датата на срока на годност.

7.3.6. Всички пожарогасители трябва да бъдат адекватно защитени и монтажните им елементи трябва да издържат отрицателно ускорение от 25 g.

Задължителна е употребата на минимум две бързо освобождаващи се скоби.

7.3.7. Пожарогасителите трябва да бъдат лесно достижими от пилота и ко – пилота.

Чл. 8. Предпазни клетки

8.1 Общи:

Употребата на предпазна клетка е задължително.

Тя може да бъде:

- a) Произведена в съответствие със следните членове;
- b) Хомологирана или Сертифицирана от националната федерация, съгласно правилата за хомологиране на предпазни клетки;

На предварителния технически преглед на всяко състезание, трябва да се представи **автентичен** документ за хомологация или сертификат, одобрени от Федерацията и подписани от техническо лице, представител на производителя.

Всяка нова клетка, хомологирана от Федерацията, считано от 01.01.2003 г., трябва да е обозначена с идентификационна планка от производителя. Тази планка не може да се копира или премества

(заварена, гравирана или носеща, саморазрушаващ се етикет). Планката трябва да носи името на производителя, хомологационен или сертификационен номер на Федерацията и индивидуалния сериен номер на производителя.

Съответният сертификат, носещ същия номер трябва да бъде представян на предварителния технически преглед.

с) Хомологирана от FIA, съгласно правилата за предпазни клетки.

Трябва да бъде предмет на продължение (VO) на хомологационния фиш на автомобила, хомологиран от FIA.

Името на производителя и серийният номер трябва да бъдат ясно видими на всички клетки, хомологирани и продадени след 01.01.1997 г.

Хомологационният фиш на клетката трябва да посочва къде се намира тази информация и купувачът трябва да получи номериран сертификат, отговарящ на нея (информацията).

Клетките на следните класове трябва да бъдат задължително хомологирани от FIA:

Super 1600 Kit Variant, Super 2000 Kit Variant, Super 2000 Rally Kit Variant, WRC Variant.

Всякакви промени на хомологирани клетки са забранени.

За промяна се счита всяка обработка, заварки или промяна на материала на предпазната клетка.

Всички ремонти на клетката, повредена при инцидент се правят от производителя или упълномощено от него лице.

Тръбите не могат да се запълват с течности или друг материал.

Клетката трябва да позволява безпрепятствено влизане и излизане от автомобила.

Елементите могат да преминават в кабината през таблото или тапицерията , а също така през задните седалки . Задната седалка може да бъде сгъната.

8.2 Определения:

8.2.1. Предпазна клетка:

Тръбна конструкция, монтирана в кабината в близост до конструктивните елементи, които я изграждат (кабината), предназначена да намали деформацията на купето в случай на удар.

8.2.2. Rollbar:

Тръбна рамка с две монтажни пети.

8.2.3. Главен Rollbar (Четр. 253-1)

Напречна и почти вертикална (максимален ъгъл + - 10° по отношение на вертикала) конструкция от една цяла тръба, разположена зад предните седалки.

8.2.4. Преден Rollbar (Четр. 253-1)

Подобен на главния, но формата му следва тази на предните колонки и горния ръб на челното стъкло.

8.2.5. Страничен Rollbar (Четр. 253-2)

Почти надлъжен и почти вертикален елемент от една цяла тръба, разположен от лявата или дясната страни на кабината. Предната му част следва извивката на предната колонка, а задната е почти вертикална и е разположена зад предните седалки.

8.2.6. Страничен полу Rollbar (Четр. 253-3)

Идентичен със страничния Rollbar, но без задна вертикална част.

8.2.7. Надлъжен елемент

Надлъжна тръба, свързваща горните части на предния и главния Rollbar.

8.2.8. Напречен елемент

Напречна тръба, свързваща горните части на страничните Ролбари.

8.2.9. Диагонален елемент

Напречна тръба между един от горните ъгли на главния Rollbar или един от краищата на напречния елемент в случай на страничен Rollbar и долната монтажна точка от противоположната страна на Rollbar или

Горната част на опората и долната монтажна точка на другата опора.

8.2.10. Демонтируеми елементи

Елементи, които могат да се демонтират.

8.2.11. Усилване на клетката

Елемент, добавен към предпазната клетка с цел усилването ѝ.

8.2.12. Монтажна пета

Планка, заварена на края на тръбата, позволяваща закрепване с болтове или заварка към купето/шасито, обикновено върху усилваща подложна планка.

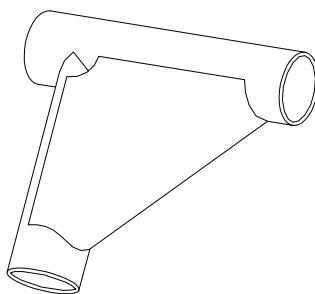
8.2.13. Усилваща подложна планка

Метална плочка, закрепена към купето/шасито под петата на Rollbar, служеща за по-добро разпределение на натоварването.

8.2.14. Гусет

Усилване на сгъвки или връзки, изработено от огъната ламарина с “U” форма (Черт. 253-34) с дебелина не по-малка от 1.0 мм.

Краищата на това усилване трябва да са на минимум 2 до 4 пъти диаметъра на най-голямата тръба на съответната връзка, от върха на ъгъла, образуван в мястото на свързването.



253-34

8.3 Спецификации

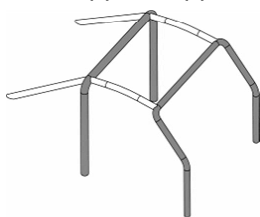
8.3.1. Основна конструкция

Основната конструкция трябва да бъде направена по един от следните начини:

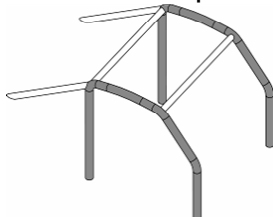
❖ 1 главен Rollbar + 1 преден Rollbar + 2 надлъжни елемента + 2 опори + 6 пети (Черт. 253-1).

или

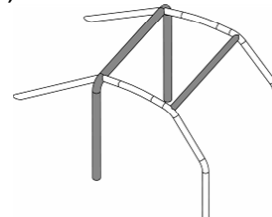
❖ 2 странични Rollbar + 2 напречни елемента + 2 опори + 6 пети (черт. 253-2). Един главен рол – бар + два странични полу рол – бара + един напречен елемент + две задни опори + шест монтажни крака (черт.253-3)



253-1



253-2



253-3

Вертикалната част на главния Rollbar трябва да бъде максимално близко до контура на купето и трябва да има само една сгъвка към горната си вертикална част.

Колоната на предния или страничния Rollbar трябва да следва контура на колонките на челнотостъкло **възможно най – близо** и има само една огъвка в долната си вертикална част.

При изграждането на предпазната клетка връзките на напречните елементи към страничните Ролбари, връзките на надлъжните елементи към предния и главния Rollbar, а също така и на страничните полуролбари към главния Rollbar трябва да са на нивото на тавана.

Не се допускат повече от четири разглобяеми връзки на нивото на тавана.

Опорите трябва да са свързани близо до нивото на тавана и близо до горните външни огъвки на главния Rollbar от двете страни на колата, по възможност чрез разглобяеми връзки.

Те трябва да са под ъгъл 30° към вертикала, да сочат назад и да са възможно най-близо до облицовката на страничния панел.

8.3.2. Дизайн

След като е определена базовата конструкция, тя трябва да се допълни със задължителни елементи и усилвания (виж чл.253-8.3.2.1), към които могат да се добавят допълнителни елементи (виж чл.253-8.3.2.2).

8.3.2.1. Задължителни елементи и усилвания

8.3.2.1.1. Диагонален елемент

Автомобили, хомологирани преди 01.01.2002 г.

Клетката трябва да има един от диагоналните елементи, показани на черт. 253-4, 253-5, 253-6. Ориентирането на елемента може да се обърне.

В случая, показан на черт. 253-6, разстоянието между двете монтажни точки на купето/шасито не трябва да надвишава 300 мм.

Елементите трябва да са прави и могат да бъдат демонтируеми.

Горният край на диагонала трябва да се съединява с главния Rollbar на разстояние, не по-голямо от 100 мм от връзката му със задната опора (виж черт. 253-52 за размерите).

Долният край на диагонала трябва да се съединява с главния Rollbar на не повече от 100 мм от монтажната пета (черт. 253-6).

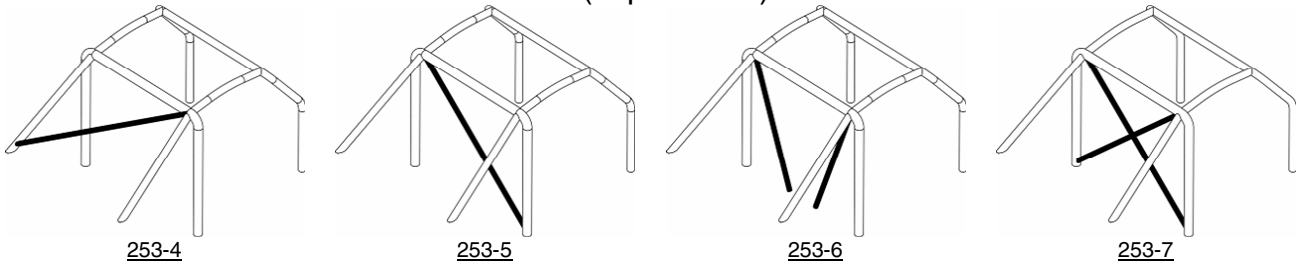
Автомобили, хомологирани след 01.01.2002 г.

Предпазната клетка да има два диагонални елемента, съгласно черт. 253-7.

Елементите трябва да са прави и могат да бъдат демонтируеми.

Горният край на диагонала трябва да се съединява с главния Rollbar на разстояние, не по-голямо от 100 мм от връзката му със задната опора (виж черт. 253-52 за размерите).

Долният край на диагонала трябва да се съединява с главния Rollbar на не повече от 100 мм от монтажната пета (черт. 253-6).



8.3.2.1.2. Елементи към вратите

Един или повече надлъжни елементи трябва да бъдат монтирани от всяка страна на автомобила, съгласно черт. 253-8, 253-9, 253-10 и 253-11 (черт. 253-9, 253-10 и 253-11 за автомобили, хомологирани след 01.01.2007 г.).

Могат да бъдат демонтируеми.

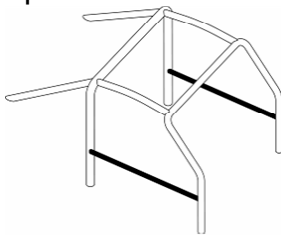
Страничната защита трябва да бъде максимално висока, но горната точка на присъединяване не може да се намира на повече от средата на височината на светлия отвор на вратата.

Ако горните точки на присъединяване се намират преди или зад светлия отвор, ограничението за височина е валидно като се разглежда проекцията на точката върху светлия отвор в сечение.

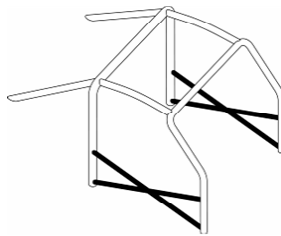
В случай, че страничните елементи формират "X" (черт. 253-9), препоръчително е долните точки на присъединяване да се фиксират директно върху надлъжния елемент на купето/шасито и единият елемент от "X" да е цяла тръба.

Разрешава се връзка на страничните елементи с усилващия елемент на предната колонка (черт. 253-15).

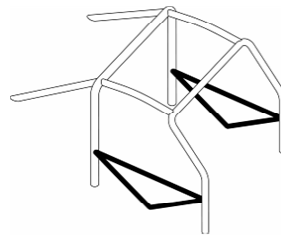
За състезания без навигатор, тези елементи са задължителни само за страната на пилота.



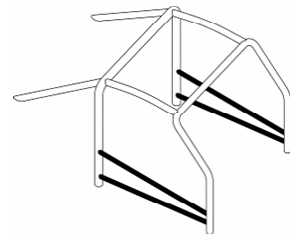
253-8



253-9



253-10



253-11

8.3.2.1.3. Усилване на тавана

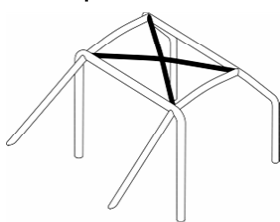
Само за автомобили, хомологирани след 01.01.2005 г.

Горната част на предпазната клетка да е в съответствие с един от чертежите 253-12, 153-13 и 253-14.

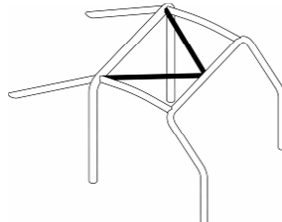
Усилванията могат да следват контура на тавана.

За състезания без навигатор и в случая само на черт. 253-12 се разрешава използването на един усилващ елемент, като предният му край е от страната на пилота.

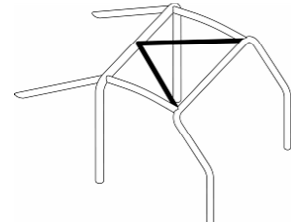
Краищата на усилванията трябва да са на максимум 100 мм от мястото на свързката между Rollbar и елементите (не се прилага в случай на усилване тип "V" черт. 253-13 и 253-14).



253-12



253-13



253-14

8.3.2.1.4. Усилване на предните колонки

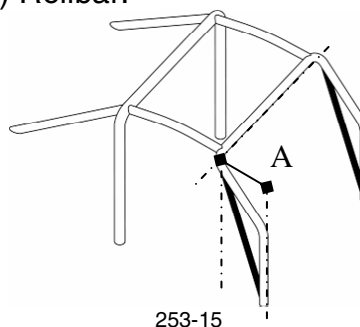
Валидно за автомобили, хомологирани след 01.01.2006 г.

Монтира се от всяка страна на предния Rollbar, ако размер "А" е по-голям от 200 мм (черт. 253-15).

Може да бъде огънато при условие, че е право в странична проекция и огъвката е не повече от 20°.

Горният край трябва да е на не повече от 100 мм от връзката между предния (страничен) Rollbar и надлъжния (напречния) елемент (виж черт. 253-52 за размери).

Долният край трябва да е на не повече от 100 мм от предната (монтажната) пета или предния (страничния) Rollbar.



8.3.2.1.5. Усилване на огъвки и връзки

Връзките между:

- диагоналните елементи на главния Rollbar
- усилванията на тавана/конфигурацията на черт. 253-12 и само за автомобили, хомологирани след 01.01.2007 г.
- елементи към вратите (черт. 253-9)
- елементи към вратите и усилване на предните колонки (черт. 253-15)

трябва да се усилят с минимум 2 гусета, съгласно чл. 253-8.2.14.

Ако елементите към вратите и усилването на предните колонки не се намират в една равнина, усилването се прави от ламарина, съгласно чл. 253-8.2.14.

8.3.2.2. Възможни усилвания и елементи

Ако няма други указания, освен дадените в чл. 253-8.3.2.1., усилванията и елементите, показани на черт. 253-12 до 253-21 и 253-23 до 253-33 са опция и могат да се монтират по желание на конструктора.

Те трябва да са заварени, или с връзки, които позволяват демонтаж.

Всички елементи и усилвания, изброени по-горе, могат да се използват поотделно или в комбинация един с друг.

8.3.2.2.1. Усилване на тавана (черт. 253-12 до 253-14)

По избор на автомобили, хомологирани преди 01.01.2005 г.

За състезания без навигатор, в случая описан на черн. 253-12, може да се монтира само един диагонал, като предният му край е към страната на пилота.

8.3.2.2.2. Усилване на предните колонки (черт. 253-15)

По избор само за автомобили, хомологирани преди 01.01.2006.

Елементът може да бъде огънат при условие, че страничната му проекция е права и ъгълът на огъване не е по-голям от 20°.

8.3.2.2.3. Диагонали на задните опори (черт. 253-21)

Конфигурацията от черт. 253-21 може да бъде заменена с тази от черт. 253-22, ако усилването на тавана е в съответствие с черт.253-14.

8.3.2.2.4. Монтажни точки към предното окачване (черт. 253-25)

Удълженията трябва да са свързани с горните точки на предното окачване.

8.3.2.2.5. Напречни елементи (черт. 253-26 до 30)

Напречните елементи на главния Rollbar или между задните опори, могат да се ползват за монтаж на предпазните колани в съответствие с черт.253-6.2. **Употребата на демонтируеми връзки е забранена.**

За елементите, показани на черт. 253-26 и 253-27, ъгълът между централната опора и вертикала трябва да бъде минимум 30°.

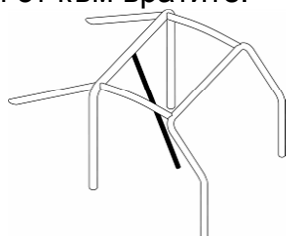
Напречният елемент, фиксиран към предния Rollbar не трябва да отнема от пространството, предвидено за екипажа. Най-горната му точка не може да бъде по-високо от горната част на таблото.

За автомобили, хомологирани след 01.01.2007 г. не може да е разположен под нивото на кормилния прът.

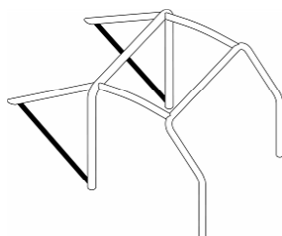
8.3.2.2.6. Усилване на огъвки и връзки (черт. 253-31 до 34)

Усилването се прави с тръба или огъната ламарина "U" профил, съгласно черт. 253-8.2.14. Дебелината на усилващия елемент е минимум 1 мм.

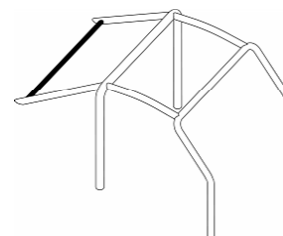
Краищата на тръбното усилване не могат да са на отстояние от мястото на връзката, по-голямо от половината от дължината на усилвания елемент, с изключение на усилването на предния Rollbar, където се допуска връзка с този от към вратите.



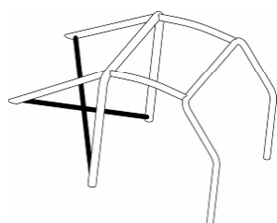
253-16



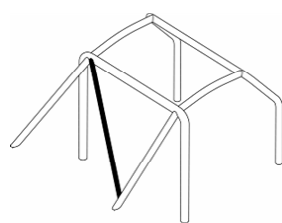
253-17



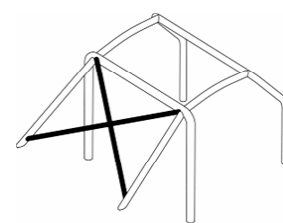
253-18



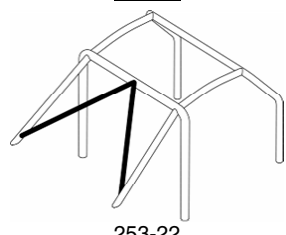
253-19



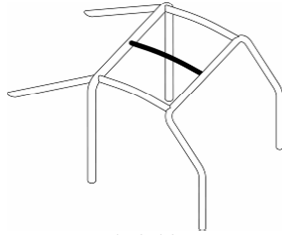
253-20



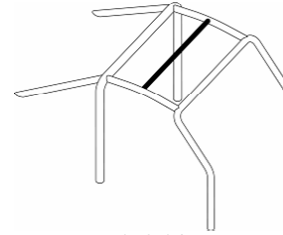
253-21



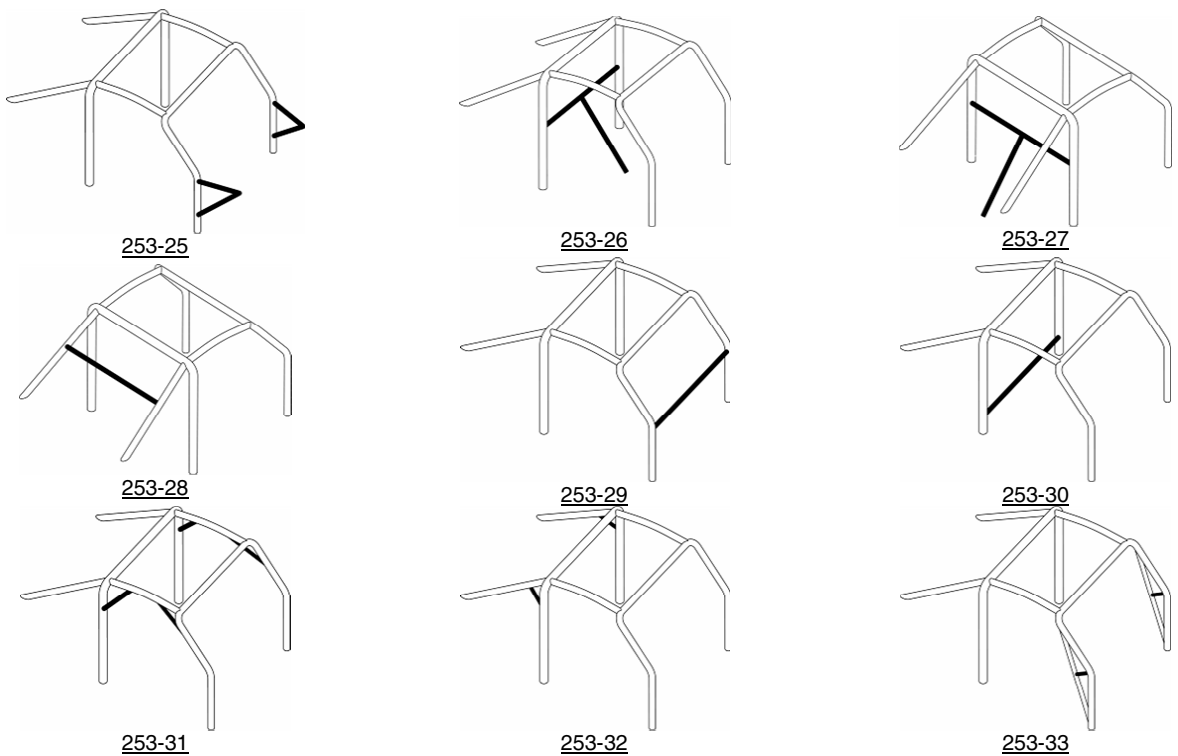
253-22



253-23



253-24



8.3.2.3. Минимална конфигурация на предпазната клетка

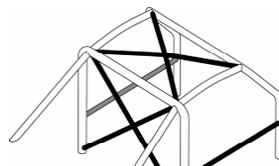
Минималната конфигурация на предпазната клетка е дефинирана както следва:

Автомобили хомологирани	с навигатор	без навигатор
Между 01.01.2002 г. и 31.12.2004 г.	Чертеж 253-35А	Чертеж 253-36А или симетричен
Между 01.01.2005 г. и 31.12.2005 г.	Чертеж 253-35В	Чертеж 253-36В или симетричен
и от 01.01.2006 г.	Чертеж 253-35С	Чертеж 253-36С или симетричен

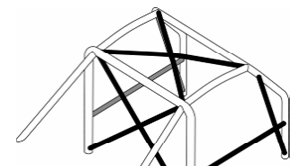
Елементите към вратите и тавана са съгласно чл. чл. 253-8.3.2.1.2. и 253-8.3.2.1.3.



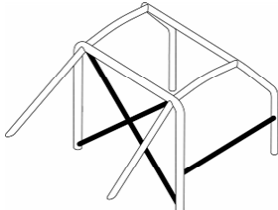
253-35A



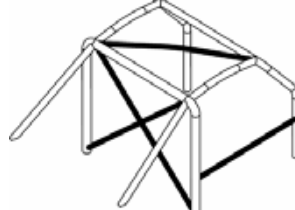
253-35B



253-35C



253-36A



253-36B



253-36C

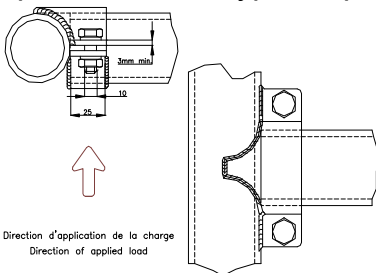
8.3.2.4. Демонтируеми елементи

Ако се използват демонтируеми елементи, то свързващите елементи в конструкцията, трябва да отговарят на одобрените от FIA (черт. 253-37 до 253-47).

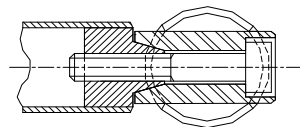
След като се сглоби конструкцията, те не може да се заваряват.

Якостта на болтовете трябва да е минимум 8.8 (стандарт ISO).

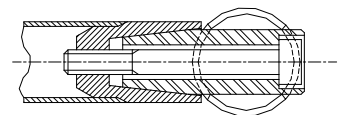
Демонтируемите връзки (черт. 253-37, 253-40, 253-43, 253-46 и 253-47) са изключително и само за монтаж на допълнителни елементи и усилвания, както е описано в чл. 253-8.3.2.2. и употребата им за съединяване на горната част на главния, страничния и предния Rollbar, както и на страничните полуролбари към страничния Rollbar е забранено.



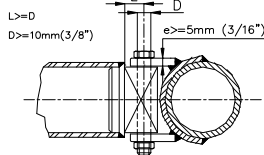
253-37



253-38

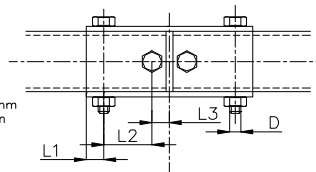


253-39



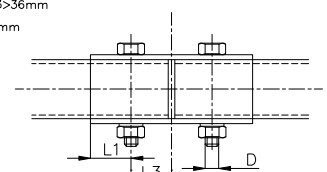
253-40

L1=L3>18mm
L2>=36mm
D=8mm

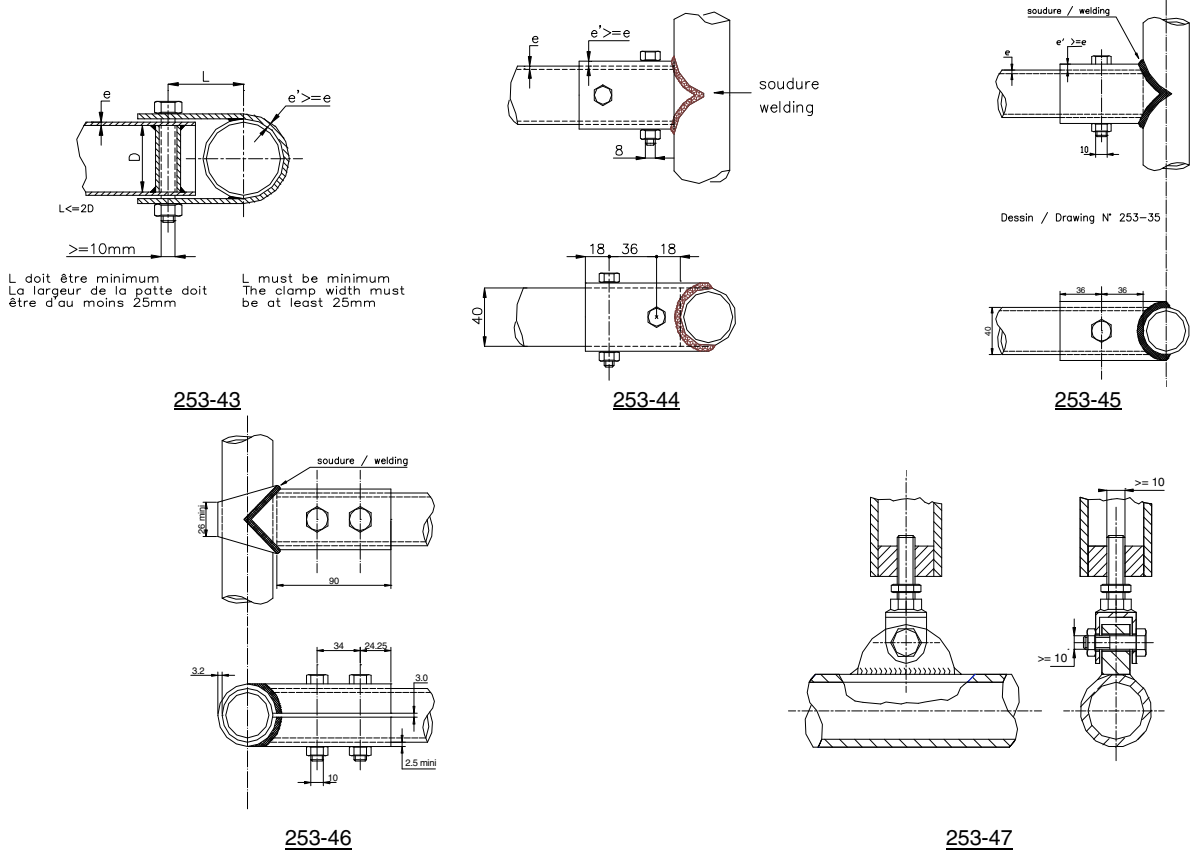


253-41

L1=L3>36mm
D=10mm



253-42



8.3.2.5. Допълнителни укрепвания.

Надлъжно, предпазната клетка трябва да бъде разположена между монтажните точки на предното и задното окачване (захващането на амортизьорите и пружините).

Разрешава се допълнителните елементи за усилване да излизат от тези параметри, когато се касае за връзката между предпазната клетка и монтажните точки на задния антиролбар към купето/шасито.

Всяка от тези точки може да бъде свързана към предпазната клетка с тръба с размери 30 x 1,5 мм.

Автомобили, хомологирани след 01.01.2002 г.

Усилванията на предната проекция на огъвките и връзките на горните ъгли на предната част на предпазната клетка трябва да бъдат видими, само от периметъра на челното стъкло, описан в чертеж 253-48.

Всички клетки за автомобили “Super Production” и “Super 2000” хомологирани след 01.01.2000 г. и за всички предпазни клетки за рали автомобили, хомологирани след 01.01.2001 г.

Наличието на усилващи елементи към вратите е задължително, съгласно чертеж 253-49.

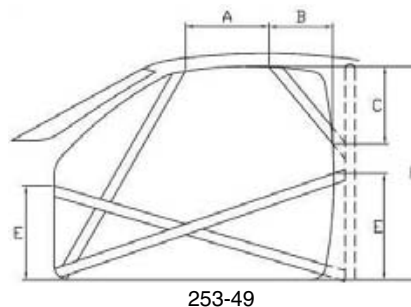
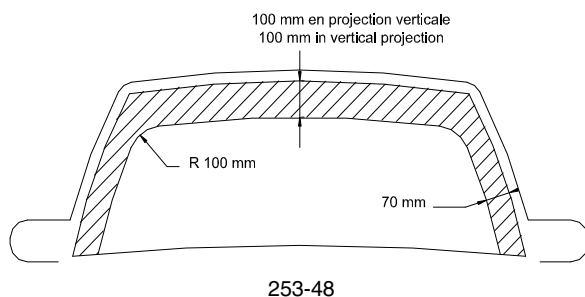
Размер А – минимум 300 мм

Размер В – максимум 250 мм

Размер С – максимум 300 мм

Размер D – (измерено от горния ъгъл на челното стъкло без уплътнението) максимум 100 мм

Размер E – не повече от половината от височината на светлия отвор на вратата.



8.3.2.6. Монтаж на предпазната клетка към купе и шаси.

Минимален брой монтажни точки.

- 1 за всяка колонка на преден Rollbar
- 1 за всяка колонка на страничните ролбари или страничните полуролбари
- 1 за всяка колонка на главния Rollbar
- 1 за всяка задна опора

За постигане на правилен и ефективен монтаж, тапицерията може да се модифицира. Въпреки това, не се разрешава премахването на цели елементи от тапицерията. Ако е необходимо, се разрешава преместването на кутията с предпазителите.

Монтажни точки на преден, главен и страничен ролбари:

Всяка монтажна точка се реализира с усилваща планка, дебела минимум 3 мм.

Всяка монтажна пета се захваща с минимум три болта към усилващата планка, чиято площ не може да е по-малка от 120 см², която е заварена към купето.

За автомобили, хомологирани след 01.01.2007 г., площта от 120 см² е контактната площ между усилващата планка и купето (черт. 253-50 до 253-56).

В случаите на черт. 253-52 не е необходимо заваряване на усилващата планка.

Закрепващите болтове са с минимален диаметър М8 и якост 8.8 (ISO).

Задължително се използват самозаклучващи се механизми или гайки осигурени против саморазвиване.

Задължително от 01.01.2010:

Ъгълът между двата болта (измерен от оста на тръбата в нивото на монтажната пета вж. черт. 253-50) не трябва да бъде по-малък от 60°.

Монтажни точки на задните опори:

Всяка опора се осигурява с минимум два М8 болта (2008) и е с монтажна планка с минимум 60 см² площ (черт. 253-57) или с един болт, преминаващ

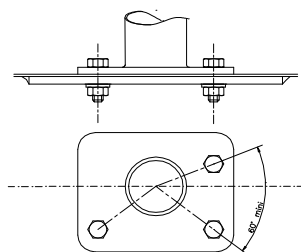
през проходен отвор (черт. 253-58), при условие че е с подходящ диаметър, а втулката е заварена за опората.

Това са минималните изисквания

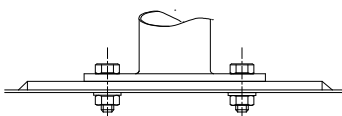
В добавка, могат да се употребяват повече скрепителни елементи, опорните планки на монтажните крака могат да бъдат заварени към усилващи планки, а предпазната клетка (както е дефинирано от чл153-8.3.1) може да бъде заварена към купето/шасито.

Специален случай

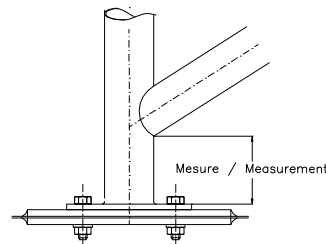
За купета/ шасита, които не са стоманени, не се разрешава заварка между купето/шасито, а само залепване на усилваща планка към същото.



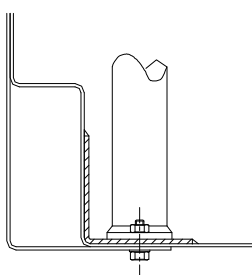
253-50



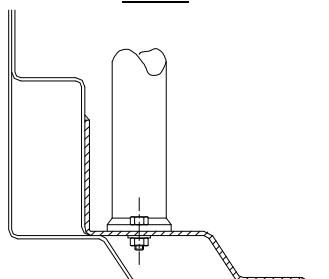
253-51



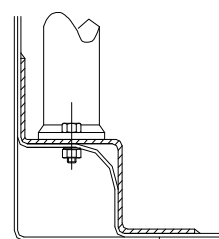
253-52



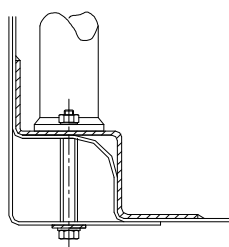
253-53



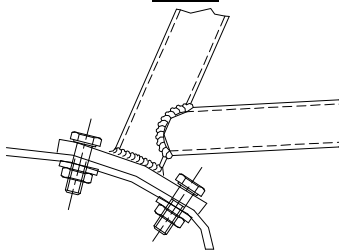
253-54



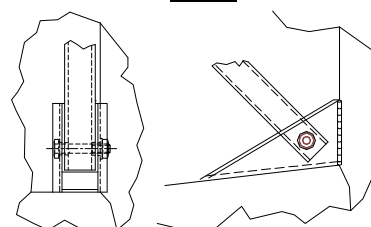
253-55



253-56



253-57



253-58

8.3.3. Спецификация на материалите
Разрешени са само тръби с кръгло сечение.

Материал	Минимална сила на опън	Минимални размери	Употреба
Студено изтеглена, безшевна, нелегирана,		45 x 2,5 или 50 x 2	Главен или страничен ролбар, според конструкцията

въглеродна стомана, съдържаща максимум 0,3 % въглерод	350 N/mm ²	38 x 2,5 или 40 x 20	Странични полуролбари и други елементи на предпазната клетка
---	-----------------------	----------------------------	--

Забележка: За нелегирана стомана, максималното количество добавки е 1% манган и 0,5% други.

8.3.4. Указания за заваряване

Заварките трябва да се направят по целия периметър на тръбата. Всички заварки трябва да бъдат от най – високото възможно качество, с пълно проникване и за предпочитане – в газова среда.

Въпреки, че добрия външен вид на заварката не гарантира непременно нейното качество, то лошо изглеждащите заварки никога не са белег на добре свършена работа.

При използването на термообработена стомана, трябва да се съблюдават специалните инструкции на производителя (специални електроди, заваряване в газова среда).

8.3.5. Защитна облицовка

Защитна облицовка се поставя на местата, където е възможен контакт, а там където евентуално може да има контакт с предпазната каска, облицовката трябва да отговаря на FIA стандарт 8857-2001, тип А.

Важи за всички категории.

Чл.9. Обратно виждане

Обратната видимост трябва да е осигурена от две външни огледала (едно от дясно и едно отляво). Тези огледала могат да бъдат като стандартните.

Всяко огледало за обратно виждане трябва да има отразителна повърхност минимум 90 см².

Вътрешното огледало за обратно виждане е по избор.

Приложение: групи N, A, B, **R** и Super 2000 rally. За супер продукцията виж специфичните правила.

Разрешава се изрез в корпуса на огледалото за задно виждане с цел вентилация на кабината, с максимална площ 25 см² на огледало.

Приложение: само при ралита, групи N, A, **R** и Super 2000 rally.

Чл.10. Куки за теглене

Всички автомобили трябва да бъдат снабдени с предна и задна кука за теглене за всички състезания.

Тези куки се използват само когато колата може да се движи свободно.

Те трябва да бъдат ясно видими и да бъдат боядисани в жълто, червено или оранжево.

Чл.11. Стъкла/мрежи

Стъкла

Стъклата трябва да бъдат сертифицирани за употреба на пътя, като това се доказва чрез тяхното заводско маркиране.

Челното стъкло трябва да е от ламинирано стъкло.

Разрешава се употребата на сенник на челното стъкло, но при условие, че позволява екипажа да вижда пътните знаци, светофари и т.н.

Употребата на оцветени стъкла и/или фолио е разрешено за страничните и задни стъкла. В този случай трябва да е възможно на човек, застанал на 5 метра от автомобила, да вижда пилота и съдържанието на кабината.

Само за ралита:

Ако не се използват сребърно или оцветено фолио на страничните стъкла и стъкления таван не е направен от ламинирано стъкло, употребата на прозрачно, безцветно фолио против разпръскване на стъклото, залепено на страничните стъкла и стъкления покрив е задължително.

Дебелината на това фолио не може да бъде по-голяма от 100 микрона.

Употребата на сребърно или цветно фолио се разрешава за страничните и задни стъкла и стъкления таван при следните условия:

- отвори в това фолио трябва да позволят на човек, застанал въвн от колата да вижда пилота и съдържанието на кабината.
- Разрешението за употреба на фолио трябва да бъде отбелязано в допълнителен регламент на състезанието.

Приложение: за групи А, N и В. За супер продукция виж специфичните правила.

Мрежи.

За състезания на писта, употребата на мрежи, закрепени към предпазната клетка е задължителна.

Тези мрежи трябва да имат следните характеристики:

- минимална широчина на лентите - 19мм
- минимален размер на каретата – 25x25 мм
- максимален размер на каретата – 60x60мм

и трябва да затварят отвора на стъклото до центъра на волана.

ЧЛ.12. Предпазни фиксиращи устройства за челното стъкло

Такива устройства могат да бъдат свободно използвани.

Приложение: групи N, А и В

Чл.13. Главен прекъсвач

Главният прекъсвач трябва да прекъсва всички електрически вериги, акумулатор, алтернатор, светлини, клаксон, запалване и т.н. Също така, трябва да спира и двигателя. За дизелови двигатели без електронно управлявани инжектори, главният прекъсвач трябва да бъде свързан към устройство, прекъсващо смукването на двигателя.

Главният прекъсвач трябва да бъде искрозащитен и да бъде достъпен отвън и отвътре на колата.

Системата за задействане на главният прекъсвач отвън, задължително трябва да бъде разположена в долния край на челното стъкло за затворени автомобили. Трябва да е обозначена с червена искра в бял триъгълник със синя линия по края, с основа минимум 12см.

Тази система за външно задействане на прекъсвача се отнася само за затворени автомобили.

Приложение: Задължително се прилага за всички автомобили, участващи в скоростни състезания на писта или планинско изкачване. Приложението му е препоръчително за другите състезания.

Чл.14. Одобрени от FIA безопасни горивни резервоари

Когато състезател използва безопасен горивен резервоар, той трябва да е от производител, одобрен от FIA.

За да може производителя да получи договор от FIA, то той трябва да е доказал постоянно качество на неговия продукт, в съответствие със спецификациите, одобрени от FIA. Производителите на такива резервоари, одобрени от FIA, трябва да доставят на клиентите си само продукти в съответствие с приетите норми.

На всеки доставен резервоар трябва да бъде отбелязано името на производителя, точната спецификация, по която е бил произведен, датата на хомологация и края на нейната валидност, както и серийния номер. Маркировката трябва да бъде незаличима и предварително одобрена от FIA съгласно текущия стандарт.

14.1. Техническа спецификация

FIA си запазва правото да одобри всеки друг комплект технически спецификации след проучване на досието, предадено ѝ от съответния производител.

14.2. Спецификации FT3 1999, FT3.5 или FT5

Техническите спецификации за тези резервоари са на разположение при поискване от секретариата на FIA.

14.3. Стареење на резервоарите

Остаряването на безопасните резервоари довежда до значително намаляване в силата на характеристиките им след приблизителен период от 5 години.

Такъв резервоар не може да бъде използван повече от 5 години след датата на производство, освен ако не е проверен и сертифициран от производителя за период от до още 2 години.

На защитата на резервоари FT3 1999, FT3.5 или FT5, трябва да се монтира херметично прозорче, изработено от незапалим материал, позволяващо проверка на датата на валидност на резервоара.

14.4. Приложение на тези спецификации

Автомобили група N, група A и група B, могат да използват резервоари FT3 1999, FT3.5 или FT5 ако необходимите модификации не са в разрез с позволените от правилата. Препоръчителна е употребата на обезопасяваща пяна в FT3 1999, FT3.5 или FT5.

14.5. Резервоари с гърловини за пълнене, групи A и N

Всички автомобили, използващи резервоар, чиято гърловина преминава през кабината, трябва да бъдат снабдени с възвратен клапан, хомологиран от FIA.

Този клапан трябва да бъде монтиран на гърловината от страната към резервоара. Дефиницията за гърловина се определя като свързващият елемент между отвора за пълнене и резервоара.

Чл.15. Защита срещу огън

Трябва да се монтира ефективна защита между двигателя и седалките на екипажа с оглед да се предотврати директното преминаване на пламък в случай на пожар. Ако тази защита се формира от задните седалки, се препоръчва покриването им с пожарозащитно покритие.

Чл.16. Седалки, точки на закрепване и конзоли

Ако оригиналните елементи за закрепване или конзолите за променени, новите части трябва да бъдат одобрени за това приложение от производителя на седалките или да са в съответствие със спецификациите, отбелязани по – долу:

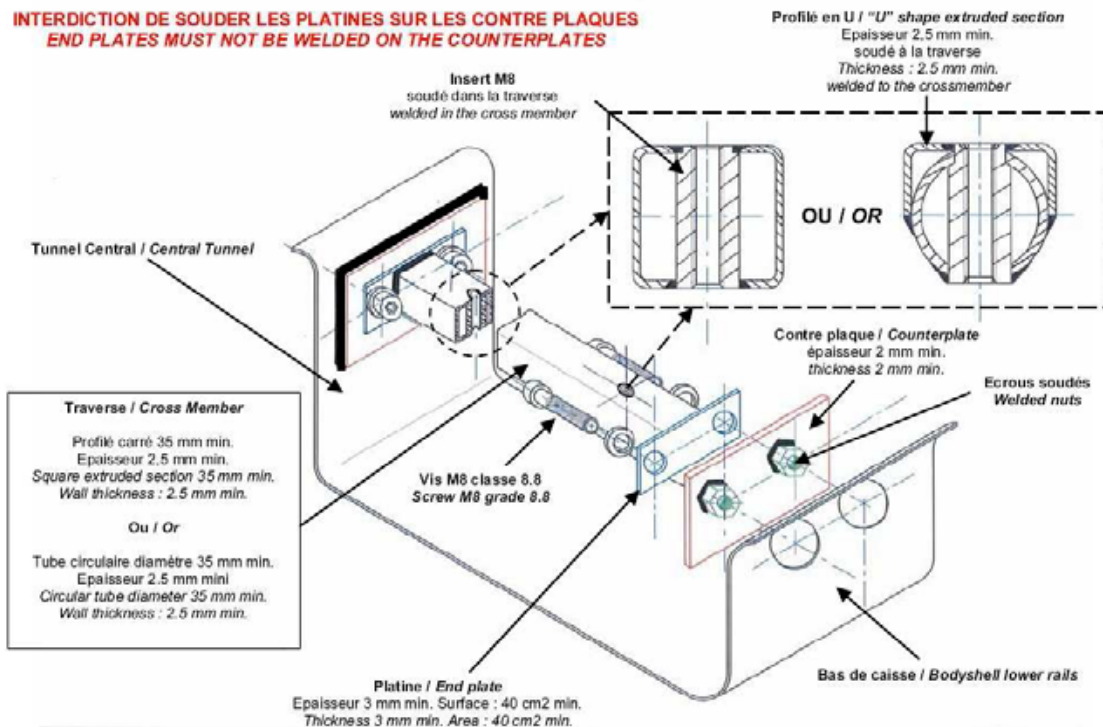
1. Точки за закрепване на конзолите на седалките:

Конзолите на седалките трябва да бъдат закрепени или:

- на оригиналните места, определени за закрепване на седалката
- на местата за закрепване на седалката, хомологирани от производителя във вариант опция (в този случай оригиналните точки могат да бъдат премахнати)
- на монтажните точки в съответствие с черт.253-65В.

Конзолите трябва да бъдат закрепени към монтажните точки на минимум четири места на седалка.

Използваните болтове трябва да бъдат с минимален диаметър 8мм.



253-65B

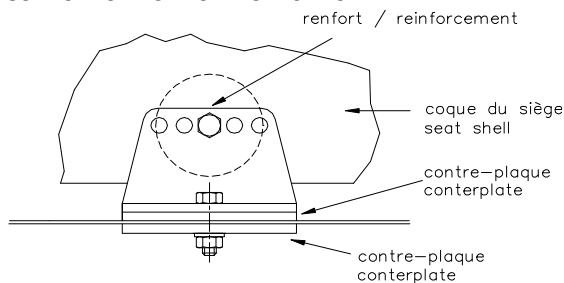
Инструкции за монтаж

1. Пробийте отвори (по-големи от външния диаметър на гайката) в долната релса на купето и на стената на централния тунел
2. Заварете гайките на планките и след това ги заварете на долната релса на купето на стената на централния тунел.
3. Заварете две вложки с резба в напречния елемент, след това заварете по една планка от всеки край на напречния елемент.
4. Закрепете изготвения детайл чрез четири болта М8 с качество 8.8 към заварените гайки.

2) Закрепване на конзолите на седалките директно върху купето/шасито

Конзолите трябва да бъдат закрепени към купето/шасито чрез най – малко четири монтажни точки за седалка с болтове с минимален диаметър 8мм и усилващи планки,

съгласно черт.255-65.Минималната площ на контакт между конзолата, купе/шаси и усилващата планка е 40 см² за всяка монтажна точка.



253-65

- 3) Ако се използва система за бързо освобождаване, то тя трябва да издържа на вертикални и хоризонтални сили от 18000N, които не се прилагат едновременно. Ако се използват релсите за регулирането на седалките, то те трябва да бъдат тези, които са оригинално хомологирани с тази кола или седалки.
- 4) Седалката трябва да бъде закрепена към конзолите на четири точки, две отпред и две отзад, чрез болтове с минимален диаметър 8мм и усилвания, вградени в седалката. Всяка монтажна точка трябва да издържа на сила от 15000N, прилагана в която и да е посока.
- 5) Минималната дебелина на конзолите и усилващите планки е 3мм за стомана и 5мм за леки сплави.

Минималната дължина на всяка конзола е 6 см

- 6) Ако хомологираната седалка има възглавница, нейната максимална дебелина е 50мм. Всички седалки трябва да бъдат немодифицирани и да отговарят на FIA стандарт 8855/1999.

Максималния срок на употреба е 5 години от датата на производство, отбелязана на нарочен етикет, който е задължителен.

Производителят може да удължи употребата им с две години, като това се отразява с допълнителен етикет.

Чл.17. Клапани за контрол на налягането

Клапаните за контрол на налягането са забранени.

Модификации влизаци в сила от 01.01.2001 г.

7.2.2.) Всички резервоари на пожарогасителите трябва да бъдат адекватно защитени и разположени в кабината.

Пожарогасителят може да бъде разположен в багажника, при условие, че се намира на минимум 300 мм. от външните краища на купето във всички хоризонтални посоки.

Във всички случаи скрепителните елементи трябва да са в състояние да издържат отрицателно ускорение 25 g.

Цялата пожарогасителна екипировка трябва да е пожароустойчива.

Пластмасовите тръби са забранени, а металните са задължителни.

Чл. 11. СЪКЛА/МРЕЖИ

Съкла:

Съклата трябва да бъдат сертифицирани за пътна употреба и тяхната маркировка запазена, като доказателство.

За автомобили с 4 или 5 врати се разрешава монтажа на вентилационна вложка м/у стъклото на задната врата и горната част на рамката, при условие, че същата няма друга функция, освен да вентилира купето и не излиза извън периметъра на колата.

Предното стъкло задължително трябва да бъде ламинирано (триплекс).

Разрешава се монтаж на слънцезащитна лента, при условие, че тя позволява на екишажа да вижда пътните знаци и светлини.

14.3. Стареење на резервоарите

Остаряването на резервоарите се отразява значително в намаляване на силовите характеристики след приблизително 5 години.

Не се разрешава употребата на резервоар повече от 5 години от датата на производство, освен ако не е проверен и сертифициран отново от производителя за следващ период от две години.

На резервоари FT3, FT3.5 и FT5 трябва да бъде монтирана херметична защита, направена от негорим материал. Тя трябва да бъде лесно достижима и да се демонтира само с ръчни инструменти, като позволява лесна проверка на валидността на резервоара.

ГРУПА N

Чл. 254 - 2010

Специфични правила за серийни автомобили (група N)

Чл. 1 : Дефиниция

Голям обем серийни автомобили

Чл. 2 : Хомологация

Най-малко 2500 идентични бройки трябва да бъдат произведени и хомологирани от ФИА (група A) в 12 последователни месеца.

Вариантите на доставчици (VF) хомологирани в туристически автомобили (група A) са също валидни за серийни автомобили (група N).

Всички продукционни варианти (VP) са валидни за серийни автомобили (група N).

Варианти опция (VO) на туристическите автомобили (група A) не са валидни за серийни автомобили (група N) освен в случаите, когато:

- маховика на двигателя е същият диаметър и тежест като оригиналния, ако и само оригиналният маховик е от две части
- маховик за автоматични скоростни кутии
- горивен резервоар
- автоматични скоростни кутии
- подвижен люк на тавана (шибедах, включително отворите за вентилация с клапи)
- предпазна клетка
- конзоли на седалките и елементи за захващането им
- монтажни точки на предпазните колани
- версии 2/4 врати.

Опционните варианти на супер продукция (SP) не са валидни при серийни автомобили (група N).

Употребата на резервоари хомологирани VO за туристически автомобили (група A) трябва да бъде съгласно условията на чл. 5.9.2 от правилата за туристически автомобили (група A) и чл. 254 – 6.8.

Вариант кит (VK), спортни еволюции (ES), еволюции на типа (ET) хомологирани в туристически автомобили (група A), не са валидни за серийни автомобили (група N).

Въпреки това еволюциите на типа и спортните еволюции хомологирани от 01.01.1997 г. в (група А), са валидни за (група N).

Чл. 3 : Брой на седалките

Автомобилите трябва да имат най-малко четири места, съгласно димензиите определени за туристически автомобили (група А).

Чл. 4 : Разрешени или задължителни модификации и приложения

Всички модификации, които не са разрешени от настоящите правила са абсолютно забранени.

Единствените работи, които могат да бъдат извършвани по колата са необходими за нормалното обслужване или подмяната на износени части, или повредени такива в резултат на инцидент.

Ограниченията на разрешените модификации и добавки са описани по-долу.

Освен разрешените, всяка една част износена или повредена в резултат на инцидент, може да бъде подменяна единствено с оригинална, идентична на повредената.

Автомобилите трябва да бъдат само серийни модели като това се доказва с хомологационен фиш.

Чл. 5 : Минимално тегло

5.1. Минималното тегло на автомобила трябва да отговаря на записаното в хомологационния фиш

Това е реалното тегло на празен автомобил (без екипаж или багаж на борда), без инструменти или крик и само с едно резервно колело. Когато има две резервни колела, едното трябва да се свали преди претеглянето на автомобила.

Всички резервоари за течности (смазване, охлаждане, спирачна течност, отопление, където е приложимо) трябва да бъдат пълни до нивото, предвидено от производителя, с изключение на резервоарчето за частичките на предното стъкло или фаровете, системата за охлаждане на спирачките, горивен резервоар и резервоар за впръскване на вода, които трябва да бъдат празни.

Допълнителни фарове, които не са отразени в хомологационния фиш трябва да бъдат демонтирани преди претеглянето.

5.2. Само за ралита минималното тегло на автомобила (съгласно условията на чл. 5.1.) с екипаж (пилот + ко-пилот + пълна екипировка на пилота и ко-пилота) е : минималното тегло определено от чл. 5.1. + 150 кг. Въпреки това теглото дефинирано в чл. 5.1. трябва да се вземе в предвид.

Чл. 6 :**6.1. Двигател**

- пластмасовите защиты на двигателя, чието предназначение е да закриват механични компоненти от двигателния отсек могат да бъдат демонтирани ако тяхното предназначение е естетическо
- шумозаглушителните панели, намиращи се под капака и невидими от вън, могат да бъдат демонтирани
- жилото на газта може да бъде подменено или дублирано с друго, независимо дали е фабрично или не
- резервното жило трябва да се ползва само в случай на нужда, т.е. то трябва да бъде монтирано паралелно със серийното

Ако серийният автомобил е с моторче на дроселовата клапа, може да се използва комплект за механично управление на дроселовата клапа, хомологиран в (група N).

- болтове и гайки могат да бъдат подменяни при условие, че новите са от черен метал
- **Запалване:** марката и модела на запалителните свещи, ограничителя на обороти и кабелите за високо напрежение са свободни

Електронният блок за управление (ECU) и компонентите в него са свободни, но системата трябва да бъде механично взаимозаменяема с оригинален блок.

Оригиналната инсталация трябва да бъде запазена и не може да бъде модифицирана.

Сензорите и изпълнителните елементи както и тяхната функция от към входа на блока трябва да бъдат стандартни.

Не могат да се добавят сензори дори и с цел запис на данни. Забранена е промяната на оригиналната инсталация ECU и сензор или изпълнителен елемент.

В случай на модел с мултиплексна електрическа схема се разрешава употребата на допълнителна инсталация за ECU хомологирано във вариант опция.

- забранява се ползването на система за запис на данни , освен ако не е хомологирана на колата

Може да се употребява само система за дата логинг, монтирана серийно на автомобила.

Забранява се модифицирането и с цел запис на допълнителни параметри.

Разрешават се само следните сензори: температура на вода, температура на масло, налягане на масло и обороти на двигателя. Всеки от тези сензори може да бъде свързан само до един визуализиращ дисплей (с възможност за записване на данни), чрез инсталация изцяло независима от основната.

- **Охлаждаща система** : системата за управление на вентилатора, както и термостата са свободни.

Системата за заключване капачката на радиатора е свободна.

- **Карбуратори** : оригиналната система се запазва.

Компонентите на карбуратора, които контролират количеството гориво постъпващо в запалителната камера могат да бъдат модифицирани при условие, че не влияят на количеството въздух, постъпващо в двигателя.

Въздушните филтри могат да бъдат подменяни само с оригинални такива.

- **Впръскване** : оригиналната система трябва да се запази.

Компонентите на системата за впръскване разположени в потока на уреда измерващ обема въздух, управляващи количеството гориво, постъпващи в запалителната камера могат да се модифицират, но не и подменят, при условие, че това не влияе на количеството въздух в двигателя.

Блокът за управление на впръскването е свободен.

Входящите сензори, изпълнителни елементи и т.н., както и техните функции трябва да се запазят стандартни.

Забранен е монтажа на превключвател в оригиналната инсталация между ECU и сензор и/или изпълнителен елемент.

Изходите на ECU трябва да запазват оригиналните си функции, съгласно хомологационния фиш.

В случай на модел с мултиплексна електрическа инсталация се разрешава употребата на ECU с допълнителна инсталация, хомологирани VO.

Сензорите използвани в автомобил с мултиплексна електрическа инсталация трябва да бъдат свързани към хомологираната инсталация.

Инжекторите могат да бъдат модифицирани или подменяни с оглед промяната на дебита им, но без да се променя принципа на работа и монтажа им.

Рейката на инжекторите може да бъде подменяна с друга свободна конструкция, но монтажа и трябва да бъде на резбови връзки към

гориво проводите и регулатора на налягане при условие, че монтажа на инжекторите е идентичен с оригиналния. Разрешава се подмяната на въздушни филтри само с оригинални такива.

- **Смазване** : разрешава се монтажа на прегради в картера.

Разрешава се подмяната на маслени филтри само с оригинални.

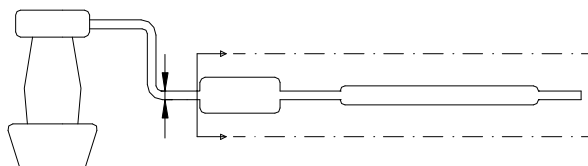
За двигатели с турбо се разрешава подмяната на маслените тръбопроводи за смазване на турбокомпресора, съгласно чл. 253-3.2. Тези тръбопроводи могат да бъдат с бързи връзки.

- тампоните на двигателя и скоростната кутия трябва да бъдат оригинални или холомогирани.

Ако тампоните са оригинални, еластичната част е свободна.

- **Изпускателна система** :

Разрешава се премахването на вътрешността на оригиналния заглушител или модифицирането на изпускателната система от първия заглушител до изхода, като максималния външен диаметър на тръбата може да бъде толкова, колкото първия заглушител (виж черт. 254-3 и чл. 328Р от хомологационния фиш за (чл.328о за автомобили, хомологирани от 01.01.2010 г.) група N).



чертеж 254-3

Ако оригиналната тръба преди първия заглушител е двойна, максималния външен диаметър на новата тръба трябва да кореспондира на сумарното сечение на двете.

За автомобили с турбокомпресор се разрешава модифицирането на изпускателя от монтажната планка на изхода на турбокомпресора като максималното сечение на тръбата трябва да отговаря на входящото на първия стандартен заглушител.

Връзката между изходната монтажна планка на турбокомпресора и изпускателната тръба може да бъде конична.

Ако първия заглушител е с два входа то сечението на новата тръба трябва да бъде по-малко или равно на сумата от двете оригинални сечения.

На изхода може да има само една оригинална тръба освен ако не се използва различна оригинална част.

Изхода трябва да бъде разположен на същото място както на оригиналните серийни изпускателни системи.

Тези свободи не трябва да засягат модифициране на купето и трябва да бъдат със законите на страната, в която се провежда състезанието по отношение нивото на шум.

Разрешават се допълнителни монтажни елементи.

Заглушител е част от изпускателната система, който трябва да намали нивото на шума на автомобила.

Сечението на глушителя трябва да бъде минимум 170 % от това на входящата тръба и да съдържа шумозаглушителен материал.

Шумозаглушителният материал може да бъде от 45 % перфорирана тръба или синтетичен блок.

Дължината на глушителя трябва да бъде между 3 и 8 пъти вътрешния му диаметър.

Заглушителят може да бъде доставен като серийна част, заварен към тръба, но тръбата не е част от глушителя.

Катализаторът се приема като глушител и може да бъде местен.

Ако той (катализатора) е закрепен директно на изпускателния колектор може да бъде заменен с конична част със същата дължина и същите входящ и изходящ диаметри.

След тази част изпускателя е свободен, но диаметъра на тръбата не може да е по-голям от този на изхода на катализатора.

Ако катализатора е интегриран в изпускателния колектор се разрешава премахването на вътрешната му част.

Ламбда сондата може да бъде премахната само ако е монтирана на свободната част на изпускателя.

- Гарнитура на цилиндровата глава :

Материала свободен, но не и дебелината.

- Автопилот :

Разрешава се да се изключи.

- Важи само за ралита :

Броят на цилиндрите се ограничава до 6.

Обема на двигателите се ограничава както следва:

а) атмосферни двигатели

- максимално 3 л. за двигатели с два клапана на цилиндър.

- максимално 2.5 л. за двигатели с повече от два клапана на цилиндър

б) двигатели със свръх пълнене

Номиналният обем на двигателя е ограничен максимум до 2500 см³.

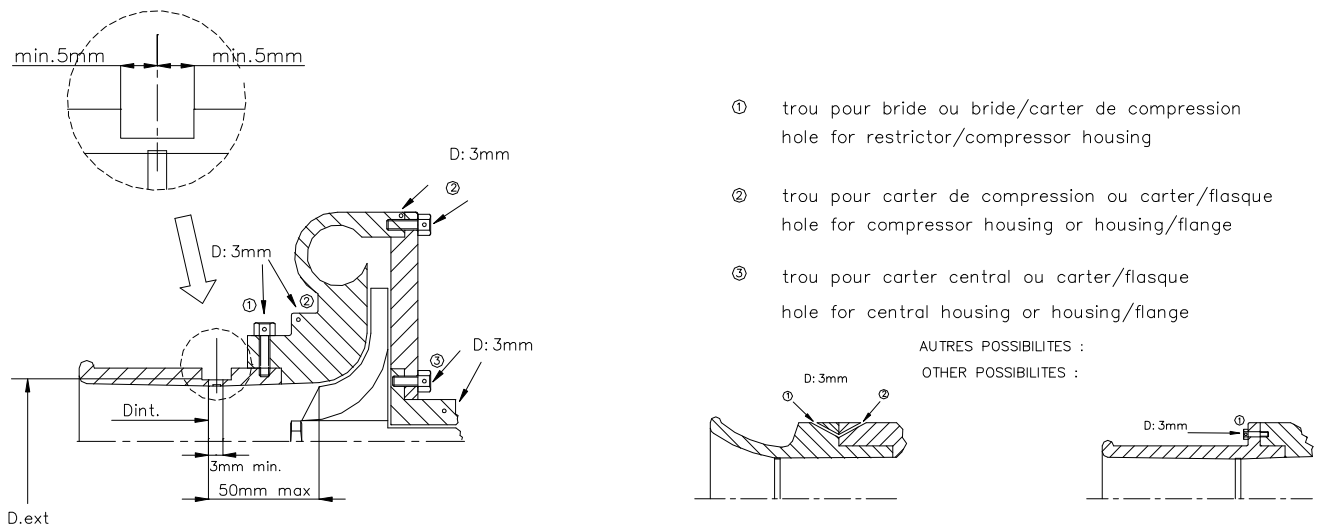
Системата за свръх пълнене трябва да е в съответствие с тази на хомологиран двигател.

Всички автомобили със свръх пълнене трябва да бъдат с рестриктор закрепен на корпуса на компресора.

Рестрикторът, задължителен при ралита, не е забранен в други дисциплини, като състезателя решава дали да го използва.

Целият въздух необходим за захранване на двигателя трябва да преминава през този рестриктор, който трябва да отговаря на следните условия:

Максималният вътрешен диаметър на рестриктора е **33 мм** в продължение на минимум 3 мм измерени в направление на равнина перпендикулярна на оста на въртене и разположени на максимум 50 мм в направление на равнина преминаваща през най-горните точки на лопатките на турбината (виж черт. 254-4).



чертеж 254-4

Този диаметър трябва да отговаря на зададения независимо от температурните условия.

Външният диаметър на рестриктора в най-тъсната си част трябва да бъде по-малък от **39 мм** в продължение на 5 мм от всяка страна.

Монтажа на рестриктора върху турбокомпресора трябва да бъде направен по такъв начин, че поне два болта трябва да бъдат

махнати изцяло от корпуса на компресора или рестриктора, за да може същия да бъде демонтиран (рестриктора).

Закрепване чрез щифтове не е разрешено.

За монтажа на този рестриктор се разрешава отнемането на материал от корпуса на компресора или добавяне на такъв изключително и само с цел закрепване на рестриктора към корпуса на компресора.

Главите на болтовете трябва да бъдат разпробите, за да могат да се пломбират.

Рестрикторът трябва да бъде произведен от цяло парче материал и може да бъде пробиван единствено с цел монтаж и пломбиране, което трябва да се направи между два монтажни болта, между рестриктора (или рестриктор/ корпус на компресор), корпуса на компресора (или корпус / фланец) и корпуса на турбината (или корпус / фланец), (черт. 254-4).

В случай на двигател с два паралелни компресора всеки компресор трябва да бъде ограничен с максимален смукателен диаметър 22.6 мм.

- дизелов двигател :

За автомобили с дизелови двигатели, рестриктора трябва да е с максимален вътрешен диаметър 35 мм и външен диаметър 41 мм при условията изброени по-горе (този диаметър може да проверяван по всяко време без предизвестие).

В случай на двигател с два паралелни компресора, всеки компресор трябва да бъде ограничен от рестриктор с максимален вътрешен диаметър 22.7 мм и максимален външен диаметър 28.7 мм при условията посочени по-горе.

6.2. Трансмисия

6.2.1) Съединител :

Феродовият диск е свободен, включително и неговото тегло, но не и бройката.

Диаметърът на феродовия диск може да бъде увеличаван.

6.2.2) Скоростна кутия :

Вътрешните детайли на скоростната кутия са свободни.

Броят на зъбите и предавателните отношения хомологирани в група N трябва да се запазят.

Връзките на управлението на скоростната кутия са свободни.

Схемата за избор на предавки трябва да се запази като при сериен автомобил.

6.2.3) Диференциал :

Употребата на диференциал с ограничено приплъзване е разрешена при условие, че се монтира в сериен корпус и е монтиран VO ъгълът на предварителен натяг и броя на пластините не може да бъде модифициран по отношение на серийния диференциал или този хомологиран VO. Разрешава се модифициране дебелината на пластините.

С оглед монтажа на диференциала с ограничено приплъзване се разрешава модифицирането на вътрешността на корпуса на оригиналния диференциал.

„Механичен диференциал с ограничено приплъзване” означава всяка система, работеща изцяло механично, т.е. без помоща на хидравлична или електрическа система.

Вискозният съединител не се приема като механична система.

Ако оригинално в колата е монтиран вискозен съединител той може да бъде блокиран, но не може да се добавя друг диференциал.

Ако оригинално автомобила е с диференциал с електронно управление, електронния блок е свободен, но трябва да бъде изцяло взаимозаменяем с оригинален такъв (това означава, че диференциала трябва да работи, когато блока бъде заменен със сериен).

Сензори и изпълнителни елементи както и тяхната функция от входната страна на блока трябва да бъдат стандартни.

Не се разрешава добавянето на сензори дори с цел запис на данни.

Опроводяването не може да се модифицира.

6.2.4) Полу-валове :

Оригинални или хомологирани VO.

6.3. Окачване :

Забранява се модифицирането на пружините и регулиране на амортизьорите от кабината.

Разрешава се усилването на конструктивните елементи на окачването и точките на захващане чрез добавяне на допълнителен материал (с изключение на анти-ролбар).

При усилването на окачването не се допуска създаването на кухни и не се разрешават две отделни части да се съединяват, така че да формират една.

- Пружини :

Леглата на пружините могат да бъдат регулируеми ако подвижната част от леглото е разделена от оригиналните детайли на окачването / купето (може да се демонтира).

Спирални пружини:

Дължината и бройките на навивките, диаметъра на материала, външния диаметър, типа на пружината (прогресивна или не) и формата на леглата са свободни.

Броят на пружините и леглата им са свободни при условие, че толкова са монтирани на сериен автомобил.

Ресори :

Дължината, широчината, дебелината и дъгата са свободни.

Торсионни щанги :

Диаметърът е свободен.

Тези свободи на пружините на окачването не означават, че се пренебрегва чл. 205 от хомологационния фиш (минимална височина от центъра на главината, дъга на калника).

- Амортисьори :

Свободни, при условие, че се запазят техния брой, тип, принцип на работа (хидравлични, фрикционни, смесени) и техните точки на закрепване останат непроменени.

Употребата на лагери с линейно водене е забранена.

Разрешава се водене с обикновени лагери.

Проверката на принципа на работа на амортисьора се прави по следния начин:

След демонтиране на пружините и/или торсионните щанги, колата трябва да опре на тампони за по-малко от 5 мин.

Демпферните резервоари могат да бъдат закрепени на немодифицирана част от купето на автомобила.

Ако амортисьорите имат отделни резервоари за флуид разположени в кабината или багажника и той (багажника) не е отделен от кабината те (резервоарите) трябва да бъдат здраво закрепени и да бъдат добре защитени.

Тампона може да бъдат заменени с връзки „uniball”, но само при условие, че амортисьора няма водеща функция.

Газови демпфери, по отношение на техния работен принцип, се разглеждат като хидравлични такива.

- демпфер на окачване тип макферсон

Ако при смяната на демпферния елемент на тип макферсон или друго такова, работещо на същия принцип, е необходимо да се подмени телескопичната част и/или стеблото (демпфера и системата за закрепване на шенкела), новите части трябва да бъдат механично еквивалентни на оригиналните и да имат същите монтажни точки.

За окачвания тип макферсон, формата и материала на леглата на пружините са свободни.

В случай на хидро-пневматично окачване, сферите могат да бъдат подменяни по отношение на техните дименсии, форма и материал, но не и брой.

Разрешава се монтажа на кран за регулиране на сферите, който може да бъде достигнат извън колата.

- **Сайлънтови втулки :**

Сайлънтовата втулка може да бъде подменена с нова такава, чиято горма е свободна и максималната ѝ твърдост е 80 шора – тип А.

6.4. Колела и гуми

6.4.1) Колела :

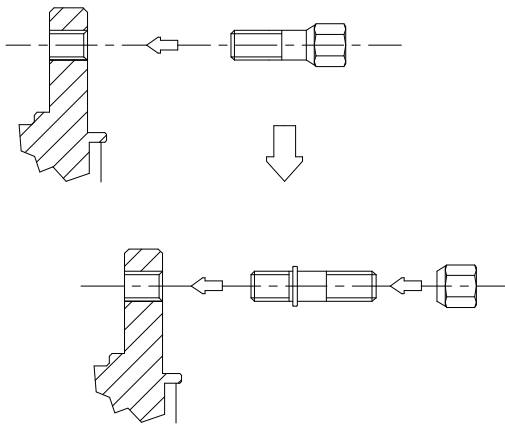
Колелата са свободни при условие, че са спазени хомологационните изисквания за максимален диаметър (чл. 801 а) и максимална широчина (чл. 801b).

Разрешава се употребата на колела с размери по-малки от разрешените.

Забранява се употребата на джанти от кован магнезий (дори и да са стандартни за колата).

Колетата трябва да бъдат покривани от калниците (ползва се същата система за проверка като при група А, чл. 255-5.4), като трябва да се спазва максималната широчина отразена в хомологационния фиш.

Закрепването на колелата може да бъде направено по избор с болтове, щифтове или гайки при условие, че се запази броя на точките на захващане и диаметъра на детайлите с резба както е показано на чертеж 254-1



чертеж 254-1

Гайките на колелата могат да бъдат подменяни при условие, че новите са от черен метал.

Забранява се монтажа на регулатори на налягане.

6.4.2) Гуми :

Гумите са свободни при условие, че могат да бъдат монтирани на разрешените джанти.

Употребата на устройства поддържащи работата на гумата с налягане равно или по-малко от атмосферното налягане е забранено. Вътрешността на гумата (пространството между джантата и вътрешната част на гумата) може да бъде запълвано само с въздух.

6.4.3) Резервно колело :

Резервното колело (колела) е (са) задължително ако е отбелязано в хомологационната форма.

Резервното колело може да бъде в кабината при условие, че е надеждно закрепено и не заема от пространството определено за екипажа.

6.5. Спирачна система

Спирачната система трябва да бъде оригинална или хомологирана вариант опция (VO) с изключение на модификациите разрешени от този член.

Електронният блок за управление на спирачната система е свободен, но трябва да бъде изцяло взаимозаменяем с оригинален такъв (това означава, че спирачната система трябва да работи, когато блока се замени със сериен).

Датчиците и изпълнителните елементи от страна на входа на блока както и техните функции трябва да бъдат стандартни.

Не се разрешава добавянето на датчици дори и само за запис на данни.

Не се разрешава модифициране на електро-инсталацията.

Фрикционният материал на спирачките, както и монтажа му (занитен, залепен и т.н.) при условие, че контактната повърхност не се увеличава.

Защитните ламарини могат да бъдат демонтирани или огънати.

В случай, че автомобила екипиран със серво усилвател на спирачките, това устройство може да бъде изключено или подменено с кит хомологиран във вариант опция (VO).

Същото важи за анти-блокиращи спирачни системи (ABS).

Ако системата ABS изключена или премахната се разрешава употребата на заден разпределител на спирачното усилие хомологиран от производителя във вариант опция.

Разрешава се добавянето на пружина в кухината на спирачното бутало и подмяната на уплътненията и прахоуловителите на спирачните апарати.

Спирачните тръбопроводи могат да бъдат заменени с такива авиационен тип.

Разрешава се монтажа на устройство за отстраняване на кал натрупана по спирачните дискове и колела.

6.5.1) Ръчна спирачка:

Механичната ръчна спирачка може да бъде заменена с хидравлична система хомологирана в група N, но в този случай е задължително диагоналната схема или ползването на оригиналната система.

Разрешава се промяна на позицията на хидравличната ръчна спирачка при условие, че се запази мястото и, хомологирано в група N (върху централния тунел).

6.6. Управление

Тръбите и маркучите свързващи хидравличната помпа с кормилната рейка могат да бъдат заменени с такива съответстващи на чл. 253-3.2.

6.7. Купе

6.7.1) Екстериор :

Разрешава се монтажа на капаци върху фаровете при условие, че единствената им функция е да покриват стъклото и не се отразява по никакъв начин на аеродинамиката на автомобила.

Разрешава се употребата на защиты под купето само за рали при условие, че е спазено отстоянието до земята, могат да се демонтират и са предназначени единствено и само да защитават следните детайли и възли: двигател, радиатор, окачване, скоростна кутия, резервоар, трансмисия, управление, изпускателни тръби, бутилки на пожарна система.

Защитите под купето могат да бъдат по цялата му ширина само пред предния мост.

Монтажните елементи на предната и задната броня не могат да бъдат модифицирани.

Разрешава се употребата на допълнителни монтажни елементи (като се запазват оригиналните) за закрепване на допълнителни елементи по купето (брони, крила и т.н.).

Заклучващата система на капачката на резервоара е свободна.

Разрешава се подмяната на предните и задните пера на чистачките.

Разрешава се демонтирането на пластмасовите шумозаглушители от отворите на колелата.

Тези пластмасови елементи могат да бъдат заменени с алуминиеви или с пластмасови със същата форма.

Пластмасовите защиты под купето (обдухвани от въздушния поток) могат да бъдат демонтирани.

6.7.2) Интериор :

Предните седалки могат да бъдат премествани назад без да преминават вертикалната равнина дефинирана от предния край на оригиналната задна седалка. Измерването касаещо ограничението на преместването на предната седалка се прави от най-високата част на облегалката, когато тя е без подглавник или ако подглавника е интегриран в седалката от най-задната точка на облегалката на ниво раменете на пилота.

Задните седалки могат да бъдат демонтирани.

Задните предпазни колани могат да бъдат демонтирани.

6.7.2.1) ако резервоара е в багажника и задните седалки са демонтирани трябва да се сложи негорима херметична преграда, разделяща кабината от резервоара.

В случай на дву-обемен автомобил се разрешава употребата на не конструктивно разделяща стена от негорима пластмаса между кабината и обема, в който е монтиран резервоара.

6.7.2.2) Табло :

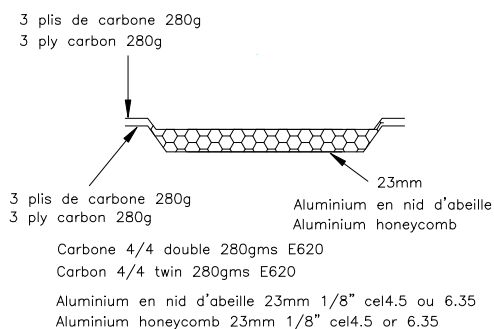
Таблото и централната конзола трябва да останат оригинални.

6.7.2.3) Врати – тапицерия :

Разрешава се премахването на шумоизолационния материал на вратите при условие, че това не променя формата им.

а) Разрешава се демонтажа на тапицерията на вратите и страните защитни греди с оглед монтажа на защитен панел направен от негорими композитни материали.

Минималната конфигурация на този панел трябва да е в съответствие с чертеж 255-14



чертеж 255-14

б) Ако оригиналната структура на вратите не е била променена (демонтаж дори и частично на тръби или усилвания) панелите на вратите могат да бъдат направени от метален лист с минимална дебелина 0,5 мм, от карбон с дебелина минимум 1мм или друг негорим материал с минимална дебелина 2 мм.

Споменатите по-горе правила важат и за тапицерията под задните странични прозорци на автомобили с две врати.

Минималната височина на страничната защита на вратите е от основата на вратата до началото на рамката на стъклото.

Разрешава се подмяната на електрическото задвижване на стъклата с ръчно такова.

6.7.2.4) Под :

Стелките са свободни и могат да бъдат премахнати.

6.7.2.5) Други шумозаглушителни материали и тапицерии :

Други шумозаглушителни материали и тапицерии освен споменатите в чл. 6.7.2.3 (врати) и чл. 6.7.2.2. (табло) могат да бъдат демонтирани.

6.7.2.6) Отопление :

Оригиналната отоплителна система трябва да се запази.

Разрешава се демонтирането на следните елементи от системата на климатика: кондензор и спомагателен вентилатор, резервоар, изпарител и вентилатор, разпрахаващ клапан, също така всички тръби, връзки, контактни ключове и датчици и изпълнителни елементи необходими за функциониране на системата.

Ако системата е изцяло независима, от която и да е друга система се разрешава демонтирането на компресора, в противен случай демонтажа трябва да бъде хомологиран във вариант опция.

Компресора може да бъде оставен неработещ.

Ако някой от елементите на системата на климатика са общи с елементите на отоплителната система, то те трябва да бъдат запазени.

6.7.2.7) Разрешава се демонтажа на задната кора при дву-обемни автомобили.

6.7.3) Допълнителни аксесоари :

Всички аксесоари, които нямат влияние към поведението на колата, например аксесоари подобряващи естетиката или комфорта на интериора (осветление, отопление, радио и т.н.) са разрешени без ограничение.

По никой начин тези аксесоари не бива да увеличават мощността на двигателя или да оказват влияние върху управление, трансмисия, спирачки или сцепление с пътя дори и по индиректен начин.

Всички органи за управление трябва да запазят функцията си предвидена от производителя.

Те могат да бъдат адаптирани за по-лесна употреба и достигане например : по-дълъг лост на ръчната спирачка, допълнителна планка върху педала на спирачката и т.н.

Разрешава се следното:

- 1) Измервателни прибори като скоростомери и т.н. могат да бъдат инсталирани или подменяни и да имат други функции. Такива инсталации не трябва да създават никакъв риск. Скоростомерът не може да бъде демонтиран ако допълнителните правила на състезанието не го позволяват.

- 2) Клаксонът може да бъде заменян и/или да се добави допълнителен в обсега на навигатора. Клаксонът не е задължителен за затворени пътища.
- 3) Механизма за заключване на ръчната спирачка може да бъде демонтиран.
- 4) Волана е свободен. Системата за заключване на волана може да се блокира.
Системата за бързо освобождаване на волана трябва да се състои от фланец концентричен на оста на кормилния прът, боядисан в жълто, чрез анодизация или друго износостойчиво жълто покритие и монтиран на кормилния прът зад волана.
Освобождаването трябва да става чрез издърпване на фланеца по оста на кормилния прът.
- 5) Разрешава се добавянето на допълнителни отделения към жабката, допълнителни джобове във вратите при условие, че се използват оригиналните панели.
- 6) Разрешава се употребата на изолационен материал за защита на екипажа или части от автомобила от огън или топлина.

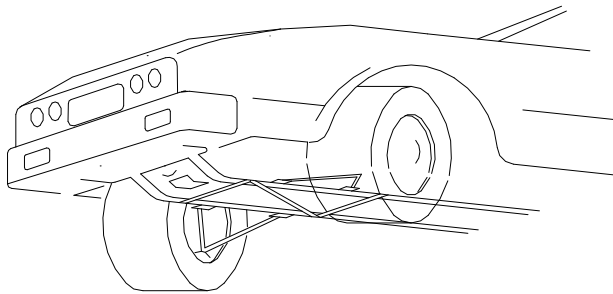
6.7.4) Усилвания :

Разрешава се добавянето на усилващи елементи към точките на монтаж на окачването към купето или шасито от всяка страна по надлъжната ос на колата при условие, че могат да се демонтират и са закрепени чрез болтове.

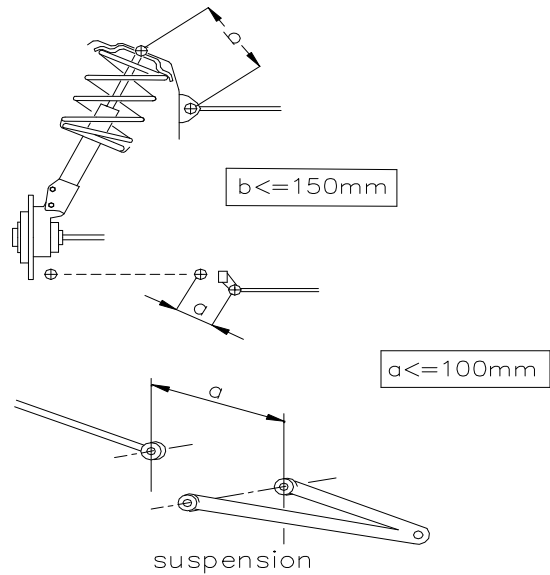
Разстоянието между точката на закрепване на окачването и точката на закрепване на усилващия елемент не може да бъде повече от 100 мм, освен ако това не е напречен елемент хомологиран с предпазната клетка или не е горния елемент закрепен към окачване тип макферсън или подобен.

В последния случай максималното разстояние между точката на закрепване на усилващия елемент и горната точка на окачването може да бъде 150 мм (чертежи 255-2 и 255-4).

Не се разрешава монтажа на усилващи елементи върху купето или други механични части на места различни от изброените.



чертеж 255-2

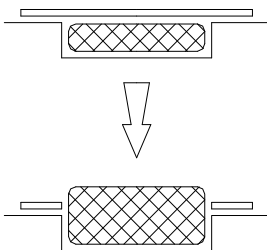


чертеж 255-4

Ако сериен автомобил е екипиран с усилващ елемент се разрешава демонтиража и подмяната му с такъв отговарящ на горе изброените изисквания.

Усилване на съществуващи елементи се разрешава при условие, че използвания материал следва оригиналната форма и е в контакт с усилвания елемент.

6.7.5) Когато резервното колело оригинално се намира в затворено пространство и това колело бъде подменено с по-дебело (виж чл. 6.4) разположено в това пространство се разрешава модифициране на капака причинено от диаметъра на новото колело (чертеж 254-2)



чертеж 254-2

6.8. Електрическа система

- Аккумуляторна батерия :

Марката, капацитета и кабелите на батерията са свободни.

Запазва се напрежението на батерията.

Разрешава се монтажа на ключ маса в кабината.

- Генератор :

Може да се замени с по-мощен.

Динамо не може да бъде заменяно с алтернатор, както и обратно.

- Осветителна система :

Разрешават се допълнителни фарове, включително и необходимите им релета при условие, че общия им брой не надвишава 8 (задните и паркинг светлините не се включват) и това е допустимо от законите на страната.

Допълнителните фарове не могат да бъдат интегрирани в купето.

Допълнителните фарове и другите външни светлини трябва да са винаги четен брой.

Оригиналните фарове могат да бъдат изключени и покрити с лепенка.

Те могат да бъдат заменени с други фарове в съответствие с този член.

Светлина за заден ход може да бъде монтирана при условие, че тя се включва само когато се включи задна предавка и са спазени полицейските изисквания.

- Разрешава се добавянето на предпазители към електрическата система.

6.9. Горивна система

При условие, че оригиналният резервоар е оборудван с електрическа помпа и вграден филтър се разрешава при употребата на FT3 1999, FT3.5 или FT5 или друг хомологиран резервоар от производителя в хомологационния фиш на колата да се монтират филтър и помпа с идентични на хомологираните характеристики извън резервоара.

Тези части трябва да бъдат защитени по адекватен начин.

Разрешава се монтажа на втора горивна помпа, но тя може да работи само и единствено като резервна. Тя трябва да може да се свърже единствено и само, когато колата е неподвижна по чисто механичен начин чрез устройство разположено до помпите.

Отворите за зареждане не могат да бъдат разположени на панелите за прозорците.

Разрешава се подмяната на гориво проводите с авиационни такива.

Ако се ползват резервоари FT3 1999, FT3.5 или FT5 пътя на гориво

проводите е свободен. Ако се ползва сериен резервоар, тази промяна е опция.

Обема на резервоара не може да надвишава споменатия в чл.401 d от хомологационната форма на група N, освен за ралита, когато автомобила е с резервоари FT3 1999, FT3.5 или FT5.

В този случай обема на резервоарите не трябва да надвишава следните ограничения във връзка с обема на двигателя:

до 700 куб. см	60l
над 700 куб. см и до 1000 куб. см	70l
над 1000 куб. см и до 1400 куб. см	80l
над 1400 куб. см	95l

За два обемни автомобили хомологирани от 01.01. 1998 г. с резервоар инсталиран в багажника трябва да има негорима херметична кутия обграждаща резервоара и отворите му за зареждане.

За три обемни автомобили хомологирани от 01.01.1998 г. негорима и херметична преграда трябва да отделя кабината от резервоара.

6.10. Крик и гайковерт

Точките за закрепване на крика могат да бъдат усилены, преместени и увеличени по брой. Тези модификации се отнасят изключително и само за точките за повдигане с крик.

Крикът трябва да се задвижва единствено и само на ръка (от пилота или навигатора), т.е. без помоща на хидравлична, електрическа или пневматична система.

Гайковерта не може да отвива повече от една гайка наведнъж.

6.11. Предпазна клетка

Предпазната клетка на всеки един автомобил с коригиран обем на двигателя по-голям от 2000 куб. см трябва да бъде хомологирана или сертифицирана от БФАС или хомологирана от ФИА.

Чл. 7 : АВТОМОБИЛ С КОРИГИРАН ОБЕМ НА ДВИГАТЕЛЯ ПО-ГОЛЯМ ОТ 2000 куб. см

Следните членове са приложими към автомобили с коригиран обем на двигателя по-голям от 2000 куб. см

7.1. Минимално тегло (само за автомобили 4x4)

А) само за ралита и само за автомобили, хомологирани след 01.01.2006 г. минималното тегло е 1350 кг. при следните условия:

- това е реалното тегло на колата без екипажа и неговата екипировка, и само с едно резервно колела;
- когато има две резервни колела в колата, то едното трябва да бъде свалено преди претеглянето ѝ.

По време на цялото състезание колата не трябва да бъде по-лека от упоменатото минимално тегло.

В случай на спор по време на претеглянето се сваля цялата екипировка на екипажа; това включва каските, като външните слушалки могат да бъдат оставени в колата.

В случай на съмнение, освен при ралита, техническите комисари могат да изпразнят резервоарите, съдържащи консумативни течности, за да проверят теглото.

Употребата на баласт се разрешава при условията на чл.252-2.2 от общите предписания.

Б) Само при ралита, минималното тегло на колата (при условията на чл.7.1.а) с екипаж (пилот, копилот и пълната им екипировка) трябва да бъде: минималното тегло, дефинирано от чл.7.1.а +150 кг.

7.2. Двигател

7.2.1) Маховик

Разрешава се употребата на маховик хомологиран група N, вариант опция

7.2.2) Охладителна система

Разрешава се употребата на тръби и охлаждащ радиатор хомологиран група N, вариант опция.

7.2.3) Дата логинг

Разрешава се система за дата логинг, дори и оригинално да няма такава в автомобила.

Системата може да бъде свързана само с:

- стандартни сериини датчици
- разрешава се добавянето на следните датчици: температура на вода, температура на масло, налягане на масло и обороти на двигателя
- всеки обмен на данни с автомобила чрез метод различен от кабелна връзка или чип карта е забранен

7.2.4) Система анти-лаг

Разрешава се допълнителния монтаж на превключвател и електрическа връзка, изключително и само за целите на активирането на системата анти-лаг.

7.2.5) Система за впръскване на вода в/у радиатора за междинно охлаждане

Разрешава се употребата на такава система, хомологирана в гр. N, вариант опция (VO).

7.2.6) Турбокомпресор – разрешава се употребата на турбокомпресор, хомологиран в гр. N, вариант опция (VO)

7.3. Трансмисия

7.3.1) Съединител

Разрешава се употребата на притискателен диск и органите му за управление хомологирани в група N, вариант опция.

7.3.2) Управление на скоростна кутия

Разрешава се употребата на управление хомологирано за група N, вариант опция.

7.3.3) Предни и задни диференциали

Разрешават се единствено механични пластинчати диференциали с ограничено приплъзване.

Механичните пластинчати диференциали с ограничено приплъзване трябва:

- или да са от сериен автомобил
- или да бъдат хомологирани за група N, вариант опция

Механичен диференциал с ограничено приплъзване е всяка една система, която работи изключително и само по механичен път, т.е. без помоща на хидравлична или електрическа система.

Вискозният съединител не се счита за механична система.

Не се разрешава употребата на диференциал с електронно управление.

Броя и типа на пластините са свободни.

7.3.4) Смазване

Скоростна кутия и диференциал : разрешава се използването на допълнително устройство за смазване и охлаждане при условие, че е хомологирано във вариант опция.

7.4. Окачване

7.4.1) Планка на горното окачване

Разрешава се употребата на планки за горното окачване хомологирани група N, вариант опция

7.4.2) Анти-ролбар

Разрешават се диаметрите на анти-ролбара да бъдат такива като хомологираните група N, вариант опция.

7.5. Спирачки

7.5.1) Спирачни дискове

Разрешава се употребата на спирачни дискове хомологирани група N, вариант опция.

7.5.2) Спирачни апарати

Разрешават се спирачни апарати хомологирани група N, вариант опция.

7.5.3) Охлаждане на спирачки

Разрешава се употребата на въздуховоди за охлаждане, хомологирани в гр. N, вариант опция (VO)

7.6. Колела и гуми

Колелата (също и следите) са свободни, при условие, че се събират в оригиналните дименсии на купето. Това означава, че горната част на колелото комплект, разположено във вертикална посока над центъра на главината трябва да се крие от калника, измервано вертикално.

Закрепващите болтове на колелата свободно могат да бъдат заменяни с щифтове и гайки.

Забранява се употребата на гуми предназначени за мотоциклети.

Джантите императивно трябва да бъдат от алуминиева сплав или стомана (изключено за 8"х18" джанти за асфалтови ралита).

- За ралита на макадам максималния размер на джантите е 7"х15".
- Ако е отбелязано в допълнителните правила на състезанието (например снежни ралита), максималните размери на джантите са 5.5"х16".
- За асфалтови ралита максималния размер на джантите са 8"х18", материала на джантите е свободен при условие, че е лят и минималното тегло е 8.9 кг

Забранява се употребата на устройство за регулиране на налягането

7.7. Управление

Разрешава се употребата на радиатор за охлаждане на хидравличната течност на кормилната рейка при условие, че е хомологиран вариант опция

7.8. Задни прозорци

При автомобили с четири или пет врати механизма за повдигане на задните прозорци може да бъде заменен с механизъм, който ги заключва в затворена позиция.

Модификации, влизащи в сила от 01.01.2011 г.

6.1. Двигател:

.....

Ако серийният автомобил е екипиран с дроселова клапа с мотор се разрешава употребата на КИТ с механични връзки, хомологиран в гр. N.

- Гайките и болтовете могат да бъдат заменени, при условие, че новите са железни.
- Системите за закрепване на тръбите към двигателя (охлаждане, обмен, смукване, масло) могат да бъдат подменяни.

.....
7.6. Колела и гуми

.....
Джантите задължително трябва да са ляти или от пресована стоманена ламарина.

- За макадамови ралита максималният размер на джантите е 7"x15".

Ако джантите не са от лята алуминиева сплав, минималното тегло за 6,5x15" или 7x15" е 8,6 кг.

* Ако е упоменато в допълнителен регламент на състезанието (като при снежни ралита) максималният диаметър на джантата е 5,5"x16".

ЧЛ. 254а – 2010**СПЕЦИФИЧНИ ПРАВИЛА ЗА Super 2000 – RALLY****Чл.1. Хомологация**

Това е официалната сертификация, направена от FIA за Super 2000 Rally KIT Variant на специфичен модел кола, хомологиран преди в група N или група A (в този случай необходимата информация трябва да бъде добавена в допълнителният информационен раздел на формат VK S 2000 – Rally) и произведен като серия в достатъчен брой автомобили, и отговарящ на изискванията на правилата за хомологация на Super 2000 Rally.

Вариантите на доставчици (VF), хомологирани за туристически автомобили (група A) са валидни и за автомобили super 2000 Rally.

Всички продукционни варианти (VP) са валидни за автомобили Super 2000 Rally.

Опционните варианти (VO) на туристическите автомобили (група A) не са валидни за автомобили Super 2000 Rally, с изключение когато не се отнася до:

- стъклен люк на тавана (вкл. Вентилационните отвори с клапи)
- конзолите на седалките и скрепителните елементи.
- Точките на захващане на предпазните колани

Опционните варианти супер продукция (SP) не са валидни за автомобили Super 2000 – Rally.

Еволюции на типа (ET), KIT варианти (VK и VK – S1600), варианти WRC (WR и WR2) или спортни еволюции (ES), хомологирани за туристически автомобили (група A) не са валидни за автомобили Super 2000 Rally.

Опционни варианти Super 2000 Rally са валидни само за автомобили Super 2000 Rally.

Чл.2. Брой на седалките

Автомобилите трябва да имат минимум 4 места в съответствие с размерите, дефинирани за туристически автомобили група A.

Чл.3. Задължителни или разрешени модификации и изменения

3.1. Всички модификации, които не са разрешени от настоящите правила са абсолютно забранени.

Разрешена модификация не позволява неразрешена такава.

3.2. Всички части, разрешени във формата за super 2000 Rally KIT Variant (VK – S2000 Rally) трябва да бъдат използвани в тяхната цялост.

Тези части не могат да бъдат модифицирани.

3.3. Частите, които не са включени в хомологационното разширение Super 2000 Rally KIT Variant (VK – S 2000 Rally), са обект на следните условия:

- единствената работа, която може да бъде извършвана по автомобила е тази, необходима за неговото нормално обслужване и/или подмяна на части, износени от употреба, или инцидент.

- Ограниченията на модификациите и разрешените монтажи са описани по – долу. Освен това, всяка една износена от употреба част или повредена при инцидент може да бъде подменена единствено с оригинална такава, идентична с повредената.

Независимо от частите, включени в удължението за Super 2000 KIT Variant, автомобилите трябва да бъдат серийни модели, различни по данните от хомологационната форма. Чл. 251, 252 и 253 остават приложими, но членовете от тези правила и формата Super 2000 Rally KIT имат предимство.

3.4. Материал

а) употребата на титан, магнезий, керамика и композитни материали е забранена, с изключение за части, монтирани на (серийно) модел, от който е извлечено удължението за VK – S 2000 Rally. Употребата на стъклени влакна е разрешена.

Разрешава се употребата на титан за бързите връзки на спирачната система.

б) разрешава се употребата на Карбон или арамид, при условие, че се използва само един пласт, който е фиксиран към видимата страна на детайла.

Материалът на седалките на пилота и ко – пилота е свободен, но теглото на голата седалка (седалка без пяна и конзоли) трябва да бъде по – голямо от 4 кг.

в) страничните защити на купето могат да бъдат от няколко пласта арамидни влакна.

г) повредени резби могат да бъдат поправяни чрез нарязване на нова резба със същият вътрешен диаметър („Helicoil”) тип.

д) гайки и болтове: всеки болт, гайка или винт може да бъде подмеенен и да бъде с какъвто и да е заключващ механизъм (шайба, пресована гайка и т.н.).

е) допълнителен материал и части: Добавянето на материал или части е забранено, освен ако това не е изрично разрешено от настоящите правила.

Чл.4. Минимално тегло

4.1. Това е реалното тегло на колата без пилот, ко – пилот и тяхната екипировка.

По време на цялото състезание автомобилът не може да тежи по – малко от минималното тегло, упоменато в този член.

В случай на спор по време на претеглянето, пълната екипировка на пилота и ко – пилота трябва да бъде свалена от колата; това включва каските, но не и външните слушалки.

В случай на съмнение, но не и при ралита, техническите комисари могат да изпразнят резервоарите, съдържащи консумативни течности, за да проверят теглото.

Употребата на баласт се разрешава при условията, описани в чл. 252 – 2.2 от „Общи предписания”.

4.2. Минималното тегло е 1200кг. с колела 6,5x15 или 7x15 и 1150 кг. с 18 или 16’’ колела, при условията на чл.4.1. (с едно резервно колело).

Комбинираното минимално тегло на автомобила (при условията на чл.4.1. с едно резервно колело) и екипажа (пилот и ко – пилот) е 1350 кг.

Когато в автомобила има две резервни колела, то едното трябва да бъде свалено преди претегляне.

Чл.5.

5.1. Двигател

Номиналният обем на двигателя, екипиран с KIT (KIT VARIANT Super 2000 Rally) е ограничен до максимум 2000 см³ .

а) пластмасови защити

Пластмасовите защити на двигателя, чието предназначение е да скрият механичните компоненти в двигателния отсек, могат да бъдат премахнати ако те имат само естетическа функция.

б) болтове

Болтовете и винтовете могат да бъдат подменяни, при условие, че новите са от феромагнитен материал.

5.1.1. Захранване с гориво и електроника

а) забранява се употребата на смукателни и изпускателни колектори с променлива геометрия. Ако серийният автомобил е екипиран с такива, то те трябва да бъдат деактивирани.

Смукателният и изпускателен колектори трябва да са хомологирани.

б) жилото на газта може да бъде подменено или дублирано с друго, независимо дали е от производителя на колата или не. Дублиращото жило трябва да се ползва като резервно, т.е. то трябва да бъде монтирано паралелно на серийното.

в) Запалване: Марката и типа на запалителните свещи, бобините и ограничителят на оборотите, и кабелите за високо напрежение са свободни.

г) впръскване

Инжекторите могат да бъдат модифицирани или подменяни с оглед да се промени потока им, но без да се променя техният принцип на работа и начинът им на монтаж. Рейката на инжекторите може да бъде подменена с друга със свободна конструкция, но монтажът ѝ с резбови конектори към бензинопроводите и регулатора на налягане, и към инжекторите трябва да остане идентичен с оригиналния.

Максималното налягане на горивото във всяка една точка на горивната система не трябва да надвишава 10 bar (само при индиректно впръскване).

Директното впръскване се разрешава само ако се използва на оригинално хомологиран модел.

д) ECU

Забранява се всяка една електронна спомагателна система, както и нейните сензори (ABS, ASR, EPS...).

Разрешават се системи за прекъсването на запалването или впръскването на гориво при смяна на предавки (времето на прекъсване може да е променливо и във функция от избраната предавка). Тази система трябва да бъде хомологирана.

Разрешава се употребата само на хомологирани ECU, сензори и изпълнителни елементи и системи за извличане на данни. Единствените сензори за извличане на данни, са сензорите, хомологирани в удължението на фиш S2000 Ra. Всякакви други сензори са забранени.

Ако се използва независима навигационна система "trip master" се разрешава добавянето на един сензор върху някое от двигателните колела при следните условия:

- всички проводници на този сензор трябва да бъдат свързани директно или не единствено и само към навигационната система на ко – пилота.
- Единствената разрешена обща връзка е към положителният полюс на захранването, което може да бъде направено или към положителната клемма на акумулатора, или клемата на ключа за прекъсване на захранването.
- Всички проводници трябва да формират независим кабелен сноп, лесно различим по цвета си и което и да е място на преминаването му през торпедото трябва да бъде различно от това на останалите кабелни снопове.
- Не се разрешава връзката между дисплея на навигатора и системата за извличане на данни ако колата е екипирана с такава.

Предаването на данни чрез радио и или телеметрия е забранено.

ECU и софтуера за управление на двигателя трябва да бъдат хомологирани.

ECU трябва да има ограничител на оборотите с максимална стойност 8500 оборота.

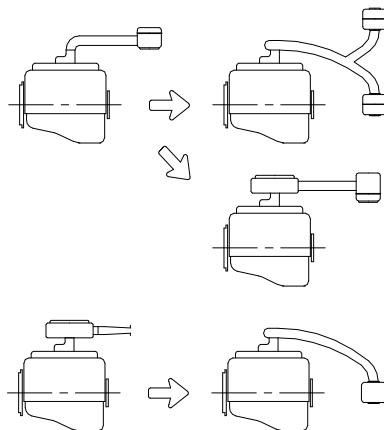
Вместо независима навигационна система се разрешава интегрирането на функциите на trip master в блока за управление на двигателя (ECU) и последния да се свърже с таблото на навигатора.

Забранява се употребата на оптични сензори за измерване на скоростта, независимо къде са разположени.

е) Въздушен филтър - въздушният филтър, включително кутията му са свободни.

Целият въздух, постъпващ в двигателя трябва да премине през въздушния филтър.

Въздушният филтър и кутията му могат да бъдат премахнати, преместени в моторния отсек или подменени с други (вж.черт. 255-1)



255-1

Ако отвора за входящ въздух за вентилация на купето е в същата зона с този за двигателя, то тази зона трябва да бъде изолирана от въздушният филтър в случай на пожар. Тръбите между отвора за входящ въздух и въздушния филтър са свободни.

5.1.2. Охладителна система

Термостатът и системата за управление на вентилатора са свободни.

Капачката на радиатора и системата на заключването ѝ са свободни. Радиаторът и всички прилежащи към него елементи като екрани, въздуховоди и т.н. са свободни, при условие, че те са монтирани на оригиналното им място, без модификация на купето.

Оригиналните разширителни камери могат да бъдат подменени с други, при условие, че обемът на новите не надвишава 2л. и са разположени в двигателния отсек.

Маркучите за охлаждаща течност и прилежащите им елементи са свободни.

Разрешава се употребата на маркучи от различен материал и диаметър.

Вътрешният диаметър на тези маркучи може да бъде по – голям, но не и по – малък от оригиналния.

Вентилаторите на радиатора са свободни.

Забранява се употребата на каквато и да е водоразпръскваща система.

5.1.3. Смазване

а) маслена помпа

Маслената помпа трябва да бъде от серийен автомобил или хомологирана в разширение super 2000 Rally.

Зацепването и вътрешните елементи на помпата са свободни.

Дебита може да бъде увеличаван по отношение на оригиналния.

Корпусът и позицията на помпата трябва да бъдат оригинални, но се разрешава обработката на корпусът отвътре.

Разрешава се монтаж на обтегач на веригата на маслената помпа.

б) смукател/ филтър – смукател/филтрите и техният брой са свободни.

в) акумулатор на налягане

Разрешава се употребата на акумулатор на налягане, хомологиран във вариант VK Super 2000 Rally.

г) Маслени радиатори

Маслените радиатори и техните връзки са свободни, при условие, че те не предизвикват каквато и да е модификация на купето и са разположени в неговият периметър.

д) картер

Картерът трябва да бъде сериен или хомологиран в разширение Super 2000 Rally.

Разрешава се монтаж на прегради в картера.

Картера може да бъде подсилван външно с допълнителен материал, при условие, че този материал е от същия тип, следва формата на оригиналният картер и е в контакт с него.

Разрешава се монтаж на маслоотражател между равнината на гарнитурата на картера и двигателният блок, при условие, че разстоянието между тези равнини или техните връзки не се увеличава повече от 6мм.

Ако двигателят оригинално има маслоотражател, той може да бъде демонтиран.

е) маслен филтър

Монтажа на маслен филтър или филтриращ елемент е задължителен, като целият поток масло трябва да преминава през този филтър или филтърен елемент.

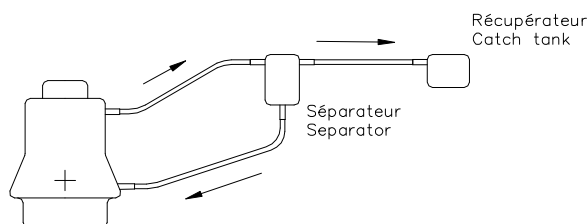
Филтърът или филтриращият елемент са свободни, при условие, че са взаимозаменяеми с оригинални такива.

ж) уред за измерване на налягането на маслото

Свободен, но трябва винаги да присъства и да няма друга функция.

з) Маслени магистрали

Разрешава се монтаж на въздухо-маслен сепаратор извън двигателя (минимален капацитет 1л. , в съответствие с черт.255 – 3).



255-3

Движението на маслото от маслоуловителя към двигателя трябва да става само по гравитачен път.

Ако системата за смазване включва отдушник на картера отворен тип, то той трябва да завършва в маслоуловител с минимален обем 2л.

Този маслоуловител трябва да бъде направен или от прозрачна пластмаса или да има прозрачен панел.

Ако това не е така, парите трябва да се смукват от двигателя чрез смукателната система.

За да се извърши монтаж на температурни датчици на смазващите системи (скоростна кутия, диференциал и т.н.) се разрешава пробиването на отвори с резба с макс. Диаметър 14мм. на съответните корпуси.

Маслопроводите на блока и цилиндровата глава могат да бъдат изцяло или частично блокирани чрез добавката на демонтируеми елементи без заварка или залепване.

5.1.4. Части на двигателя

а) цилиндрова глава

Материалът и дебелината на гарнитурата на цилиндровата глава са свободни.

Минималната височина на цилиндровата глава може да бъде намалявана макс. До 2мм.(т.321с от хомологационната форма).

Цилиндровата глава може да бъде регулирана, балансирана, намалявана или променяна във форма чрез фрезование или пробиване, при условие, че винаги е възможно да се установи произходът на серийната част.

Смукателните и изпускателни отвори на цилиндровата глава, както и отворите на смукателния колектор могат да бъдат обработвани в съответствие с чл.255-5 от приложение "J", като се вземат под внимание размерите, отразени в хомологационната форма.

Леглата на клапаните са свободни, както и техните водачи, но трябва да се спазят ъглите към оста на клапаните.

б) степен на сгъстяване

Степента на сгъстяване не трябва да надвишава 13:1.

Ако колата е хомологирана с по – голяма степен на сгъстяване, то тя трябва да бъде променена така, че да не надвишава 13:1.

в) бутала

Буталата трябва да са хомологирани в Super 2000 Rally KIT Variant.

Горната част и вътрешността на буталото могат да бъдат обработвани с цел да се регулира степенята на сгъстяване.

Материалът на сегментите е свободен.

г) клапани

Диаметъра на клапаните може да бъде хомологиран само за двигатели с два клапана на цилиндър.

Дължината на стеблото и диаметъра на главата трябва да бъдат идентични с тези на модела, хомологиран в група N. Разрешават се само стоманени клапани.

д) газоразпределение (ход и управление на клапаните)

- забраняват се системи с променливо газоразпределение. Ако колата е хомологирана с такава система, то тя трябва да бъде блокирана или демонтирана.

- хода на клапаните, както е дефиниран в чл.326е от хомологационната форма, може да бъде модифициран, но не бива да надвишава 12мм (това е максимума, без толеранс).

Ако колата е хомологирана с по – голям ход, разпределителният вал трябва да бъде модифициран така, че хода да не надвишава гореспоменатите размери.

- Шайбите за задвижване на разпределителният вал са свободни, при условие, че ангренажните ремъци и/или вериги трябва са хомологирани в S200 – Rally KIT Variant.

- Разпределителният вал (валове) е/са свободни, като броя им трябва да остане непроменен.

- Пружините на клапаните и техните чашки са свободни.Пружините трябва да са от стомана, а чашките им да са направени от същия материал като оригиналните.

- Броят и диаметъра на лагерите трябва да се запазят непроменени.

- Диаметъра на регулировъчните пулове и тяхната форма са свободни.

Кобилиците са свободни, при условие, че са взаимозаменяеми с оригинални такива.

Разрешава се употребата на подложни пластини за тяхното регулиране.

Ако оригиналната система на газоразпределение включва автоматично коригиране на хлабината, то може да бъде неутрализирано механично.

е) балансиращи валове

Ако оригинално двигателят има балансиращи валове, то те, както и техните задвижващи системи могат да бъдат демонтирани.

ж) водна помпа

Ремъчната шайба на водната помпа е свободна, но трябва да се използва оригинална или хомологирана водна помпа.

з) ремъци, вериги и шайби

Ако оригинално двигателят е снабден с автоматичен обтегач на верига или ремък, се разрешава блокирането му в определена позиция, посредством механично устройство.

Разрешава се добавянето или премахването на обтегачите, при условие, че се използват оригиналните монтажни елементи към блока.

Ремъчната шайба на колянвият вал и допълнителните шайби за задвижване на ремъци са свободни.

5.1.5. Маховик/колян вал и мотовилки

Разрешава се употребата само на хомологирани части, без никакви модификации.

5.1.6. Изпускателна система

Изпускателна система

Дебелината на тръбите, използвани в изпускателната система трябва да е по – голяма или равна на 0,9мм, измерена в правите участъци.

Вътрешното сечение на всяка от тези тръби трябва да бъде по – малко или равно на еквивалентното сечение S_{eq} (измерено в мм²), извлечено от следната формула:

$$S_{eq} = \frac{\pi * 65^2}{4}$$

Изпускателната система е свободна след изпускателният колектор, при условие, че се спазват предписаните нива на шум в чл.252-3.6 от приложение “J” на FIA.

Всички автомобили трябва да бъдат екипирани с хомологиран каталитичен конвертор, чиято позиция е свободна. Изходящите газове трябва винаги да преминават през каталитичния конвертор.

Изходът на изпускателната тръба трябва да бъде разположен в задната част на колата и в нейния периметър, и да бъде на по – малко от 10 см от този периметър.

Позицията на изходът на изпускателната тръба може да бъде модифициран по отношение на серийния.

Сечението на изпускателните заглушители или на самия катализатор трябва винаги да бъде кръгло или овално.

5.1.7. Тампони на двигателя

Тампоните на двигателя и скоростната кутия трябва да бъдат оригинални или хомологирани.

5.1.8. Стартер

Трябва да бъде запазен, като марката и типът са свободни.

5.2. Трансмисия

а) скоростна кутия

Разрешава се употребата само на хомологирани в Super 2000 Rally разширение предавки, корпуси и диференциали без никаква модификация.

б) преден/централен/заден диференциали

Разрешава се употребата само на хомологирани в Super 2000 Rally разширение корпуси и механични диференциали с ограничено приплъзване, без никаква модификация.

„Механичен диференциал с ограничено приплъзване” означава всяка една система, която работи изцяло механично, т.е. без помощта на хидравлична или механична система.

Вискозният съединител не се разглежда като механична система.

Не се разрешава диференциал с електронно управление. Броят и типа на пластините са свободни.

в) смазване

Разрешава се употребата на маслени радиатори, както и системим за циркулиране на маслото, които не генерират налягане.

С пглед да стане възможен монтажа на температурни датчици (в/у скоростната кутия, корпусът на диференциалите и т.н.), се разрешава пробиването на отвори с резба с макс.

Диаметър 14мм на съответните корпуси.

г) съединител

Разрешава се употребата само на хомологиран в Super 2000 Rally разширение съединител без никаква модификация.

Системата за управление на съединителя е свободна, но трябва да се запази типът ѝ като на оригиналния. Автоматичната система за регулиране на съединителя може да бъде подменена с механична такава и обратно.

Ограничителят на съединителя е свободен.

д) Трансмисия

Каретата от страната на колелата трябва да бъдат взаимозаменяеми между предно и задно.

Каретата от страната на диференциала трябва да бъдат взаимозаменяеми между предно и задно.

Дължината на надлъжните и напречни валове е свободна.

е) управление на скоростната кутия

Разрешава се употребата само на управление, хомологирано в Super 2000 Rally разширение.

Лостовете/жилата за управление на скоростната кутия са свободни.

Модификации на купето, позволяващи монтаж на ново управление на скоростната кутия се разрешават само ако не са в разрез с някоя от точките на тези правила.

Смяната на предавките трябва да се извършва механично.

ж) тампони

Трябва да бъдат хомологирани в Super 2000 Rally KIT Variant

5.3. Окачване

Всички части на окачването, хомологирани в Super 2000 Rally разширение, трябва да бъдат използвани без модификация.

а) Подвижни връзки

Връзките могат да бъдат с различен от оригиналният материал (т.е. по – твърди сайлентови втулки, алуминий, uniball и т.н.).

Позицията на осите на въртене на монтажните точки на горната част на окачването на колелата към купето/шасито трябва да остане непроменена по отношение на хомологираната в Super 2000 Rally Variant.

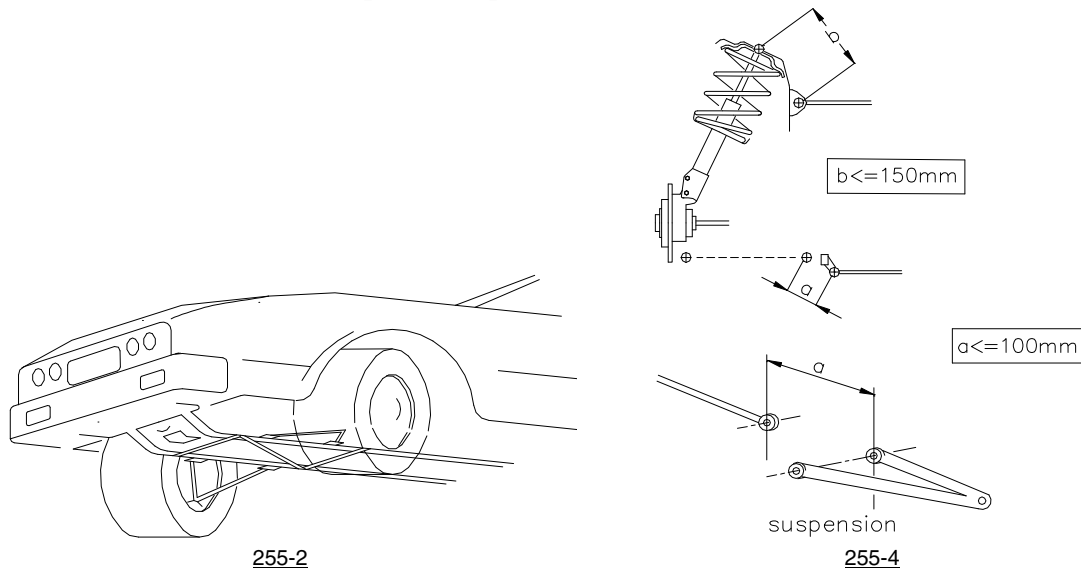
б) Разрешава се монтаж на усилващи щанги към монтажните точки на окачването, към купето/шасито в същата ос към всяка страна на колата по отношение на надлъжната ѝ ос.

Разрстоянието между точката на закрепване на окачването и точката на закрепване на щангата не може да бъде по – голямо от 100 мм, освен ако щангата не е напречна и

хомологирана в предпазната клетка или ако не е горната щанга, закрепена към окачване тип Макферсън или друго такова.

В последния случай, максималното разстояние от точката на закрепване на щангата и горната точка на движение трябва да бъде 150мм (черт. 255-2 и 255-4).

Тази щанга не може да бъде монтирана на други точки на купето или механични части.



в) Усилването на точките на закрепване с допълнителен материал е разрешено, при условие, че този материал следва оригиналната форма и е в контакт с нея.

Усилването на окачването не трябва да създава кухини и не трябва да позволява две отделни части да бъдат съединени така, че да формират едно цяло.

г) анти-рол бар

Не се позволява употребата на анти – рол бар, който може да бъде регулиран от кабината.

Анти – рол барът заедно с точките му на закрепване трябва да бъде хомологиран в Super 2000 Rally вариант опция. При никакви обстоятелства анти – рол барите не могат да бъдат свързани един с друг.

Анти – рол бара трябва да бъде изцяло механичен тип (нито една част от него или неговите компоненти не може да бъде свързана с такава от хидравличен тип).

д) горни точки на окачването

Горните точки на окачването трябва да бъдат хомологирани в Super 2000 Rally, вариант Опция.

е) пружини

Материалът и основните размери на пружините са свободни, но не и техният тип.

Леглата на пружините могат да бъдат направени регулируеми, дори да се налага използването на допълнителен материал.

Спиралните пружини могат да бъдат заменяни с две или повече пружини от същия тип, концентрични или в серия, при условие, че те могат да бъдат монтирани без модификации, различни от специфицираните в този член.

ж) амортизатори

Разрешава се само по един амортизатор на колело.

Разрешава се употребата само на амортизатори, хомологирани в Super 2000 Rally KIT Variant

При никакви обстоятелства амортизаторите не могат да бъдат свързани един с друг.

Проверката на принципа на работа на амортизаторите се провежда както следва:

-след демонтаж на пружините или торсионните щанги, колата трябва да достигне до шок тампоните за по – малко от 5 мин.

По отношение на принципа на работата, газовите амортизатори се разглеждат като хидравлични такива.

Ако амортизаторите имат отделни резервоари за течност, разположени в кабината или багажника, а той не е разделен от кабината, то те трябва да бъдат надеждно закрепени и защитени.

Разрешава се монтаж на ограничител на хода на окачването.

Разрешава се само по едно жило на колело, чието единствено предназначение е да ограничи хода на колелото, когато амортизатора не е събран.

Водни охлаждащи системи са забранени, освен ако те не са прости и евтини (трябва да са хомологирани).

Забранява се регулирането на пружините и амортизаторите от кабината.

5.4. Управление

А) механизма за управление (корпус и рейка)

Разрешава се употребата само на части, хомологирани в Super 2000 Rally разширение, без никаква модификация.

Позицията на управлението може да бъде модифицирана по отношение на тази в серийната кола.

Б) кормилен прът

Разрешава се употребата само на части, хомологирани в Super 2000 Rally разширение, без никаква модификация.

В) кормилните щанги и накрайници трябва да са хомологирани в Super 2000 Rally, вариант опция

Свързващите елементи са свободни, но трябва да са произведени от феромагнитен материал.

Г) серво управление

Задвижващата шайба и позоцията (в двигателния отсек) на хидравличната помпа са свободни.

Хидравличната помпа може да бъде подменена с електрическа такава, при условие, че електрическата е монтирана на серийен автомобил в продажба.

Тя трябва да е хомологирана в Super 2000 Rally вариант опция.

Д) Маслени радиатори

Разрешава се употребата на маслени радиатори и системи за циркулиране на масло, които не генерират налягане.

5.5. Колела и гуми

- Колелата са свободни, при условие, че те могат да се покриват от оригиналното купе; това означава, че горната част на колелото, разположено вертикално върху центъра на главината трябва да бъде покрита от купето, когато се измерва вертикално.

Закрепването на колелата чрез болтове, свободно може да бъде променено на закрепване чрез щифтове и гайки.

Употребата на гуми, предназначени за мотоциклети е забранена.

Не се разрешава комплектът гума/джанта да превишава широчина 9'' и диаметър 650мм.

- Джантите могат да бъдат само от лята алуминиева сплав (с изключение за асфалтови ралита)

* За ралита на макадам са разрешени само джанти с размери 6,5x15" или 7x15".

* Ако е разрешено в допълнителният регламент на състезанието (напр. Ори ралита на сняг), максималните размери на джантите са 5,5x16"

* За асфалтови ралита се разрешават само джанти 8x18". Материала на джантите 8x18" е свободен (при условие, че са лети) и минималното тегло на джантата е 8,9кг.

- монтажа на въздушни екстрактори на колелата е забранен.

- Употребата на каквото и да е устройство, позволяващо на гумите да запазят свойствата си с налягане равно или по-ниско от атмосферното е забранена. Вътрешността на гумата (пространството, заключено между джантата и вътрешността на гумата) може да бъде запълнено само с въздух.

- резервното колело/колела не са задължителни.

Въпреки това, ако има такива, те трябва да бъдат надеждно закрепени и да не са разположени в пространството, предвидено за екипажа. Не се разрешават външни модификации на купето, за да бъдат монтирани резервните колела.

5.6. Спирачна система

а) Разрешава се употребата на спирачни дискове, спирачни апарати, ръчна спирачка и педали само хомологирани в Super 2000 Rally Variant, без никакви модификации.

б) Фрикционен материал

Фрикционният материал, както и неговият монтаж са свободни (занитен, залепен), при условие, че контактната повърхност на спирачките не се увеличава.

в) спирачни усилватели, ограничители на спирачното усилие, антиблокиращи спирачни системи (ограничители на налягане)

В случай, че колата е екипирана с усилвател на спирачките, това устройство може да бъде изключено, демонтирано или подменено с КИТ, хомологиран във вариант опция (VO). Същото важи и за антиблокиращите спирачни системи.

Ако антиблокиращата спирачна система (ABS) е изключена или демонтирана се разрешава употребата на един или повече механични задни спирачни разпределители, хомологирани от производителя в Super 2000 Rally, вариант опция (VO).

г) проводите на спирачна течност могат да бъдат заменени с авиационен тип.

д) разрешава се монтажа на устройство за отстраняване на калта от спирачните дискове и/или колела.

е) главен спирачен цилиндър

Трябва да бъде хомологиран в Super 2000 Rally, вариант опция (VO)

5.7. Каросерия

5.7.1. Екстериор

- капачките на главините могат да бъдат премахнати.

- разрешава се да се подгънат стоманените краища или да се намалят пластмасовите ръбове на вездите ако те влизат в пространството на колелото.

- пластмасовите подкалници могат да бъдат демонтирани.

- шумозаглушителният материал, предпазващ от корозия може да бъде премахнат.

Елементите, направени от синтетични материали могат да бъдат подменени с алуминиеви или пластмасови такива със същата форма.

- разрешава се премахването на външните декоративни лайстни, следващи контура на колата и с височина по – малка от 25мм.

Разрешава се монтаж на защитни капаци на фаровете, при условие, че това е тяхната единствена функция и нямат отношение към аеродинамиката на автомобила.

- разрешава се употребата на всякаква заключваща система за капачката на резервоара.
- Разрешава се подмяната на предните и задните пера на чистачките.
- Разрешава се демонтажа на механизма на задната чистачка.
- Обемът на резервоара на стъклоумивателя е свободен.

Този резервоар може да бъде инсталиран в кабината съгласно чл.252-7.3, в багажника или двигателния отсек.

- точките за захващане на крика могат да бъдат усилвани, премествани и увеличавани като брой. Тези модификации са ограничени единствено и само до точките за захващане на крика.

Крика трябва да се задвижва само ръчно (от пилота или ко пилота) т.е. без помощта на хидравлична, пневматична или електрическа система. Гайковерта не може да развива повече от една гайка едновременно.

5.7.2. Защита под купето

- Монтажа на защита под купето се разрешава само при ралита, при условие че тази защита е в съответствие с клиарънса на колата, която може да бъде демонтирана и която е предназначена единствено и само за предпазване на следните части: двигател, радиатор, окачване, скоростна кутия, резервоар, трансмисия, изпускателна система и бутилките на пожарогасителите.

- Защитата под купето може да се разпростира до цялата ширина на долната част на предната броня само в частта пред предната ос.

5.7.3. Интериор

а) седалки

- Предните седалки могат да бъдат премествани назад без да преминават вертикалната равнина дефинирана от предния край на оригиналната задна седалка. Измерването касаещо ограничението на преместването на предната седалка се прави от най-високата част на облегалката, когато тя е без подглавник или ако подглавника е интегриран в седалката от най-задната точка на облегалката на ниво раменете на пилота.

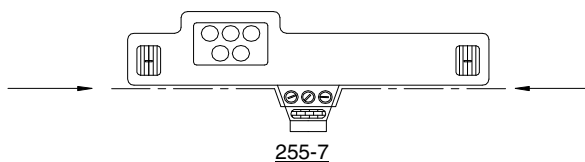
- задните седалки могат да бъдат демонтирани

б) табло

Декоративните елементи, разположени под таблото и които не са част от него могат да бъдат демонтирани.

Разрешава се демонтажа на част от централната конзола, която не съдържа уреди за управление на отоплението или измервателни прибори (съгласно черт.255-7).

Може да се използва табло, хомологирано за S2000 – Rally KIT Variant.



в) врати – тапицерия

- разрешава се да се премахне шумоизолационният материал от вратите, при условие, че не се модифицира тяхната форма.

- разрешава се да се премахне тапижерията на вратите заедно с елементите на страничната защита, с оглед да се мотира:

- панел за странична защита от композитен материал, хомологиран във VO Super 2000

Rally. С цел монтаж на защитна пяна срещу странични удари е задължителна употребата на следното хомологирано във VO S2000 – Rally:

- модификация на вътрешните части на вратата

- поликарбонатни странични стъкла (мин. Дебелина 4мм). Трябва да бъде възможен демонтажа на тези стъкла без употреба на инструменти.

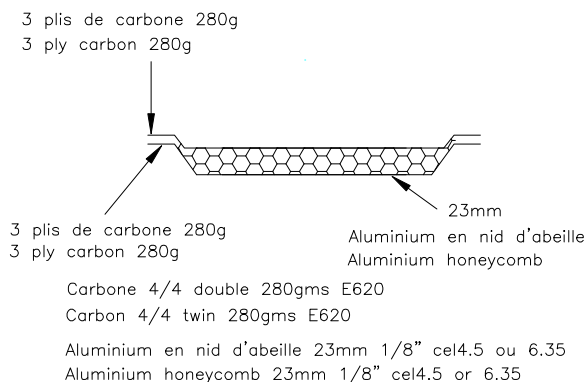
- тапицерия на вратите (шест пластове карбон или карбон/кевлар). Минимален обем на пяната – 60л (вж. документ озаглавен; Спецификация за 2009 г. – пяна за вратите)

Приложение:

- задължително за всички автомобили, хомологирани след 31.12.2009 г.

- задължително за всички коли след 01.01.2011г.

Той трябва да е в съответствие с черт.255-14 и неговата минимална височина трябва да се простира от основата на вратата до долната част на рамката на стъклото на вратата.



255-14

Задни врати

- енергоабсорбиращ материал, хомологиран във VO Super 2000 Rally.

- Ако оригиналната конструкция на вратите не е била модифицирана (премахване, дори частично, на тръби или усилвания), панелите на вратите могат да бъдат направени от метален лист с дебелина минимум 0,5мм, от карбон с дебелина мин. 1мм или от друг монолитен, незапалим материал с дебелина 2мм.

Правилата, споменати по – горе се отнасят и до тапицерията, разположена под задните странични стъкла на автомобили с две врати.

Минималната височина на панела за странична защита на вратите трябва да бъде от основата на вратата до долната част на рамката на стъклото.

г) под

Постелките са свободни и следователно могат да бъдат премахнати.

д) шумозащитен и изолиращ материал

- разрешава се премахването на топло и шумоизолиращ материал заедно с оригиналните предпазни колани и постелки.

- други шумоизолиращи материали и тапицерии:

Разрешава се премахването на другите шумоизолиращи материали и тапицерии с изключение на отбелязаните в членове 6.6.2.3 (врати) и 6.6.2.2. (табло).

е) механизми за повдигане на стъклата

Разрешава се подмяната на електрическите повдигачи на стъклата с механични такива. Ако задните стъкла са с ротационно отваряне с фиксирани такива ако оригинално има такива.

При автомобили с 1етири или пет врати, повдигащият механизъм на задните стъкла може да бъде подменен с устройство, което ги блокира в затворена позиция.

ж) Отоплителна система и климатик

- разрешава се премахването на оригиналната отоплителна система, при условие, че се запази системата против изпотпяване на стъкла или подобна такава.

- климатичната система може да бъде добавяна или демонтирана, но трябва да се осигури отопление.

з) кора под задното стъкло

Разрешава се да се премахне или да се премести при двубемни автомобили.

и) допълнителни аксесоари

Всички аксесоари, които нямат влияние към поведението на колата, например аксесоари подобряващи естетиката или комфорта на интериора (осветление, отопление, радио и т.н.) са разрешени без ограничение.

По никой начин тези аксесоари не бива да увеличават мощността на двигателя или да оказват влияние върху управление, трансмисия, спирачки или сцепление с пътя дори и по индиректен начин.

Всички органи за управление трябва да запазят функцията си предвидена от производителя.

Те могат да бъдат адаптирани за по-лесна употреба и достигане например : по-дълъг лост на ръчната спирачка, допълнителна планка върху педала на спирачката и т.н.

Рзрешава се следното:

- 1) Измервателни прибори като скоростомери и т.н. могат да бъдат инсталирани или подменяни и да имат други функции. Такива инсталации не трябва да създават никакъв риск. Скоростомерът не може да бъде демонтиран ако допълнителните правила на състезанието не го позволяват.
- 2) Клаксона може да бъде заменян и/или да се добави допълнителен в обсега на навигатора. Клаксона не е задължителен за затворени пътища.
- 3) Механизма за заключване на ръчната спирачка може да бъде демонтиран.
- 4) Волана е свободен. Системата за заключване на волана може да се блокира.
Системата за бързо освобождаване на волана трябва да се състои от фланец концентричен на оста на кормилния прът, боядисан в жълто, чрез анодизация или друго износ-

устойчиво жълто покритие и монтиран на кормилния прът зад волана.

Освобождаването трябва да става чрез издърпване на фланеца по оста на кормилния прът.

Версиите с ляв и десе волан са разрешени, при условие, че оригиналната и модифицираната кола са механично еквивалентни и функцията на частите остане идентична с определената от производителя.

- 5) Разрешава се добавянето на допълнителни отделения към жабката, допълнителни джобове във вратите при условие, че се използват оригиналните панели.
- 6) Разрешава се употребата на допълнителен изолационен материал към предното и задно торпеда за защита на екипажа от огън.

5.8. Електрическа система

а) Номиналното напрежение на електрическата система, включително и това на веригата за запалването трябва да бъде запазено.

Добавянето на релета и предпазители към електрическите вериги е разрешено, както и удължаване и добавяне на кабели.

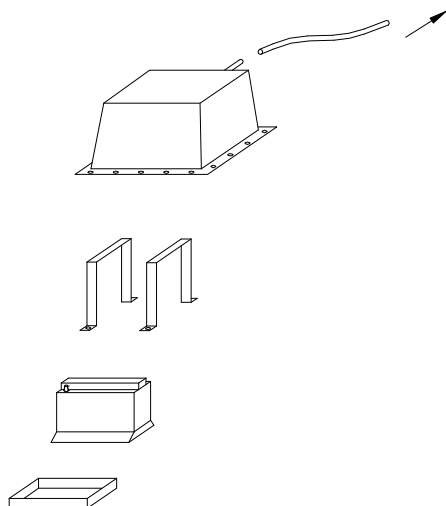
Електрическите кабели и техните проводни са свободни.

б) акумулаторна батерия

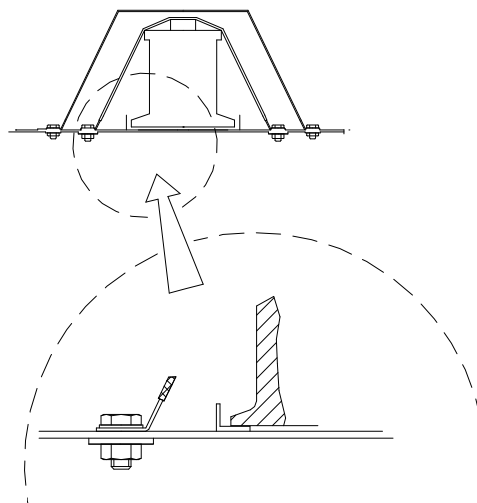
Марката и капацитета на батерията/батериите са свободни.

Всяка батерия трябва да бъде надеждно закрепена и покрита, за да се избегне късо съединение или теч. Броят на батериите, определен от производителя трябва да бъде запазен.

Ако батерията бъде преместена от оригиналното си положение, то тя трябва да бъде закрепена към купето чрез метална основа и две изолирани метални скоби, фиксирани към пода с болтове и гайки. За закрепването на тези скоби трябва да се употребяват болтове с минимален диаметър 10 мм, като под всеки болт трябва да има усилваща планка с дебелина минимум 3мм и площ минимум 20см², намираща се от долната страна на купето. Батериите трябва да бъдат покрити от херметична пластмасова кутия, независимо закрепена към батерията. Местоположението ѝ е свободно, но ако се намира в кабината, единственото разрешено място е зад предните седалки. Защитната кутия трябва да има отдушник с изход извън кабината (вж. Чертежи 255-10 и 255-11).



255-10



255-11

Ако батерията в кабината е суха, то тя трябва да бъде защитена електрически с кутия, която я покрива изцяло.

в) Генератор и регулатор на напрежение

Разрешава се употребата само на оригинален или хомологиран алтернатор. Задвижващата система на генератора не трябва да бъде модифицирана. Генератора и регулатора на напрежение могат да бъдат премествани, но трябва да запазят оригиналното си разположение (двигателен отсек, и т.н.).

г) осветление и пътепоказатели

Всички осветителни и сигнални устройства трябва да са в съответствие със законовите разпоредби на страната, в която се провежда състезанието или с международната конвенция за пътно движение.

Имайки предвид горното, местоположението на показателите и паркинг светлините може да бъде модифицирано, но оригиналните отвори трябва да бъдат затворени. Марката на осветителните устройства е свободна.

Осветителните устройства, които са част от стандартната екипировка, трябва да са тези, заложи от производителя и трябва да изпълняват функциите, предвидени от производителя за този модел.

Оригиналните фарове могат да бъдат подменяни с други, имащи същите функции, при условие, че не се изрязва купето и оригиналните отвори са изцяло затворени. Системата за работа на повдигащи се фарове, както и техният източник на захранване могат да бъдат модифицирани.

Предното стъкло, рефлектора и лампите са свободни.

Монтажа на допълнителни челни светлини се разрешава, при условие, че техният брой не надвишава осем (паркинг светлините и габаритите не се броят) и при условие, че общия брой е винаги четно число.

Оригиналните фарове могат да не се употребяват и могат да бъдат закрити с лепенка.

Разрешава се подмяната на правоъгълни фарове с два кръгли или обратно, закрепени на конзола със съответните размери, заемаща изцяло отвора на оригиналния фар. Разрешава се монтаж на светлина за заден ход, като ако е

необходимо, тя може да бъде вградена в купето, при условие, че тя се задейства само когато се включи задна скорост и се съблюдават полицейските изисквания. Ако се монтира нова планка с осветление за регистрационния номер, оригиналната система може да бъде демонтирана. Осветлението на регистрационния номер е задължително само при ралита.

Допълнителните регламенти на състезанието могат да издават бюлетини относно горните предписания.

д) електрически прекъсвачи и бутони, монтирани на кормилния прът свободно могат да бъдат променяни като употреба, позиция или брой, в случай, че се ползват допълнителни аксесоари.

5.9. Горивна система

а) резервоар е гориво

Резервоара трябва да бъде хомологиран в Super 2000 Rally KIT Variant разширение. Разрешава се употребата само на такъв резервоар без модификации.

Неговото разположение трябва да е определено в Super 2000 Rally KIT Variant разширение.

Монтажа на херметична преграда между резервоара и екипажа е задължителен.

Зареждането с гориво става задължително само чрез бързи връзки.

б) горивопроводи

Трябва да са от авиационен тип.

Монтажа на горивопроводите е свободен, при условията, предписани в чл.253-3 от приложение "J".

в) горивна помпа

Горивните помпи са свободни, при условие, че са монтирани вътре в резервоара.

Помпите трябва да бъдат отделени от кабината чрез пожарозащитно, херметично устройство.

Разрешава се добавянето на горивни филтри с макс. Обем на брой 0,5л.

Чл.6. Сигурност

Прилагат се предписанията за група N, описани в чл.253 на приложение "J".

Модификации, влизащи в сила от 01.01.2011г.

Чл4. Минимално тегло

4.1. Реалното тегло на колата без екипажа и неговата екипировка

Екипировката се състои от следното:

- **каска на пилота + HANS**
- **каска на навигатора + HANS**

През цялото време на състезание теглото на автомобила не може да бъде по – малко от определеното в този член

В случай на спор по време на претегляне, екипировката на екипажа (вж по-горе) трябва да бъде премахната; това включва каските, като външните слушалки могат да бъдат оставени в колата.

Употребата на баласт се разрешава при условията на чл.252-2.2 от общите предписания.

5.1. Двигател

.....

б) болтове

Гайките и болтовете могат да бъдат заменени, при условие, че новите са направени от желязо.

в) Гарнитури

Свободни

.....

5.1.2. Охлаждаща система

.....

Маркучите за охлаждаща течност, външни по отношение на блока на двигателя и техните аксесоари са свободни. Разрешава се употребата на маркучи от различен материал и диаметър.

Вентилаторите на радиатора са свободни.

Всички системи за впръскване на вода са забранени.

.....

5.1.3. Смазване

а) Маслена помпа

Маслената помпа трябва да бъде серийна или хомологирана в продължение S2000 – Rally. Зъбните колела и вътрешните части на помпата са свободни.

Величината на потока може да бъде увеличаавана по отношение на оригиналната (**при определени обороти на двигателя**).

Корпуса и позицията на помпата трябва да бъдат оригинални, но вътрешната страна на корпуса може да бъде обработвана.

Разрешава се монтаж на обтегач на веригата на маслената помпа.

.....

5.4. Управление

.....

г) серво управление

Задвижващата шайба и позицията (в двигателния отсек) на хидравличната помпа са свободни.

Механичната хидравлична помпа може да бъде заменена с електрическа такава (**както и обратното**), при условие, че електрическата помпа се монтира на серийни автомобили и е за обща продажба. Това трябва да бъде хомологирано в S2000 – Rally, VO.

Електрическа сервосистема за управление може да бъде заменена с хидравлична или електрохидравлична (както и обратното), при условие, че тази система е монтирана на серийни автомобили и е за обща продажба, и при условие, че механизмът за управлени (корпус и рейка), и кормилният прът са хомологирани в удължение на s2000 – Rally.

.....

5.5. Колела и гуми

.....

- **джантите задължително трябва да бъдат ляти.**

- За ралита на макадам се разрешават само джанти 6,5”x15” или 7”x15”

Ако джантите не са изляти от алуминиева сплав, минималното тегло за 6,5”x15” или 7”x15” е 8,6 кг.

- Ако е отбелязано в допълнителен регламент на състезанието (при ралита на сняг) максималния размер на джантата е 5,5”x16”.

.....
5.7. Купе

5.7.1. Екстериор
.....

Усилването на окачените части на шасито и купето чрез допълнителни части и/или материал се разрешава при следните условия: формата на усилващата част/материал трябва да следва повърхнината на частта, която се усилва и да има форма, сходна на нея, и максималната разрешена дебелина, измерена от повърхнината на оригиналната част е:

- 4мм за стоманени части

- 12мм за части от алуминиева сплав.

За части на купето, усилващите части/материали трябва да се разполагат в област, която не се вижда отвън.

Разрешава се оребряване, но не и правенето на кухини.

Усилващата част/ материал не трябва да има друга функция и неговата дебелина трябва да е еднаква навсякъде.

Терминът „окачени части” означава всички части, които се движат с окачването на колелата или с други думи, всички части, разположени в точките на въртене и осите на окачване.
.....

5.9. Горивен кръг
.....

Горивна помпа

Горивните помпи (**вкл. Техния брой**) са свободни, при условие, че те са инсталирани в резервоара. Помпите трябва да бъдат отделени от кабината чрез негоримо херметично устройство.

Разрешава се монтаж на горивни филтри с максимален капацитет на брой 0,5 л.

Чл.255 – 2010**Специфични правила за туристически автомобили Група А****Чл.1. Дефиниция**

Голяма група серийни туристически авотомибли

Чл.2. Хомологация

Минимум 2500 идентични бройки от тези коли, произведени в 12 последователни месеца.

Всички хомологации, валидни за група N са валидни за Група А.

„World Rally Car” (WR) е вариант на определен модел кола, предварително хомологирана в Група А и следователно трябва да бъде асемблирана като автомобил Група А.

Всички части, хомологирани във фиш “World Rally Car” (WRC) трябва да бъдат използвани в тяхната цялост.

За да участва в рали, кола Група А, нейните характеристики и дименсиите на нейните части винаги трябва да бъдат по – малки или равни на характеристиките и дименсиите, спесифицирани за “World Rally Car” (това не се прилага за турбокомпресори с променлива геометрия при дизелови двигатели).

Ако автомобил Група А оригинално не е в съответствие с горната точка, той трябва чрез VO тип хомологация да влезе в съответствие към дименсиите и характеристиките, спесифицирани за “World Rally Car” с оглед да може да участва в ралита.

Чл.3. Брой седалки

Туристическите автомобили трябва да имат минимум 4 седалки

Чл.4. Тегла

4.1. Теглата на автомобилите трябва да бъдат в съответствие със следната таблица, в зависимост от обема на техния двигател (виж чл.4.2 за изключения):

за ралита:

До	1000 cm ³ :			720 kg
над	1000 cm ³	до	1150 cm ³ :	790 kg
над	1150 cm ³	до	1400 cm ³ :	840 kg
над	1400 cm ³	до	1600 cm ³ :	920 kg
над	1600 cm ³	до	2000 cm ³ :	1000 kg
над	2000 cm ³	до	2500 cm ³ :	1080 kg
над	2500 cm ³	до	3000 cm ³ :	1150 kg
над	3000 cm ³	до	3500 cm ³ :	1230 kg
над	3500 cm ³	до	4000 cm ³ :	1310 kg
над	4000 cm ³	до	4500 cm ³ :	1400 kg
над	4500 cm ³	до	5000 cm ³ :	1500 kg
над	5000 cm ³	до	5500 cm ³ :	1590 kg
над	5500 cm ³ :			1680 kg

за други дисциплини:

до	1000 cm ³ :			670 kg
над	1000 cm ³	до	1400 cm ³ :	760 kg
над	1400 cm ³	до	1600 cm ³ :	850 kg
над	1600 cm ³	до	2000 cm ³ :	930 kg
над	2000 cm ³	до	2500 cm ³ :	1030 kg
над	2500 cm ³	до	3000 cm ³ :	1110 kg
над	3000 cm ³	до	3500 cm ³ :	1200 kg
над	3500 cm ³	до	4000 cm ³ :	1280 kg
над	4000 cm ³	до	4500 cm ³ :	1370 kg
над	4500 cm ³	до	5000 cm ³ :	1470 kg
над	5000 cm ³	до	5500 cm ³ :	1560 kg
над	5500 cm ³			1650 kg

4.2. При ралита, за автомобили с два двигателни моста и атмосферен двигател с обем между 1600 и 3000см³ или двигател с турбокомпресор и рестриктор, при условията на чл.5.1.8.3, с коригиран обем на двигателя по-малък или равен на 3000см³, минималното тегло е 1230 кг.

4.3. Това е реалното тегло на автомобила без екипаж и екипировката му и с максимум едно резервно колело.

Когато в автомобила има две резервни колела, едното трябва да бъде свалено преди претеглянето му.

По време на цялото състезание автомобилът не трябва да бъде с по-малко от минималното допустимо тегло, описано в този член.

В случай на спор по време на претеглянето, пълната екипировка на екипажа трябва да се отстрани; това включва и каски, като външните слушалки могат да бъдат оставени в колата.

В случай на съмнение, освен при ралита, техническите комисари могат да изпразнят резервоарите за консумативни течности, за да проверят теглото.

Употребата на баласт е разрешена при условията на чл. 252-2.2 от „Общи предписания”.

4.4. Само при ралита, минималното тегло на колата (при условията на чл.3) с екипаж (пилот, копилот и тяхната пълна екипировка) трябва да бъде: минималното тегло, определено от чл. 4.1. + 150 кг.

Само за рали, автомобили с два двигателни моста, с атмосферен двигател с обем между 1600 и 3000см³ или двигатели с турбокомпресор и рестриктор съгласно чл.5.1.8.3, заедно с еквивалентен обем по-малък или равен на 3000см³,

минималното тегло на колата (при условията на чл.4.3) с екипажа (пилот, копилот и тяхната пълна екипировка) трябва да бъде: 1380 кг.

Обръщаме внимание, че теглата дефинирани в чл. 4.1, 4.2 и 4.3 трябва да бъдат взети под внимание.

Чл.5: Разрешени модификации във връзка с общите условия

Независимо от свободата за модифициране, която настоящият член позволява, оригиналните механични части, необходими за придвижване на автомобила, а също така и всички аксесоари необходими за тяхното нормално функциониране, с изключение на която и да е част от: управление, спирачна система или окачване, преминали нормална машинна обработка от производителя за серийни автомобили, могат да бъдат обект на всякакви тунинг операции чрез полиране, шабероване, но не и подмяна.

С други думи, при условие, че винаги може да се установи произхода на една серийна част, то тя може да бъде шлифована, балансирана, пригаждана, намалявана или модифицирана чрез обработка.

В добавка на горното се разрешават химическа и топлинна обработка.

Модификациите, упоменати по - горе са разрешени при условие, че се спазват теглата и димензиите, които са записани в хомологационната форма.

Гайки и болтове:

Всеки един болт, винт или гайка могат да бъдат подменяни и да бъдат с какъвто и да е заключващ механизъм (шайба, осигуряваща гайка и т.н.).

Добавяне на материали и части:

Всяка добавка на материали и части е забранена, освен ако не е изрично разрешена от член в тези правила.

Веднъж премахнат материал не може да бъде използван отново.

Възстановяването на купето и геометрията на шасито след претърпяно произшествие е допустимо чрез добавяне на материали, необходими за ремонта (Бояджийски кит, заваръчен метал и т.н.); други части, които са износени или повредени, не могат да бъдат поправени чрез добавка или закрепване на материал, освен ако нарочен член от тези правила не го разрешава.

5.1. Двигател

5.1.1. Цилиндров блок – цилиндрова глава:

Разрешава се затварянето на неизползваните отвори на цилиндровият блок и цилиндровата глава, при условие, че това действие има за цел единствено тяхното затваряне.

Разрешава се разстъргване на цилиндрите с максимум 0.6мм по отношение на оригиналния диаметър, без това да води до увеличаване на обема, лимитиран от съответния клас. Подмяната на цилиндровите втулки е разрешено при същите условия, както при разстъргване, като материала на втулките може да е модифициран.

Цилиндровите втулки трябва да имат вътрешно кръгло сечение и да бъдат концентрични с цилиндрите, сухи или мокри, и отделени една от друга.

Шлифване на челната повърхнина на цилиндровия блок и цилиндровата глава са разрешени.

При роторни двигатели, при условие, че оригиналните дименсии на смукателните портове и изхода на изпускателите се вземе под внимание, смукателните и изпускателните колектори на цилиндровия блок са свободни.

5.1.2. Степен на сгъстяване

Степента на сгъстяване може да бъде модифицирана.

За двигатели с турбокомпресори, степента на сгъстяване не може да надвишава 11,5 : 1

Ако колата е хомологирана с по - висока степен на сгъстяване, то тя трябва да бъде модифицирана така, че да не надвишава 11,5:1

5.1.3. Гарнитура на цилиндровата глава

Свободна.

5.1.4. Бутала

Буталата, сегментите, пистонните болтове и техният осигуряващ механизъм са свободни.

5.1.5. Биели и коланов вал

Независимо от разрешените модификации, споменати в горния параграф „Общи условия”, се разрешават допълнителни механични обработки на колянвия вал и биелите, различни от тези на серийните детайли.

5.1.6. Основни и биелни лагери

Направата и материала са свободни, но въпреки това трябва да бъдат спазени техните оригинални тип и дименсии.

5.1.7. Маховик

Може да бъде модифициран съгласно параграф „Общи условия”, като оригиналния маховик трябва да може да бъде идентифициран.

5.1.8. Захранване с гориво и въздух:

Трябва да се вземат под внимание чертежи I и II (III – K1 и III – K2 за автомобили, хомологирани от 01.01.2010г.) от хомологационните форми на групи „А” и „В”.

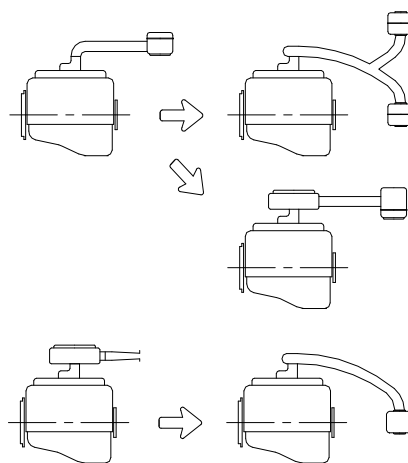
Жилото на газта и фиксиращият механизъм на бронята са свободни.

Въздушният филтър и неговата кутия са свободни.

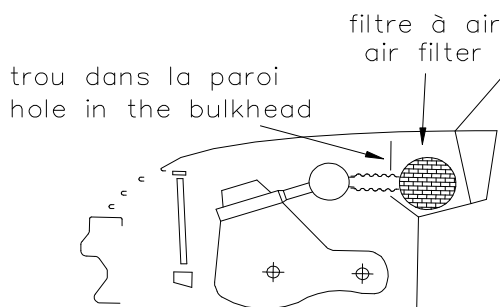
За атмосферни двигатели, смукателния тракт е свободен, но трябва да остане в двигателния отсек.

Въздушният филтър и неговата кутия могат да бъдат демонтирани, премествани в двигателния отсек или подменени с други (вж. черт.255 – 1).

Само при ралита се разрешава да се отреже част от торпедото, намираща се в двигателния отсек, за да се монтират един или повече въздушни филтри; въпреки това, това изрязване трябва да бъде стриктно ограничено до частите необходими за подобна инсталация (вж. Черт.255 – 6).



255-1



255-6

Ако входа за вентилация на кабината е в същата зона като входа на въздуха за двигателя, то тази зона трябва да бъде изолирана от въздушния филтър, в случай на пожар.

Тръбата между въздушния филтър и карбуратора(ите) или устройството за измерване на обем на въздуха е свободна.

Тръбата между устройството за измерване обема на въздуха и смукателния колектор на двигатели с турбокомпресори е свободна.

Разрешава се монтаж на решетка на отвора за входящ въздух.

Разрешава се да се демонтират противозамърсителните части, при условие, че не увеличават количеството на входящия въздух.

Горивните помпи са свободни. Те не могат да бъдат монтирани в купето, освен ако оригинално не са монтирани там и в този случай, те трябва да бъдат добре защитени.

Разрешава се монтажа на допълнителни горивни филтри с максимален капацитет половин литър.

Механизма за управление на газта е свободен.

Оригиналните топлообменници и интеркулери, или каквото и да е друго устройство, което изпълнява същата функция, трябва да бъдат запазени и да останат на оригиналната си позиция, което означава, че техните скрепителни елементи и позиция трябва да останат оригинални.

Тръбите между устройството за свръх пълнене, интеркулера и смукателния колектор са свободни (при условие, че останат в двигателният отсек), но тяхната единствена функция трябва да бъде да провеждат въздух и да съединяват различни части.

За двигатели с турбокомпресор, общият обем между рестриктора и дроселовата (дроселовите) клапи не трябва да надвишава 20 л.

В случай на въздушно водни интеркулери, тръбите свързващи интеркулера и неговия радиатор са свободни, но тяхната единствена функция е да провеждат вода.

Всяка една система за впръскване на вода в смукателния колектор и/или интеркулера е забранена.

При роторни и двутактови двигатели, вътрешните дименсии на портовете са свободни.

Задвижващата шайба на “G” компресора е свободна.

5.1.8.1. Карбуратор:

Карбураторите са свободни, но оригиналният им брой и принцип на работа трябва да бъде запазен, както и оригиналната им позиция.

Диаметъра и броят на дроселовите клапи трябва да бъде съгласно хомологационната форма.

5.1.8.2. Инжекцион:

Оригиналната система и нейният тип, такива каквито са специфицирани в хомологационната форма на автомобила (напр. К –jetronic) трябва да бъдат запазени, както и нейното разположение.

Елементите на системата за впръскване, регулиращи количеството постъпващо гориво в двигателя могат да бъдат модифицирани, но не и диаметъра на дроселовата клапа.

Устройството за измерване на въздуха е свободно.

Инжекторите(дюзите) са свободни, с изключение на техния брой, позиция, закрепване и принцип на работа.

Горивопроводите, хранящи инжекторите са свободни.

Електронният блок е свободен до толкова, до колкото не съдържа повече данни.

Регулаторът на налягане на горивото е свободен.

5.1.8.3. Ограничения при ралита:

броят на цилиндрите е ограничен до 6.

Обемът на двигателя се ограничава както следва:

а) атмосферни двигатели

- максимум 3л. за двигатели с два клапана на цилиндър

- максимум 2,5л. за двигатели с повече от два клапана на цилиндър.

Всички автотобили с един двигателен мост и с обем по-голям от 1600см³, използващи части хомологирани в КИТ вариант (VK), трябва да имат смукателен рестриктор съгласно хомологационните им форми.

б) двигатели със свръх пълнене

Номиналният обем е ограничен до максимум 2500см³.

Системата за свръх пълнене трябва да е в съответствие с тази на хомологираният двигател.

Всички автомобили със свръх пълнене трябва да са с рестриктор, закрепен на корпуса на компресора.

Целият въздух, необходим за хранване на двигателя трябва да преминава през този рестриктор, който трябва да отговаря на следното:

Максималният вътрешен диаметър на рестриктора е 34мм в продължение на минимум 3мм, измерени по посока на равнината, перпендикулярна на оста на въртене и разположена на максимум 50мм над равнината, преминаваща през най-горните точки на лопатките на компресора (вж. Черт.254 – 4).

Този диаметър трябва да е в съответствие независимо от температурните условия.

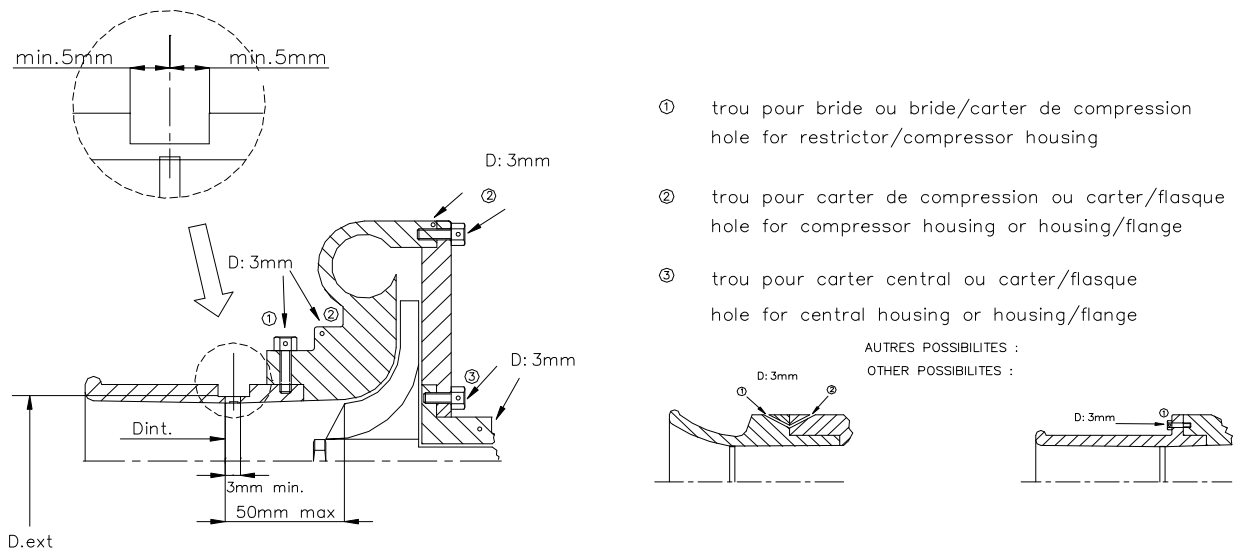
Външният диаметър на рестриктора в най - тясната му част трябва да бъде по-малък от 40мм в продължение на 5мм от всяка страна.

Монтажа на рестриктора към корпуса на турбо компресора трябва да бъде така изпълнен, че за да се демонтира, минимум два болта трябва да бъдат изцяло премахнати от тялото на компресора или рестриктора. Не се разрешава закрепване чрез щифтове.

За монтаж на рестриктора се разрешава отнемане или добавяне на материал от корпуса на компресора, изключително и само за тази цел.

Главите на болтовете трябва да бъдат разпробити, така че да могат да се пломбират.

Рестриктора трябва да бъде направен от монолитен материал и може да бъде пробиван единствено и само за монтиране и пломбиране, което се прави между два монтажни болта, между рестриктора (или свързването рестриктор – корпус), корпуса на компресора (закрепване на корпус – фланец) и корпуса на турбината (или корпус – фланец) (вж. черт.254 – 4).



254 – 4

За дизелови двигатели максималният вътрешен диаметър на рестриктора е 37мм, външният 43мм, при условията споменати по-горе (този диаметър може да бъде проверяван по всяко време без предупреждение).

В случай на двигател с два паралелни компресора, всеки компресор трябва да бъде ограничен с рестриктор, всеки с максимален вътрешен диаметър 24 мм и максимален външен 30мм при условията посочени по-горе.

Този рестриктор, който е задължителен при ралита, не е забранен в други дисциплини и състезателят решава дали да го използва.

5.1.9.Разпределителни валове

Свободни, с изключение на техният брой и броят на лагерите им.

Разрешено е да се добавят плъзгащи лагери към лагерите, но тяхната широчина не трябва да бъде по-голяма от тази на оригиналните.

Предварението е свободно.

Материала, типът и дименсиите на ангренажните колела, веригите и ремъците за задвижване на разпределителните валове са свободни.

Материала на лагеруването и ролките имащи отношение към разпределителния вал са свободни.

Пътя и броят на ангренажните ремъци и вериги са свободни.

Водачите и обтегачите на тези вериги или ремъци също са свободни, както и защитните им капаци.

5.1.10. Клапани

Материалът и формата на клапаните са свободни, както и дължината на стеблото им.

Другите характеристики и дименсии, отбелязани в хомологационната форма трябва да бъдат спазени, респективно и ъглите на клапаните.

Ходът на клапаните е свободен.

В случай на роторен двигател са валидни единствено дименсиите отразени в хомологационната форма по отношение на отворите на клапаните на главата (от страната към двигателя).

Чашките, контрите и водачите (дори и да не съществуват като оригинални части) не са обект на никакви ограничения. Разрешава се употребата на подложни шайби под пружините. Материалът на седлата е свободен.

5.1.11. Кобилици и пулове

Кобилиците могат да бъдат модифицирани съгласно чл.5 „Общи условия”. Диаметъра и формата на пуловете и кобилиците са свободни, но кобилиците трябва да бъдат взаимозаменяеми с оригинални такива. Разрешава се употребата на подложни пластини, за да бъдат регулирани.

5.1.12. Запалване

Запалителната бобина (и бобини), кондензатор, дистрибутор, прекъсвач и свещи са свободни по отношение на запалителната система (батерия/бобина или магнет), като се запазват такива, каквито производителят е предвидил за конкретния модел. Монтирането на електронна запалителна система, дори без механичен прекъсвач е разрешено при условие, че нито една механична част, различна от споменатите по-горе тук не е модифицирана или променена, с изключение на маховика и шайбата на колянвия вал, чийто модификации са ограничени в рамките на позволеното. При същите условия е възможна смяната на електронно запалване с механично такова.

Броят на свещите не може да бъде модифициран, а броят на бобините е свободен.

5.1.13. Охлаждане

При условие, че оригиналното закрепване на радиатора е запазено, фиксиращите конзоли и маркучите, които го свързват с двигателя са свободни. Разрешава се монтаж на екран към радиатора.

Вентилаторът и системата му на задвижване могат да бъдат променяни или премахвани свободно.

Разрешава се добавянето на вентилатор за всяка функция.

Термостата е свободен.

Димензиите и материала на перката са свободни, както и броят на лопатките.

Разрешава се монтирането на преливен съд.

Капачката на радиатора може да се заключва.

Разширителният съд може да бъде модифициран, а ако няма оригинален такъв, може да се добавя.

5.1.14. Смазване

Радиатора, масло/водо обменниците, тръбите, термостата, картера и цедката на маслената помпа са свободни, но без да се модифицира купето.

Броят на цедките на маслената помпа е свободен. Предавателното число на вътрешните части на маслената помпа е свободно. Разрешава се увеличаване на дебитата на маслената помпа.

Налягането на маслото може да бъде увеличено чрез смяна на пружината на разтоварващият клапан.

Корпусът на маслената помпа, както и неговия капак (ако има такъв), както и тяхната позиция в картера трябва да бъдат оригинални. Но вътрешността на корпуса и капака могат да бъдат обработвани. Разрешава се монтаж на обтегач на веригата на маслената помпа.

Разрешава се добавяне на допълнителни маслопроводи в блока на двигателя, които могат да бъдат използвани за разпръскване на масло. Тези маслопроводи не трябва

да имат структурна функция. Те могат да имат клапан за управление на дебита, само когато серийният блок на двигателя има такъв (броят и типа на клапаните трябва да бъдат идентични с оригиналните серийни).

Монтажът на маслен радиатор извън купето е разрешен при условие, че е разположен под хоризонталната равнина на главината по такъв начин, че не излиза извън общия периметър на колата гледна отгоре, застанала на стартова линия, без да се модифицира купето.

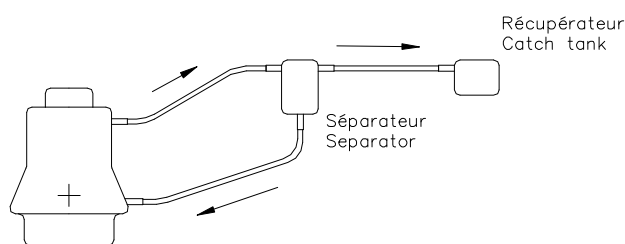
Монтажа на маслен радиатор по този начин не разрешава добавянето на обграждаща аеродинамична структура.

Всички отвори за въздух трябва да имат функция единствено да провеждат въздух за охлаждане на радиатора и не трябва да имат аеродинамичен ефект.

Ако системата за смазване включва отдушник, той трябва да завършва в маслоуловителен резервоар.

Маслоуловителя трябва да има обем 2л. за двигатели с обем до 2000см³ и 3л. за двигатели с обем над 2000см³.

Контейнерът трябва да бъде направен от пластмаса, в противен случай трябва да има прозрачно прозорче. Може да се монтира сепаратор въздух/масло извън двигателя (максимален обем – 1л.) съгласно черт.255 – 3.



255-3

Маслото трябва да изтича от маслоуловителя към двигателя единствено по гравитационен път.

Разрешава се монтажа на вентилатор за охлаждане на маслото, но той не трябва да има аеродинамичен ефект.

Уред за налягане на масло

Уредът за налягане на масло е свободен, но трябва винаги да бъде в колата и да няма друга функция. Може да бъде преместван по отношение на оригиналната си позиция.

Маслен филтър

Монтажът на маслен филтър или филтриращ елемент е задължителен, като целия поток на маслото трябва да преминава през този филтър или елемент.

Филтъра или филтриращият елемент са свободни, при условие, че са заменяеми с оригинални такива.

5.1.15. Двигател: тампони – ъгъл и позиция:

Тампоните са свободни (но не и техният брой), при условие, че ъгълът и позицията на двигателя в двигателния отсек не са модифицирани и са спазени изискванията на чл.5.7.1 и чл.5 „Общи условия”.

Конзолите могат да бъдат заварявани към двигателя и към купето, и тяхната позиция е свободна.

5.1.16. Изпускателна система:

Трябва да се взимат предвид чертежи III и IV (черт. III – L1 и III – L2 за автомобили, хомологирани от 01.01.2010г) от хомологационната форма на група A/B. Изпускателната система след изпускателния колектор е свободна, при условие, че се спазват максимално допустимите нива за шум в страната/страните, в които се провежда състезанието.

Изходът на ауспуфа трябва да бъде в периметъра на колата (вж. общи предписания, чл.252-3.6).

За WRC, трябва да се монтира ефективна топлинна защита около изпускателната система, с оглед да се избегне провеждането на топлина към по-хладни части на автомобила.

За автомобили с турбо компресори се допуска модифициране на изпускателната система само след турбокомпресора.

За автомобили с роторни двигатели, размерите на тръбите на изпускателната система са свободни, при условие, че са спазени оригиналните дименсии на входящите отвори на изпускателния колектор. Разрешава се монтаж на екрани на изпускателната система и турбокомпресора, при условие, че единствената им функция е термична защита.

- атмосферни двигатели:

Потока на изгорелите газове не трябва да бъде модифициран чрез електронни или механични устройства.

- двигатели със свръх пълнене:

Потока на изгорелите газове може да бъде модифициран единствено чрез waste – gate и/или впръскване на свеж въздух в изпускателния колектор.

5.1.17. Задвижващи шайби, ремъци и вериги за спомагателни части, разположени извън двигателя:

Материалът, типът и дименсиите на шайбите, веригите и ремъците, задвижващи спомагателните части са свободни.

Пътят и броят на ремъците и веригите са свободни.

5.1.18. Гарнитури:

Свободни.

5.1.19. Пружини в двигателя:

Пружините не са обект на ограничения, но трябва да запазят оригиналния си принцип на функциониране.

5.1.20. Стартер

Трябва да се запази, като марката и типът му са свободни.

5.1.21. Налягане на свръх пълнене

Това налягане може да бъде модифицирано съгласно чл.5.1.19. и чл.5 от Общи условия. Връзката между корпуса на waste – gate може да се направи регулируема, ако не е оригинално такава. Оригиналната система за работа на waste-gate може да бъде модифицирана и направена регулируема, но тази система трябва да бъде запазена.

Механичната система трябва да остане механична, електрическата - електрическа и т.н.

5.1.22. Блокиращ винт

Блокиращ винт може да бъде използван единствено за фиксиране на капците на цилиндровия блок и цилиндровата глава. Този винт не трябва да се ползва за фиксиране на други части.

5.2. Трансмисия

5.2.1. Съединител

Съединителят е свободен, но трябва да се запазят хомологирания кожух и принципът му на действие. Разрешава се монтирането на резервоарите за флуид да бъде в кабината. В този случай, те трябва да бъдат надеждно закрепени и защитени от теч и пламък с херметична, негорима преграда.

5.2.2. Скоростна кутия

Забранени са конверторни скоростни кутии.

Разрешава се допълнително устройство за смазване и охлаждане на маслото (циркуляционна помпа, радиатор и отвори за въздух, разположени под колата), при условията на чл.5.1.14. , но трябва да се запази оригиналният принцип на смазване. Скоростна кутия, хомологирана като допълнителна с маслена помпа, може да бъде използвана без тази помпа.

Вентилатор, монтиран за охлаждане на маслото на скоростната кутия, не трябва да има аеродинамичен ефект.

Вътрешността на скоростната кутия е свободна.

Предавателните числа трябва да бъдат хомологирани в група А.

Конзолите на скоростната кутия са свободни, но не и техният брой.

Могат да бъдат използвани:

- серийни корпуси със серийни предавателни числа или един от комплектите допълнителни предавателни числа.
- Един допълнителен корпус може да се ползва само с един допълнителен комплект предавателни числа.

5.2.3. Главно предаване и диференциал

Разрешава се монтажа на диференциал с ограничено приплъзване, но при условие, че е монтиран в оригиналния корпус и без друга модификация, различна от разрешената в параграф „Общи условия”

Оригиналният диференциал също може да бъде блокиран.

Оригиналният принцип на смазване на задната ос трябва да бъде запазен.

Разрешава се допълнително устройство за охлаждане на маслото (циркуляционна помпа, радиатор и отвори за въздух, разположени под колата) при условията на чл.5.1.14.

Разрешава се монтаж на маслен радиатор и/или маслена помпа в багажника (без да се модифицира серийното купе), но трябва да е/са отделена/и с херметична, негорима преграда от кабината на екипажа.

Конзолите на диференциала са свободни.

Употребата на активни диференциали (т.е. всяка система, управляваща директно настройките на диференциалите като първоначален натяг, налягане) е забранена при всички автомобили с един двигателен мост.

За автомобили с два двигателни моста, предния и заден диференциали и самоблокиращата система трябва да бъдат в съответствие със следните точки:

- Разрешават се само изцяло механични системи.
- Диференциалите трябва да бъдат планетарни или епициклични едноетапни.

- Самоблокиращата система трябва да бъде пластинчат тип.

Никой от параметрите на преден или задни диференциали не може да бъде модифициран, освен с помощта на инструменти, когато колата е спряла от движение. За WRC могат да се използват само хомологирани преден и заден диференциали.

5.2.4. За WRC се прилагат следните мерки към хидравличните системи:

- хидравличното налягане в тръбите на системата трябва да се върне до 0 в момента, в който двигателят се загаси.
- номиналното налягане в тръбите не трябва да надвишава 150 bar.

5.2.5. Валове на трансмисията

Забранени са титаниеви полувалове.

Титаниеви кардани са забранени, с изключение на случаи, които са специално разгледани от РАБОТНАТА РАЛИ ТЕХНИЧЕСКА КОМИСИЯ.

5.3. Окачване

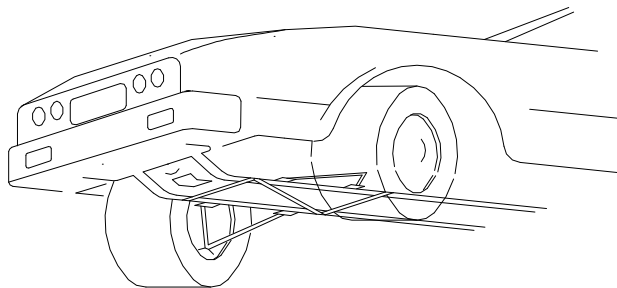
Позицията на оста на въртене на горните монтажни точки на окачването към купето трябва да се запази непроменена.

В случай на въздушно – хидравлично окачване, тръбите и клапаните, свързани към сферите (пневматични елементи или части) са свободни.

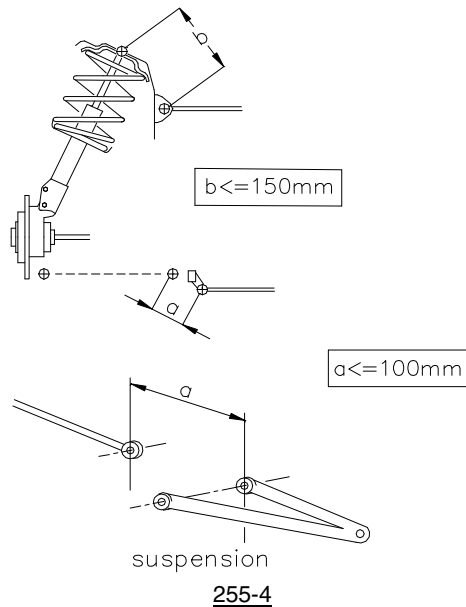
5.3.1. Разрешава се монтирането на усилващи елементи на присъединителните точки на окачването към купето или шасито в същата ос, от всяка страна по надлъжната ос на колата.

Разстоянието между точката на закрепване на окачването и точката на закрепване на усилващият елемент не може да бъде повече от 100мм, освен ако усилващият елемент е напречен и хомологиран с предпазната клетка или е горна греда, закрепена към окачване тип „макферсън” или друго подобно.

В последния случай, максималното разстояние между точката на закрепване на усилващият елемент и горната точка на движение може да бъде 150мм (чертежи 255-2 и 255-4). Този усилващ елемент не може да бъде монтиран на други точки на купето или механични части.



255-2



5.3.2. Усилването на монтажните точки на купето/шасито чрез добавяне на материал е разрешено, но две отделни части не могат да бъдат събирани заедно и да оформят едно цяло.

5.3.3. Анти - рол бар

Хомологираните от производителя анти - рол бар могат да бъдат променени или премахвани, при условие, че техните монтажни точки на купето останат непроменени.

Тези точки на закрепване могат да бъдат използвани за монтирането на усилващи елементи.

- разрешават се само механични системи анти - рол бар.
- разрешава се настройките на анти - рол бара да се променят директно от пилота при използването само на механична система без външна сила.
- Забранява се всякаква връзка между демпферите.
- Забранява се всякаква връзка между преден и заден анти - рол бар.
- Забранени са титаниеви анти - рол бари.

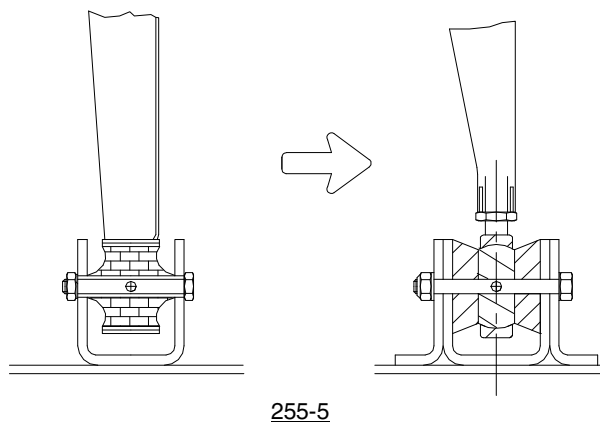
5.3.4. Шарнирите могат да бъдат от различен материал от оригиналните.

Точките на закрепване на окачването към купето и шасито могат да бъдат модифицирани:

- чрез употребата на "Uniball". Оригиналният носач може да бъде отрязан и да бъде заварено ново легло за "Uniball".

Трябва да се използват скоби за закрепване на „Uniball”

- чрез употребата на винт с по-голям диаметър.
- чрез усилване на точката на закрепване, като се добавя допълнителен материал в рамките на 100мм от тази точка
- позицията на центъра на движение не може да бъде променена (вж. черт. 255-5).



255-5

5.3.5. Дименсиите на пружините са свободни, но не и техният тип и материал (който трябва да бъде феро материал т.е. 80% желязо). Леглата на пружините могат да бъдат направени регулируеми, дори за това да е необходима употребата на допълнителен материал.

Спиралната пружина може да бъде заменена с две или повече от същия тип, концентрични или серийни, но при условие, че те могат да бъдат монтирани чрез модификации специфицирани в този член.

Височината на окачването може да се регулира само чрез инструменти и когато колата е неподвижна.

5.3.6. Амортисьори

Марката е свободна, но не и техният брой, тип (рамена и т.н.), системата им (хидравлична, фрикционна, смесена и т.н.), нито техните скрепителни елементи.

Проверката на принципа на работа на амортисьорите се провежда както следва: Демонтират се пружините или торсионните щанги и автомобила трябва да потъне до шок тампоните за по - малко от 5 минути.

По отношение на принципът на работа, газовите амортисьори се считат за хидравлични. С оглед да се смени демпферният елемент на окачване тип макферсън или аналогично такова, е необходимо да се смени целия пълнител, като новата част трябва да бъде механично еквивалентна на оригиналната, с изключение на демпферният елемент и чашката на пружината.

Ако амортисьорите имат отделни разширителни резервоари, монтирани в купето или багажника и той не е отделен от кабината, те трябва да бъдат здраво закрепени и да имат защита.

Разрешава се монтажът на ограничител на хода на окачването.

Разрешено е само едно жило на колело, като неговата единствена функция е да ограничи хода на колелото, когато амортисьора не е притиснат.

Всякакво серво управление, активиращо усилваща система, работеща директно или индиректно върху частите на окачването е забранена.

Разрешава се електронна система за регулиране на амортисьорите.

Всяка система за електронен контрол на амортисьорите е забранена.

5.3.7. Носачи

Забранени са титаниеви носачи, с изключение на случаите, които са разгледани от ТЕХНИЧЕСКА РАБОТНА ГРУПА.

5.4. Колела и гуми

Колелата са свободни при условие, че те могат да се поберат в оригиналното купе; това означава, че горната част на цялото колело, разположено вертикално върху центъра на главината трябва да бъде покрито от купето, измервано вертикално. Закрепването на колелото чрез болтове свободно може да бъде променяно на закрепване чрез щифтове и гайки.

Само за ралита джантата трябва да бъде закрепен посредством минимум четири болта или чифта.

Употребата на гуми, предвидени за мотоциклети е забранена. Не се разрешава широчината на комплекта гума/джанта във връзка с обема на двигателя на колата да надвишава следното:

За ралита:

до	1000 cm ³ :			7"
от	1000 cm ³	до	1150 cm ³ :	7"
от	1150 cm ³	до	1400 cm ³ :	8"
от	1400 cm ³	до	1600 cm ³ :	8"
от	1600 cm ³	до	2000 cm ³ :	9"
от	2000 cm ³	до	2500 cm ³ :	9"
от	2500 cm ³	до	3000 cm ³ :	9"
от	3000 cm ³	до	3500 cm ³ :	9"
от	3500 cm ³	до	4000 cm ³ :	9"
от	4000 cm ³	до	4500 cm ³ :	9"
от	4500 cm ³	до	5000 cm ³ :	9"
от	5000 cm ³	до	5500 cm ³ :	9"
над	5500 cm ³ :			9"

За други дисциплини:

до	1000 cm ³ :			7"
от	1000 cm ³	and up to	1150 cm ³ :	7"
от	1150 cm ³	and up to	1400 cm ³ :	8"
от	1400 cm ³	and up to	1600 cm ³ :	8"
от	1600 cm ³	and up to	2000 cm ³ :	9"
от	2000 cm ³	and up to	2500 cm ³ :	9"
от	2500 cm ³	and up to	3000 cm ³ :	9"
от	3000 cm ³	and up to	3500 cm ³ :	10"
от	3500 cm ³	and up to	4000 cm ³ :	10"
от	4000 cm ³	and up to	4500 cm ³ :	11"
от	4500 cm ³	and up to	5000 cm ³ :	11"
над	5000 cm ³ :			12"

За WRC и KIT CAR, диаметъра на джантата е свободен, но не по-голям от 18''.

За други автомобили, диаметъра на джантата може да бъде увеличаван или намаляван с до 2'' по отношение на оригиналните размери. Въпреки това, диаметъра на джантата не може да надвишава 18''.

В добавка за всички автомобили и само за състезания на макадам, дименсиите на колелата са ограничени както следва:

- ако широчината на колелото е по-малка или равна на 6'', максимално разрешеният диаметър е до 16''

- ако широчината на колелото е по-голяма от 6'', максималният диаметър е ограничен до 15''.

При ралита, максималният диаметър на колелото е 650мм, без да се включват шиповете, ако гумите имат такива.

Само при ралита :

Забранява се употребата на ковани магнезиеви джанти с диаметър по-малък от 18''.

Забранява се употребата на ковани магнезиеви джанти с размер 8x18'' и тегло по-малко от 7,8кг.

Освен при ралита, когато колелото се фиксира чрез централна гайка, то тя трябва да се осигурява чрез пружинен щифт, който трябва да бъде подменян при всяка смяна на колелото.

Осигуряващите пружинни щифтове трябва да бъдат боядисани „Dayglo” червено. Резервни осигуряващи щифтове трябва да бъдат на разположение по всяко време.

5.5. Спирачна система

Спирачната система е свободна, при условие, че:

-включва минимум два независими кръга, задействани от един педал.

(между спирачният педал и спирачните апарати трябва да има два независими кръга без връзка по между им, различна от механичен, балансиращ спирачната сила механизъм.)

Не се допуска устройство или система, монтирано между главният спирачен цилиндър и спирачните апарати.

Data logging сензори, контактни ключета за стоп светлини, предни и задни механични ограничители и ръчни спирачки, активирани директно от пилота, не се считат за „системи”.

5.5.1. Фрикционен материал:

Материала и методът на закрепването му (занитен и залепен) са свободни, при условие, че са запазени дименсиите му.

5.5.2. Серво спирачки, регулатори на спирачното усилие, анти – блокиращи устройства

Серво спирачките могат да бъдат изключени и демонтирани; регулаторите на спирачното усилие и анти – блокиращите устройства могат да бъдат изключени, но не и демонтирани. Устройствата за регулиране са свободни.

Устройствата за регулиране на силата на спирачното усилие не могат да бъдат премествани от оригиналната им позиция (двигателен отсек, кабина и т.н.).

5.5.3. Охлаждане на спирачките

Предпазните щитове могат да бъдат модифицирани или премахвани, но не може да се добавя материал.

Разрешава се само по един въздухопровод на колело с вътрешен диаметър максимум 100мм.

Тази тръба може да бъде двойна, но в този случай всяка тръба трябва да има максимален вътрешен диаметър 70мм.

Въздуховодите не могат да излизат извън периметъра на колата, гледана отгоре.

5.5.4. Спирачни дискове

Единствената разрешена операция е изправяне. Разрешава се монтаж на устройство, премахващо калта от спирачните дискове и/или колелата.

5.5.5. Ръчната спирачка може да бъде изключена, но само за затворени състезания (писта, планински, слалом).

5.5.6. Хидравлични тръби

Хидравличните тръби могат да бъдат подменяни с такива използвани в самолетостроенето.

Резервоарите за спирачна течност могат да бъдат монтирани в кабината. В този случай, те трябва да бъдат защитени с херметична негорима преграда.

5.5.7. Спирачни апарати

Разрешава се употребата само на спирачни апарати, хомологирани в група А.

Разрешава се само един спирачен апарат на колело. Сечението на буталото на спирачния апарат трябва да е кръгло.

5.5.8. Главен спирачен цилиндър

Трябва да е хомологиран.

5.6. Управление

Серво усилвателят на управлението може да бъде изключен, но не и демонтиран.

5.6.1. Забранява се употребата на системи, които управляват повече от две колела.

5.6.2. Серво системите не могат да бъдат управлявани по електронен път.

Тези системи не могат да имат никаква друга функция, освен да намаляват физическото усилие необходимо за управлението на колата.

Ако сериен автомобил е с електронно управляема серво система и този тип система е запазена, не се разрешава никаква модификация, но блока за електронно управление може да бъде препрограмиран.

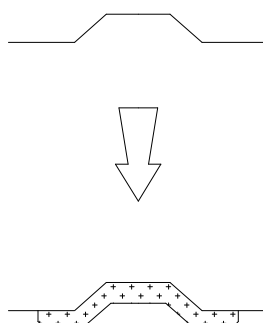
Разрешава се употребата на друг тип серво система, при условие, че тя не се управлява електронно и е хомологирана.

5.7. Купе – шаси

5.7.1. Олекотяване и усилване

Разрешава се усилване на еластичните части на купето и шасито, при условие, че употребявания материал следва оригиналната форма на детайла и е в контакт с него.

Разрешава се усилване чрез композитни материали съгласно този член и черт.255-8.



255-8

Изоляционният материал може да бъде премахнат от долната страна на пода, от двигателния отсек, от багажника и подкалниците.

Непотребните конзоли (напр. На резервното колело), разположени на шасито/купето могат да бъдат премахнати, освен ако не са във връзка с механични части, които не могат да бъдат премествани или премахвани. Разрешава се затварянето на отвори в купето, двигателния отсек, багажника и крилата.

Отворите могат да бъдат затворени с ламарина или пластмаса, могат да бъдат заварявани, залепвани или занитвани. Другите отвори на купето могат да бъдат затваряни единствено чрез лепенка.

5.7.2. Екстериор

5.7.2.1. Брони

Буферите могат да бъдат премахнати.

5.7.2.2. Капачки на главините и тасове

Капачките на главините могат да се премахнат. Тасовете на колелата трябва да се демонтират.

5.7.2.3. Чистачки

Мотора, позицията, перата и механизмът са свободни, но трябва да има минимум една чистачка на челното стъкло.

Устройството за измиване на фаровете може да бъде демонтирано.

Обема на резервоара за чистачките е свободен и резервоара може да бъде преместван в купето съгласно чл.252.7.3., в багажника или двигателния отсек.

5.7.2.4. Външните декоративни лайстни могат да бъдат демонтирани. Всички части, следващи външния контур на купето и с височина по-малка от 25 мм се считат за декоративни лайстни.

5.7.2.5. Точките за повдигане с крик могат да бъдат усилявани, премествани и техният брой да бъде увеличаван.

5.7.2.6. Разрешава се упоробата на капаци на фаровете, при условие, че тяхната единствена цел е да ги защитят и нямат аеродинамичен ефект.

5.7.2.7. Имайки предвид различните полицейски изисквания във всяка страна, типът и разположението на регистрационните номера са свободни.

5.7.2.8. Разрешава се премахването на монтажните планки на регистрационните номера, но не и системата за тяхното осветяване.

5.7.2.9. Разрешава се допълнително закрепване на челното и страничните стъкла, при условие, че това не подобрява аеродинамиката на автомобила.

Разрешава се употребата само на серийни челни стъкла или такива, които са хомологирани във вариант опция и тяхното тегло е по-голямо от 9,2кг.

5.7.2.10. Монтажа на защитна скара се разрешава само при ралита, при условие че тази защита е в съответствие с клиарънса на колата, която може да бъде демонтирана и която е предназначена единствено и само за предпазване на следните части: двигател, радиатор, окачване, скоростна кутия, резервоар, трансмисия, изпускателна система и бутилките на пожарогасителите.

Тази защита трябва да бъде направена или от алуминиева сплав, или от стомана с минимална дебелина 4мм за алуминий и 2мм за стомана. Разрешава се усиляването на горната част с метални или композитни ребра и добавянето на неконструктивни композитни елементи.

Защитните скари могат да се разпростират до цялата широчина на долната част на предната броня само в частта пред предната ос.

5.7.2.11. Разрешава се подгъването на краищата на стоманената защита или намаляване размера на краищата на пластмасовите крила и брони ако тези краища влизат в обема заеман от колелото.

Пластмасовите подкалници могат да бъдат демонтирани.

Пластмасовите елементи могат да бъдат заменени с алуминиеви или пластмасови такива със същата форма.

Закрепването на крилата чрез заварка може да бъде заменено със закрепване чрез болтове.

5.7.2.12. Само за писти

Разрешава се употребата на пневматични крикове, при условие че няма бутилка със сгъстен въздух в колата.

Само при ралита: крика трябва да се задвижва само ръчно (от пилота или ко пилота) т.е. без помощта на хидравлична, пневматична или електрическа система. Гайковерта не може да развива повече от една гайка едновременно.

5.7.2.13. „Полите” са забранени. Всички нехомологирани устройства или конструкции проектирани да запълват изцяло или частично разстоянието между купето и земята са забранени при всички случаи. Защитите разрешени от чл.255.5.7.2.10. не трябва да имат аеродинамичен ефект върху колата.

5.7.2.14. Не се разрешава модифициране на пантите.

Пантите на капачите и задната врата са свободни, при условие, че не се променят тяхното разположение и функции.

5.7.3. Кабина

5.7.3.1. Седалки

Предните седалки могат да бъдат премествани назад, но не и отвъд вертикалната равнина, дефинирана от предния край на оригиналната задна седалка.

Ограничението, касаещо предната седалка, се формира от височината на облегалката без подглавника, а ако подглавника е вграден в седалката – от най-задната точка от раменете на пилота.

Втората седалка и задните седалки могат да бъдат демонтирани.

5.7.3.2. Ако резервоара за гориво е монтиран в багажника и задните седалки са демонтирани, трябва да има негорима, херметична преграда, разделяща кабината от резервоара.

В случай на двубемни автомобили се разрешава употребата на неконструктивна разделяща стена от прозрачна негорима пластмаса между купето и резервоара.

За двубемни автомобили, хомологирани от 01.01.1998г. с резервоар в багажника, трябва да има негорима, херметична кутия, която да обгражда резервоара и отворите за пълнене.

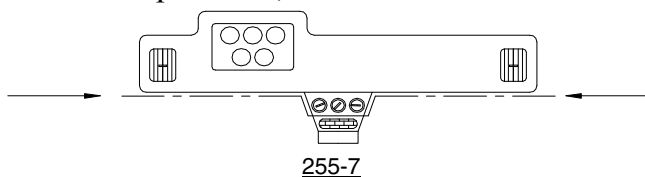
За трибемни автомобили, хомологирани от 01.01.1998г., кабината трябва да бъде отделена с негорима херметична преграда от резервоара.

Въпреки това се препоръчва тази херметична преграда да бъде заменена с кутия, както при двубемните автомобили.

5.7.3.3. Табло

Допълнителните елементи разположени под таблото, които не са част от него могат да бъдат демонтирани.

Разрешава се демонтажа на част от централната конзола, която няма органи за управление или уреди (съгласно черт.255-7).



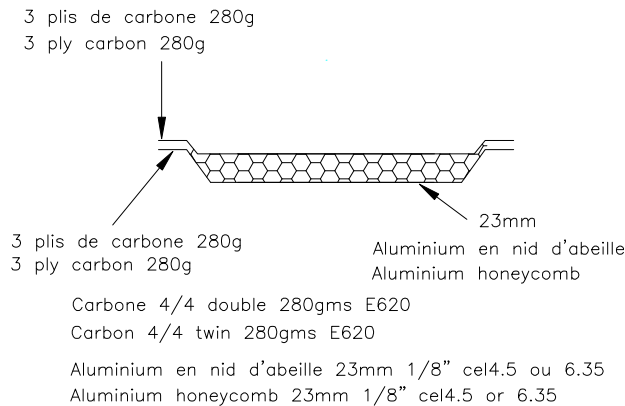
5.7.3.4. Врати – тапицерия

Разрешава се демонтажа на шумоизолиращия материал от вратите, при положение, че това не променя тяхната форма.

В случай на кола с две врати, тапицерията, намираща се зад задните две странични стъкла също може да бъде демонтирана, но трябва да бъде заменена с такава направена от негорим композитен материал.

а) разрешава се премехването на тапицерията от вратата заедно с гредата за странична защита с оглед монтажа на защитен панел, който е направен от негорими композитни материали.

Минималната конфигурация на този панел трябва да е в съответствие с черт.255-14



255-14

б) ако оригиналната конструкция на вратите не е била модифицирана (премахване, дори частично на тръби или усилвания), панелите на вратите могат да бъдат направени от метален лист с дебелина минимум 0,5мм, от карбон с дебелина минимум 1мм или от друг монолитен, незапалим материал с дебелина минимум 2мм.

Минималната височина на този панел трябва да бъде до рамката на стъклото. Разрешава се подмяната на електрическите повдигачи на стъклата с ръчни такива. В случай на коли с четири или пет врати, механизмът на задното стъкло може да бъде подменен с устройство, което го заключва в затворена позиция.

5.7.3.5. Под

Постелките на пода са свободни, следователно могат да бъдат премахнати.

5.7.3.6. Други шумозащитни материали и тапицерии

Други шумозащитни материали и тапицерии, освен тези, които са споменати в чл.5.7.3.4. (врати) и 5.7.3.3. (табло) могат да бъдат демонтирани.

5.7.3.7. Отопление

Оригиналната система за отопление може да бъде демонтирана, но системата против изпотпяване на стъклата трябва да бъде запазена.

5.7.3.8. Климатик

Може да бъде добавен или премахван, но отпленето трябва да бъде осигурено.

5.7.3.9. Волан

Свободен; системата против кражба може да бъде демонтирана.

Механизмът за бързо сваляне на волана трябва да се състои от фланец, концентричен на оста на волана, оцветен в жълто чрез анодизация или друго устойчиво жълто покритие и трябва да бъде монтиран на кормилния прът зад волана.

Освобождаването трябва да става чрез издърпване на фланеца по оста на кормилния прът.

5.7.3.10. Разрешава се монтаж на предпазна клетка (черт.253-8)

5.7.3.11. При двубодемни автомобили се разрешава демонтажа на задната декоративна кора.

5.7.3.12. Въздуховоди

Въздуховодите могат само да минават през кабината ако тяхното предназначение е да я вентилират.

5.7.4. Допълнителни аксесоари

Всички тези, които нямат отношение към поведение на колата са разрешени, например такива, които подобряват естетиката или комфорта на интериора (осветление, отопление, радио, и т.н.)

Не се разрешава тези аксесоари да увеличават мощността на двигателя или да оказват влияние върху управление, трансмисия, спирачки, или поведение на пътя дори и по индиректен начин.

Всички уреди за управление трябва да запазят ролята си, предвидена от производителя.

Те могат да бъдат адаптирани за улесняване на достигането и употребата им, например по-дълъг лост на ръчната спирачка, допълнителна планка върху спирачния педал и т.н.

Снемане на информация за обороти може да става само чрез използване на "Hall" датчик или индуктивни сензори, задействани от зъбно колело.

- 1) Оригиналните стъкла на хомологирана кола могат да бъдат модифицирани, но трябва да бъдат хомологирани.
- 2) Измерителни прибори като скоростомери и т.н. могат да бъдат монтирани или подменяни и могат да имат различни функции, като това не трябва да носи никакъв риск. Скоростомера не може да се демонтира ако допълнителният регламент на състезанието го забранява.
- 3) Клаксона може да бъде променян или да бъде добавен допълнителен в обсега на ко-пилота. Клаксона не е задължителен на затворени пътища.
- 4) Електрическите прекъсвачи и уреди за управление, монтирани на кормилния прът могат да бъдат променяни по отношение на тяхната позиция или брой, в случай, че са допълнителни аксесоари.
- 5) Разрешава се монтажа на ръчна спирачка без фиксатор.
- 6) Резервно колело(ла) не е(са) задължителни.

Ако има резервни колела, те трябва да бъдат надеждно закрепени и да не бъдат в пространството предвидено за екипажа.

Ползването на резервно колело(колела) не трябва да води до променяне на външността на купето.

- 7) Разрешава се добавянето на допълнителни отделения към жабката или джобове на вратите ако се ползват оригиналните им панели.
- 8) Разрешава се да се добави изолционен материал към торпедото за защита на екипажа от огън.
- 9) Разрешава се подмяната на шарнирите за управление на системите на скоростната кутия.

5.8. Електрическа система

5.8.1. Номиналното напрежение на електрическата система, включително на захранващата верига на запалването трябва да бъде запазено.

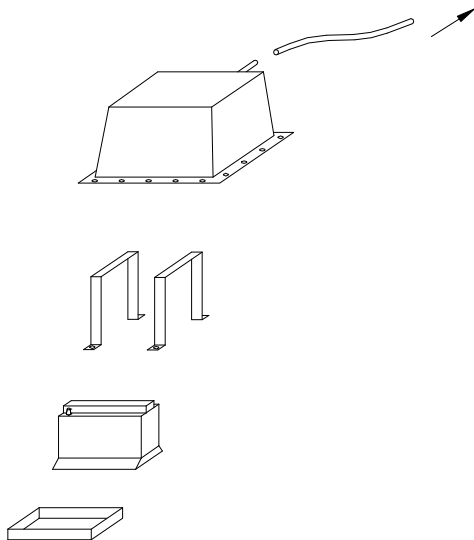
5.8.2. Разршава се добавянето на релета и предпазители към електрическата верига, както и удължаването и добавянето на кабели. Електрическите кабели и кабеловодещите са свободни.

5.8.3. Батерия

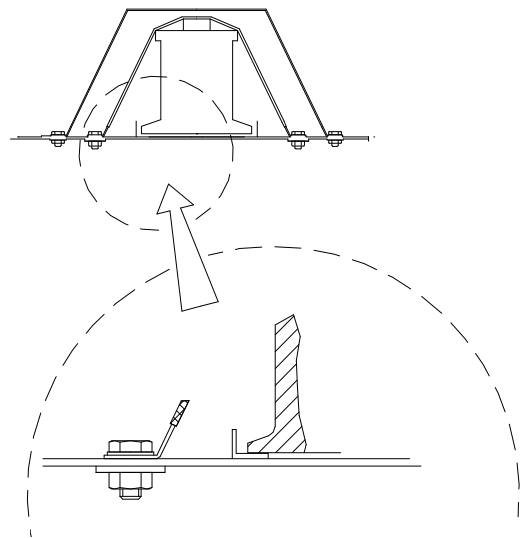
Марката и капацитета на батерията/батериите са свободни.

Всяка батерия трябва да бъде надеждно закрепена и покрита, за да се избегне късо съединение или теч. Броят на батериите, определен от производителя трябва да бъде запазен.

Ако батерията бъде преместена от оригиналното си положение, то тя трябва да бъде закрепена към купето чрез метална основа и две изолирани метални скоби, фиксирани към пода с болтове и гайки. За закрепването на тези скоби и трябва да се употребяват болтове с минимален диаметър 10 мм, като под всеки болт трябва да има усилваща планка с дебелина минимум 3мм и площ минимум 20см², намираща се от долната страна на купето. Мокрите батерии трябва да бъдат покрити от херметична пластмасова кутия, независимо закрепена към батерията. Местоположението ѝ е свободно, но ако се намира в кабината, единственото разрешено място е зад предните седалки. В този случай, при употреба на мокра батерия, защитната кутия трябва да има отдушник с изход извън кабината (вж. Чертежи 255-10 и 255-11).



255-10



255-11

Ако батерията в кабината е суха, то тя трябва да бъде защитена електрически с кутия, която я покрива изцяло.

5.8.4. Генератор, регулатор на напрежение и алтернатор – стартер

Свободен, но задвижващата система на генератора не трябва да бъде модифицирана. Генератора и регулатора на напрежение могат да бъдат премествани, но трябва да запазят оригиналното си разположение (двигателен отсек, и т.н.).

Те могат да бъдат комбинирани ако оригинално са хомологирани и при условие, че идват от друг сериен модел.

5.8.5. Осветление и индикация

Всички осветителни и сигнални устройства трябва да са в съответствие със

законовите разпоредби на страната, в която се провежда състезанието или с международната конвенция за пътно движение.

Имайки предвид горното, местоположението на показателите и паркинг светлините може да бъде модифицирано, но оригиналните отвори трябва да бъдат затворени. Марката на осветителните устройства е свободна.

Осветителните устройства, които са част от стандартната екипировка, трябва да са тези, заложи от производителя и трябва да изпълняват функциите, предвидени от производителя за този модел.

Оригиналните фарове могат да бъдат подменяни с други, имащи същите функции, при условие, че не се изрязва купето и оригиналните отвори са изцяло затворени. Системата за работа на повдигащи се фарове, както и техният източник на захранване могат да бъдат модифицирани.

Предното стъкло, рефлектора и лампите са свободни.

Разрешават се максимум шест допълнителни челни светлини, като техният брой задължително трябва да бъде четен. Ако стандартните фарове за мъгла са запазени, те се считат за допълнителни предни светлини.

Ако е необходимо, те могат да бъдат монтирани в предната част на купето или на радиаторната решетка, но направените отвори за монтажа им трябва да бъдат изцяло запълнени от фаровете.

Оригиналните фарове могат да не се употребяват и могат да бъдат закрити с лепенка.

Разрешава се подмяната на правоъгълни фарове с два кръгли или обратно, закрепени на конзола със съответните размери, заемаща изцяло отвора на оригиналния фар. Разрешава се монтаж на светлина за заден ход, като ако е необходимо, тя може да бъде вградена в купето, при условие, че тя се задейства само когато се включи задна скорост и се съблюдават полицейските изисквания. Ако се монтира нова планка с осветление за регистрационния номер, оригиналната система може да бъде демонтирана. Осветлението на регистрационния номер е задължително само при ралита.

Допълнителните регламенти на състезанието могат да издават бюлетини относно горните предписания.

5.9. Резервоари за гориво

5.9.1. Общият обем на горивните резервоари не трябва да надвишава следните лимити във връзка с обема на двигателя:

до	700 cm ³ :			60 l
над	700 cm ³	до	1000 cm ³ :	70 l
над	1000 cm ³	до	1400 cm ³ :	80 l
над	1400 cm ³	до	1600 cm ³ :	90 l
над	1600 cm ³	до	2000 cm ³ :	100 l
над	2000 cm ³	до	2500 cm ³ :	110 l
над	2500 cm ³ :			120 l

Само при ралита и за двигатели с обем по - голям от 1400cm³, обемът на резервоара е ограничен до 95л.

5.9.2. Резервоара може да бъде заменен с такъв, хомологиран от FIA (спесификации FT3 1999, FT3.5 или FT5) или с друг резервоар, хомологиран от производителя. В този случай, броят на резервоарите е свободен и резервоара трябва да бъде монтиран в багажника или на оригиналната му позиция. Конструкцията на резервоари с обем по-малък от 1л е свободна. Различните хомологирани резервоари

и резервоарите FT3 1999, FT3.5. или FT5 могат да бъдат комбинирани (включително и стандартния резервоар), като техният общ обем не надвишава ограниченията определени от чл.5.9.1.

Разположението на оригиналния резервоар може да бъде модифицирано единствено при коли, при които той е разположен от производителя в кабината или близо до екипажа. В такива случаи се разрешава или монтажа на защита между резервоара и екипажа, или преместването му в багажника и ако е необходимо, да се модифицират допълнителните аксесоари (отвор за пълненне, бензинова помпа, тръба за обратно гориво). Във всички случаи, тези промени на позициите на резервоарите не трябва да водят до олекотявания или усилвания различни от разрешените в чл.5.7.1., а отвора останал след демонтирането на оригиналния резервоар, трябва да се затвори с панел. Разрешава се монтажа на радиатор на горивото (максимален обем 1л).

Разрешава се да се пробият два отвора (макс. Диаметър 60мм или еквивалентна площ) в пода, чието изключително предназначение е да преминат тръбите за захранване или изпразване на резервоара.

5.9.3. Употребата на резервоар с увеличен обем може да се разреши от националната федерация със съгласието на FIA за състезания организирани при специални географски условия (пресичне на пустини или тропик например).

Чл.6. Ограничения за автомобили хомологирани в super1600 KIT VARIANT

6.1. Дефиниция

Super 1600 KIT variant (VK – S1600) е вариант на определен модел кола, предварително хомологирана в група А и следователно асемблирасна като кола в група А.

Допустимите автомобили са модели с предно предаване и атмосферен двигател с обем до 1600см³ в KIT вариант. Частите, хомологирани в „ Super 1600 KIT variant (VK – s1600) трябва да бъдат използвани в тяхната цялост и не могат да се модифицират.

6.2. Тегло

Минималното тегло е 1000кг.(при условията на чл.4.3. и с едно резервно колело), а с екипаж (пилот и ко-пилот) – 1150 кг.

Когато в автомобила има две резервни колела, то едното трябва да бъде свалено преди претегляне.

6.3. Ограничения

6.3.1. Двигател

а) степен на сгъртвяване:

максималната степен на сгъстяване е 13:1. Степента на сгъстяване трябва да остане по-малка или равна на предписаната по всяко време.

Челото на буталото може да бъде обработвано с единствена цел да се постигне необходимата степен на сгъстяване.

б) всяка система за впръскване на вода е забранена.

в) Системи за променливо газоразпределение(на отваряне на клапаните и повдигането им) са забранени.

г) Забранени са смукателни и изпускателни колектори с променлива геометрия.

Ако колата серийно е екипирана с такъв, то той трябва да бъде деактивиран. Смукателните и изпускателните колектори трябва да са

хомологирани. Дебелината на тръбите на изпускателната система трябва да бъде по-голяма или равна от/на ,9мм измерено в прав участък на тръбата.

д)Оборотите на двигателя се ограничават на 9000/мин.

6.3.2. Трансмисия

а) Съединител. Минимален диаметър на съединителя 184мм.

Забранена е употребата на карбонови фрикционни дискове.

б) скоростна кутия

Може да се хомологира само една скоростна кутия с максимум шест предни и една задна предвка.

Един комплект от шест предни предавки и една задна, както и три главни предавания могат да бъдат хомологирани.

Корпуса на скоростната кутия задължително трябва да бъде направен от алуминиева сплав.

Минималното тегло на комплект скоростна кутия (комплект скоростна кутия с монтиран диференциал без тампони, без масло , без съединител, без външно управление и без полу валове) е 35 кг.

в) диференциал

Единственият тип разрешен диференциал с ограничено приплъзване е пластинчат тип и трябва да бъде хомологиран.

Това означава, че друг диференциал не може да бъде добавян.

„Механичен диференциал с ограничено приплъзване” означава всяка система, която работи изцяло механично, т.е. без помощта на хидравлични или електрически системи.

Вискосъединителят не се възприема като механична система.

Забранява се употребата на диференциал с електронно управление.

Броят и типът на пластините са свободни.

6.3.3. Окачване

а) анти-рол бар

анти-рол бар, който се регулира от кабината е забранен.

б) амортизьори

Разрешава се само един амортизьор на колело; амортизьорите трябва да бъдат хомологирани.

Системата за водно охлаждане трябва да бъде хомологирана.

6.3.4. Колела и гуми

Джантите задължително трябва да бъдат от лят алуминий.

а) За ралита на макадам могат да се използват само джанти 6”x15”

За ралита на асфалт могат да се използват само джанти 7”x17”

б) Забранява се употребата на устройства, поддържащи налягането в гумата по-малко или равно на атмосферното. Вътрешността на гумата (пространството между джантата и вътрешната част на гумата) трябва да бъде запълнена само с въздух.

6.3.5. Спирачна система

Единствените спирачни дискове и апарати, които могат да бъдат използвани са изброените за Super1600 KIT VARIANT.

Максималният диаметър на предните спирачни дискове е 300мм за ралита на макадам и 355мм за ралита на асфалт.

Максималният диаметър на задните спирачни дискове е 300мм.

6.3.6. Всяка електронна спомагателна система, както и нейните датчици е забранена (ABS, ASR, EPS...). Разрешава се само система за прекъсване на запалването и на горивото при смяна на предавки. Тази система трябва да бъде хомологирана.

Единствените сензори, разрешени за записване на данни са хомологираните във VK – S1600 extension form. Всички други сензори са забранени. Разрешава се добавянето на един сензор за скорост на задвижвано колело. При всички случаи, информацията от този сензор не трябва да влиза в електронния блок или в блок за запис на данни.

Предаване на данни от радио и/или телеметрия е забранено.

6.3.7. Купе

а) Нито еднаа ново хомологирана кола като Super 1600 KIT VARIANT(VK – Super 1600) не може да бъде по-широка от 1805мм.

б) Задното аеродинамично устройство (с изключение на конзолите му) трябва да бъде от фибростъкло.

6.3.8. Материал

а) Употребата на титан или магнезий е забранена, с изключение за части монтирани на сериен модел, от който е извлечено VK – S1600 extension.

Разрешава се употребата на титан само за бързите връзки на спирачната система.

б) Употребата на карбон или **арамид** се разрешава при условие, че се прилага само един пласт и той е закрепен към видимата страна на частта.

Материала на седалките на пилота и ко-пилота е свободен, но теглото на голата седалка (седалка без пяна и конзоли) трябва да бъде повече от четири кг.

6.3.9. Предпазна клетка

Предпазната клетка трябва да бъде хомологирана от FIA.

Разрешава се употребата само на една предпазна клетка със super 1600 KIT VARIANT(VK – S1600); тя трябва да бъде упомената в допълнителната информация на VK – S1600 extension.

Спесификация на тръбите за главния рол бар: минимален диаметър – 45мм, минимална дебелина – 2,5мм и минимална сила на опън 50 daN/mm².

6.3.10. Горивни резервоари

Горивните резервоари трябва да са от одобрен от FIA производител (минимална спесификация FIA FT3 1999).

Тези резервоари трябва да бъдат хомологирани.

Чл.7. Ограничения за автомобили хомологирани в World Rally Car 2 VARIANT

7.1. Дефиниция

World Rally Car 2 VARIANT (WR2) е вариант на фиксиран модел кола, предварително хомологиран в група А и следователно трябва да бъде асемблирана като кола група А.

Всички части, хомологирани в “World rally car 2 variant (WR2)” трябва да бъдат използвани като цяло и не могат да бъдат модифицирани.

7.2. Тегло

Минималното тегло е 1280 кг. при условията на чл.4.3.

Минималното тегло на колата (при условията на чл.4.3.) с екипаж (пилот , ко-пилот и пълната им екипировка), е 1430 кг.

7.3. Ограничения

7.3.1. Двигател

Номиналният обем на двигателя на „World Rally Car 2 (WR2)“ е максимум 2 литра.

а) Смукателен колектор

В случай на едноклапов или многоклапов смукател, връзката между педала за ускорение и клапите трябва да бъде изцяло механична (забраняват се хидравлични и/или електронни системи).

б) смукателни и изпускателни колектори с променлива геометрия са забранени. Ако серийният автомобил има такъв, то той трябва да бъде деактивиран. Смукателните и изпускателните колектори трябва да бъдат хомологирани.

в) Забраняват се системите за променливо газоразпределение.

г) Впръскване на вода: всяка система за впръскване на вода върху интеркулера е забранена.

Всяка система за впръскване на вода в смукателния колектор и/или интеркулера е забранена.

д) Охлаждане:

Позицията на радиатора може да бъде модифицирана ако се запази оригиналното му разположение по отношение на двигателя (например пред двигателя).

е) смазване

Смазване чрез сух картер е забранено.

Маслената помпа трябва да бъде едноетапна, с един отвор за смукване, като отвора на смукателят ѝ трябва да бъде фиксиран по оста на колянвия вал когато двигателят е в позиция, при която той е монтиран в колата.

Разрешава се монтирането на маслопроводи с клапани за контрол на потока за охлаждане на буталата.

ж) Стартер, алтернатор и алтернатор-стартер:

Генератора /алтернатора и стартера са свободни, при условие, че останат в двигателния отсек и запазят оригиналната си система на задвижване.

Те могат да бъдат комбинирани ако хомологираната кола ги има оригинално и при условие, че идват от друг сериен модел.

з) Каталитичен изпускател:

Задължителен

и) Изпускателна система

За WRC2 трябва да има ефективен топлинен щит около изпускателя, с оглед да се избегне отдаването на висока температура и провеждането ѝ към по – хладни области в колата.

7.3.2. Трансмисия

Към хидравличните системи на WRC автомобилите се прилагат следните мерки:

- хидравличното налягане в тръбите трябва да спадне до 0 в момента, в който двигателят бъде спрял.
- Номиналното налягане в тръбите никога не трябва да наадвишава 150bar.

а) съединител

Трябва да бъде хомологиран.

Разрешават се системи тип „DRIVEN“

б) Предавателни числа на скоростна кутия и диференциал

Разрешава се единствено употребата на корпуси и предавателни числа, хомологирани във WR2 extension

в) управление на скоростна кутия

Трябва да бъде хомологирано. Връзката между скоростния лост и скоростната кутия трябва да бъде изцяло механична. Полуавтоматични или автоматични скоростни кутии с електронно, пневматично или хидравлично управление са забранени.

г) преден и заден диференциали

Могат да бъдат използвани само хомологирани диференциали и корпуси.

Диференциал с електронно управление е забранен. Броя и типът на дисковете са свободни.

д) Централен диференциал

Разрешава се употребата само на хомологирани диференциали и корпуси.

е) Трансмисионни валове

Забранява се употребата на титаниеви трансмисионни валове.

7.3.3. Окачване

а) анти - рол бар

Забранява се употребата на анти – рол бар, регулируем от кабината.

Анти – рол барът трябва да бъде изцяло механичен тип (нито един хидравличен елемент не може да бъде свързан към него или някой от неговите компоненти).

б) Предна и задна носещи рамки

Могат да се използват само хомологирани носещи рамки.

в) Шенкели

Могат да се използват само хомологирани шенкели.

г) носачи

Могат да се използват само хомологирани носачи.

7.3.4. Колела и гуми

Максимален диаметър на колелото – 650мм.

Максимална широчина на колелото – 9”

Диаметър на джантата – свободен

7.3.5. Спирачна система

Единствените спирачни дискове и спирачни апарати, които могат да се използват са тези, изброени за “World rally car 2variant (WR2)”

Системи за водно охлаждане са забранени.

7.3.6. Всяка електронна помощна система, (както и нейните сензори), е забранена (ABS, ASR, EPS...).

Разрешава се система за прекъсване на запалването или горивото при смяна на предавки. Тази система трябва да бъде хомологирана.

Разрешават се сензори за извличане на данни, хомологирани във WR2 extension.

Всякакви други сензори са забранени.

В добавка се разрешава един сензор за скорост на задвижвано колело. Във всички случаи, информацията от този сензор не трябва да влиза в електронния блок за управление или система за запис на данни.

Предаването на данни по радио или телеметрия е забранено.

7.3.7. Купе

Всички части на купето, хомологирани във World Rally Car 2 VARIANT (WR2) трябва да се използват без да се модифицират.

а) преден аеродинамичен елемент

Материала на предната броня трябва да бъде от фибростъкло или поликарбонат. Минималното тегло на предната броня е 4,5кг.

б) Материала на задната броня трябва да бъде от фибростъкло или поликарбонат. Минималното тегло на задната броня е 3кг.

7.3.8. Предпазна клетка

Предпазната клетка трябва да е хомологирана от FIA.

Само една предпазна клетка може да бъде използвана с World Rally Car 2 Variant (WR2); Тя трябва да бъде отбелязана в допълнителната информация на WR2 extension.

7.3.9. Горивни резервоари

Горивните резервоари трябва да са от одобрен от FIA производител (минимални спецификации FIA FT3 FT3 1999)

7.3.10. Стъкла

а) Челно стъкло

Разрешава се хомологирането на отопляемо челно стъкло от ламинирано стъкло само ако неговото тегло е по-голямо от 9,2.кг и ако е в съответствие с чл.7.2.2. от правилата за хомологация на група А и В.

б) задни и странични стъкла

Разрешават се само серийни прозорци.

ПРИЛОЖЕНИЕ Ж – ЧЛ. 260 - 2010
2008 СПЕЦИФИЧНИ ПРАВИЛА ЗА АВТОМОБИЛИ В ГРУПА R

		РАЛИ 1 R1A R1B	РАЛИ 2 R2B R2C	РАЛИ 3 R3C Бензин
01-3		Серийни туристически автомобили с атмосферен бензинов двигател и един двигателен мост (преден или заден)		
103.1	Обем на двигател	R1A – до 1400 cm³ R1B – над 1400 до 1600 cm³	R2B – над 1400 cm³ до 1600 cm³ R2C – над 1600 cm³ до 2000 cm³	R3C – над 1600 cm³ до 2000 cm³

Забележка

Номерата на главите записани в ляво отговарят на тези във формите на FIA

Главен	R1	R2	R3	Правила
1 – ОБЩИ				
00-0	X	X	X	Предговор: Този чл. 260 трябва да бъде ползван с чл. чл. 251, 252 и 253 от приложение "Ж" и съответните форми за групи R, A и N.
01-1				ЧЛ. 1 : ОПРЕДЕЛЕНИЕ (01)
01-2	X	X	X	Серийни туристически автомобили с атмосферен бензинов двигател (включително роторен) с един двигателен мост (преден или заден).
02-1				ЧЛ. 2 : ХОМОЛОГАЦИЯ (02)
02-2	X	X	X	В рамките на 12 последователни месеца трябва да бъдат произведени най-малко 2500 броя автомобили, хомологирани от FIA в групи A и N. Ще се ползват базовите хомологационни форми за "A" и "N", допълнени с форми VR и специфични VO отбелязани по-долу в редове от 02-03 до 02-09.
02-3	X	X	X	Всички части хомологирани в "действащи" VO на група A и ползвани в група R трябва да се изброят в "VR" форми, респективно; всички други VO от група A са забранени в група R. Следните VO хомологирани в група A ще бъдат валидни за група R.
02-4	X	X	X	- VO Предпазна клетка, интегрирана в съответната форма за група R, или клетка хомологирана от производителя съвместно с националната автомобилна федерация.
02-5	X	X	X	- VO Елементи за закрепване на седалките, интегрирани в респективната форма за група R.
02-6	X	X	X	- VO Монтажните точки на предпазните колани, интегрирани в респективната форма за група R.
02-7	X	X	X	- VO Версии 2/4 врати, интегрирани в респективната форма за група R.
02-8	X	X	X	- VO касаещи модифицирани или премахнати оригинални елементи от електрическата система и т.н.
02-9	X	X	X	- VO за челното стъкло
02-10	X			Ползва базови хомологирани форми за групи A и N допълнени с форма/и VR R1A и R1B.
02-11		X		Ползва базови хомологирани форми за групи A и N допълнени с форма/и VR R2B и R2C.
02-12			X	Ползва базови хомологирани форми за групи A и N допълнени с форма/и VR R3C.
03-1				ЧЛ. 2 : РАЗРЕШЕНИ МОДИФИКАЦИИ И ДОБАВКИ (03)
03-2	X	X	X	Тези правила са написани при условия на оторизация, следователно каквото не е разрешено по надолу в този документ – е забранено.
03-3		X	X	Ако механична или електрическа задвижваща система, напр. задвижване на водна помпа и т.н., е монтирана оригинално, то тя може да бъде демонтирана или модифицирана. Всяка модификация трябва да се хомологира в VR.
03-4	X	X	X	Повредени резби могат да бъдат поправяни с нови със същия вътрешен диаметър

				(система тип “хеликоил”). Ограниченията на модификациите и закрепванията са изброени по-долу. Всяка част, износена или повредена от употреба или инцидент може да се подменя само с оригинална или идентична такава. Автомобилите трябва да са серийни и това да е видно от хомологационната форма.
03-5		X	X	Материали: употребата на титан и магнезий е забранена с изключение на детайли фабрично вградени в сериен автомобил. Следователно употребата на титан и керамика не е разрешено, освен ако тези материали са ползвани в сериен автомобил.
03-6	X			Материали: оригинални
103-1				ЧЛ. 3 : ОБЕМ НА ДВИГАТЕЛЯ КЛАСОВЕ (103)
103-2				Автомобилите се делят в зависимост от обема на двигателя на следните класове:
103-3	X			R1A – до 1400 см ³
103-4	X			R1B – над 1400 до 1600 см ³
103-5		X		R2B – над 1400 до 1600 см ³
103-6		X		R2C – над 1600 до 2000 см ³
103-7			X	R3C – над 1600 до 2000 см ³
106-1				ЧЛ. 4 : БРОЙ НА МЕСТАТА (106)
106-2	X	X	X	Автомобилите трябва да имат минимум 4 места, съгласно размерите, определени за туристически автомобили (група А).
2 – РАЗМЕРИ, ТЕГЛО				
201-01				МИНИМАЛНО ТЕГЛО (201)
201-02				Автомобилите трябва да имат следното минимално тегло:
201-03	X			R1A – 980 кг
	X			R1B – 1030 кг
201-04		X		R2B – 1030 кг
		X		R2C – 1080 кг
201-05			X	R3C – 1080 кг
201-06	X	X	X	Това е реалното тегло на колата без екипаж и екипировка, с едно резервно колело. Когато в автомобила има две резервни колела, то едното трябва да бъде свалено преди претегляне. Всички резервоари за течности (смазване, охлаждане, спирачки, отопление, където е приложимо) трябва да бъдат напълнени до нивото, предвидено от производителя, с изключение на съда за измиване на предното стъкло и фаровете, и горивния резервоар, които трябва да бъдат празни. Минималното тегло може да се провери и с екипажа, и неговата екипировка – тогава то трябва да е колкото е посочено в редове 201-03,04,05 + 150 кг. Въпреки това, числото минимално тегло трябва да се спазва, както е определено по-горе.
205-1				ПРОСВЕТ (205)
205-2	X			Трябва да бъде винаги по – голям от стойността, отразена в хомологационния фиш.
205-3		X		Трябва да бъде винаги по – голям от стойността, отразена в хомологационния фиш.
205-4			X	Трябва да бъде винаги по – голям от стойността, отразена в хомологационния фиш.
3 – ДВИГАТЕЛ				
300-1				ЧЛ. 6 : ДВИГАТЕЛ (300)
300-2	X	X	X	Защитите на двигателя направени от пластмаса и имащи за цел да скрият механични компоненти и са само с декоративно предназначение, могат да бъдат отстранени.
300-3	X	X	X	Шумозаглушителните панели в двигателния отсек, които са невидими отвън, може да се демонтират.
300-4		X	X	Болтове и винтове могат да се подменят, при условие че новите са от феромагнитен материал.
302-1				ТАМПОНИ НА ДВИГАТЕЛЯ (302)
302-3	X	X	X	Тампоните на двигателя трябва да са оригинални или хомологирани в VR. Материалът на еластичната част може да се подменя. Броят им трябва да се запази.
305-1				БРОЙ ЦИЛИНДРИ ПРИ РАЛИ (305)

305-2	X	X	X	Броят на цилиндрите се ограничава до 6.
310-0				СТЕПЕН НА СГЪСТЯВАНЕ (310)
310-1	X			Оригиналната (мах. 11,5:1)
310-2		X	X	Мах. 12:1 (виж цилиндрова глава)
317-0				БУТАЛА (317)
317-1	X			Оригинални немодифицирани
317-2		X	X	Оригинални или хомологирани VR
318-0				БИЕЛИ (318)
318-1	X			Оригинални
318-2		X	X	Оригиналните биели могат да са предмет на допълнителна механична обработка и олекотяване, респективно по стойностите в VR. Обработка на петите се разрешава. Могат да се ползват биели хомологирани VR.
319-0				КОЛЯНОВ ВАЛ (319)
319-1	X			Оригинален
319-2		X	X	Оригинален или хомологиран VR
319-3				ОСНОВНИ ЛАГЕРИ (319)
319-4	X			Оригинални
319-5		X	X	Оригинални или хомологирани VR
320-0				МАХОВИК (320)
320-1	X			Оригинален
320-2		X	X	Оригинален или хомологиран VR
321-0				ЦИЛИНДРОВА ГЛАВА (321)
321-1	X			Оригинална
321-2		X	X	Оригинална, разрешават се хомологирани модификации. Отнемане на материал до 1 мм от равнината, на която ляга гарнитурата е разрешено с оглед постигане на степенята (виж 310-0).
321-3		X	X	Всички устройства за рециклиране на отработените газове или еквивалентни системи (напр. допълнителни въздушни помпи, карбонови филтри) могат да се демонтират, а отворите им да бъдат запушени.
322-0				ГАРНИТУРА НА ГЛАВАТА
322-1	X			Оригинална
322-2		X	X	Оригинална или хомологирана VR
323-0				КАРБУРАТОРИ (323)
324-a0				ИНЖЕКЦИОН (324)
324-a1	X			Принципът на оригиналната система трябва да се запази. Компонентите на системата за впръскване, разположени в потока на устройството за измерване на потока на въздуха и които контролират количеството гориво, постъпващо в горивната камера, могат да се модифицират, но не могат да бъдат премахвани, при условие че не влияят на количеството постъпващ въздух. Блокът за управление на впръскването (ECU) е свободен. Входовете към блока (датчици и др.) и тяхната функция се запазват стандартни. Забранява се монтирането на ключ между ECU и датчици или изпълнителни елементи в оригиналната инсталация. Изходите от ECU трябва да запазят оригиналните си функции, съгласно хомологацията. В случай на мултиплексна ел. инсталация, употребата на ел. инсталация с ECU хомологирана в VO е разрешена. Дюзите могат да се модифицират или подменят с оглед промяна на дебита им, като се запази принципът на работа и монтажните им елементи. Рейката на дюзите може да се подмени с друга със свободна конструкция, при условие че новата има резбови крайници за свързване на бензинопроводи, регулатор на налягане и че монтажът към дюзите е идентичен на оригиналния.
324-a2		X	X	ECU
324-a3		X	X	Входовете към ECU и техните функции трябва да са хомологирани VR. Опроводяването е свободно, но е съгласно описаното в електрическия VO. Жилото на газта може да се подмени или дублира без значение на произхода. Дроселовото тяло и клапа са оригинални или хомологирани VR. Дюзите могат да се модифицират или подменят с оглед промяна на дебита им, като се запази принципът на работа и монтажните им елементи. Рейката на дюзите може да се подмени с друга със свободна конструкция, при условие

				<p>че новата има резбови накрайници за свързване на бензинопроводи, регулатор на налягане и че монтажът към дюзите е идентичен на оригиналния.</p> <p>Разрешава се система за запис на данни.</p> <p>Компоненти от системата за впръскване, разположени в потока на уреда, измерващ въздушния поток, контролиращи количеството гориво, което постъпва в горивната камера, могат да се модифицират без да се подменят, при условие че не влияят на количеството постъпващ въздух.</p> <p>Опроводяването е свободно, при спазване на описанието в електрическия VO.</p>
324-a5	X			Забранена е система за запис на данни, освен ако не е оригинално вградена в хомологиран автомобил.
325-0				РАЗПРЕДЕЛИТЕЛЕН ВАЛ (АНГРЕНАЖНИ КОЛЕЛА 325)
325-1	X			Оригинален
325-2		X	X	<p>Максимално повдигане 11 мм.</p> <p>Повдигането трябва да е оригинално или хомологирано VR.</p> <p>Разпределителните валове са свободни, като се запази броят им.</p> <p>Запазва се броят и диаметърът на лагерите.</p> <p>VVT, VALVETRONIC и т.н. системи са разрешени, ако са оригинални. Те могат да бъдат блокирани.</p>
325-3		X	X	<p>Ангренажните коелела са свободни.</p> <p>Ако фабрично двигателят е снабден с автоматично опъване на ангренажния ремък/верига, разрешава се блокирането му в определена позиция по механичен път.</p> <p>Ролките за опъване на ремъка са свободни, като се запази броят и позицията им.</p> <p>Материалът и профилът на ангренажния ремък са свободни. Броят на зъбите трябва да е колкото на оригиналния.</p>
325-f0				КОБИЛИЦИ И ТАЛЕРКИ (325)
325-f1	X			Оригинални
325-f2		X	X	Оригинални или хомологирани VR
326-0				АНГРЕНАЖ (326) /ПРЕДВАРЕНИЕ
326-1		X	X	<p>Ангренажът е свободен.</p> <p>Ако ангренажът има фабрично система за обирание на хлабината, тя може да бъде механично блокирана и да се ползват компесаторни дискове.</p> <p>Входовете за масло може да се запушат, а използваните щифтове не може да имат друга функция, освен да блокират достъпа на масло.</p>
326-2		X	X	Пуловете за регулиране хлабините на клапаните са свободни.
327-a0				СМУКВАНЕ (327a)
327-a1	X	X	X	Смукателен коленор: Оригинален. Да се вземе предвид черт. II (черт III – K2 за автомобили, хомологирани от 01.01.2010 г) от хомологацията на група А. Смукателният колектор може да бъде изправян, балансиран, настройван, намаляван или променян по форма чрез обработка, при условие че винаги може да се установи, че е оригинален серийен колектор.
327-d0				СМУКАТЕЛНИ И ИЗПУСКАТЕЛНИ КЛАПАНИ (327d/328d)
327-d1	X			Оригинални
327-d1b		X	X	<p>Материалът и формата на клапаните са свободни, както и дължината на стеблата.</p> <p>Характеристиките и размерите, записани в хомологационния фиш се запазват включително ъглите. Контрите на пружините и водачите на клапаните не са обект на ограничение. Разрешава се подлагането на шайби под пружините.</p>
327-d2				УПРАВЛЕНИЕ НА ДРОСЕЛОВАТА КЛАПА
327-d3		X	X	Свободно заедно с ограничителя на кожуха.
327-d4	X	X	X	<p>Механично управление на дроселовата клапа или електрическо такова или обратно, ако идва от друг модел.</p> <p>Разрешава се употребата само на хомологиран КИТ за механична дроселова клапа или оригинална такава.</p>
327-d6				ВЪЗДУШЕН ФИЛТЪР (327d)
327-d6b	X			Начинът на подмяна на филтърните елементи трябва да бъде като при оригиналните.
327-d7		X	X	<p>Въздушният филтър, кутията му и мястото на елемента в кутията са свободни, но трябва да останат в двигателния отсек.</p> <p>Ако вентилацията на купето взима въздух от същата зона, от където постъпва въздух към двигателя, тази зона трябва да се изолира от въздушния филтър с негорима преграда.</p>

				Пред входящия отвор за въздух може да има решетка. Елементи, предпазващи от замърсяване може да бъдат премахнати, при условие че отстраняването им не води до увеличаване на обема въздух, постъпващ в двигателя. Кутията на филтъра и въздухопроводите могат да бъдат от композитни материали. Кутията трябва да е негорима.
327-d8				ТЯЛО НА ДРОСЕЛОВАТА КЛАПА (327d)
327-d9	X			Оригинално
327-d9b		X	X	Елементите от системата за впръскване на гориво, които контролират количеството бензин, постъпващ в двигателя, може да бъдат модифицирани, но не и диаметърът на дроселовата клапа.
327-d10		X	X	Дроселът трябва да е оригинален или хомологиран VR.
327-h0				ПРУЖИНИ НА КЛАПАНИ (327h)
327-h0b	X			Оригинални
327-h3		X	X	Свободни
328-p0				ИЗПУСКАТЕЛЕН КОЛЕКТОР (328p)
328-p0b	X			Оригинален
328-p1		X	X	Изпускателен колектор: Оригинален или хомологиран VR
328-p2				ИЗПУСКАТЕЛНА СИСТЕМА (328p)
328-p3	X	X	X	Свободна. Дебелината на тръбите трябва да е по-голяма или равна на 0,9 мм, измерена в прав участък. Сечението на тръбите трябва да е с вътрешен диаметър 30 мм. Ако две тръби влизат в първия заглушител, то сечението на модифицираната тръба, която ги обединява, не трябва да надвишава общото им сечение. Изходът на ауспуха трябва да бъде изпълнен само с една тръба, освен ако фабрично автомобилът не е с повече от една. Запазва се оригиналното място на изхода. Тези модификации не трябва да се отразяват по никакъв начин на купето и трябва да са съобразени с изискванията за ниво на шум. Шумозаглушителят е част от изпускателната система и служи за намаляване нивото на шум на автомобила. Сечението на заглушителя трябва да е минимум 170% от това на входящата тръба и да съдържа в себе си шумозаглушаващ материал. Това може да бъде 45% перфорирана тръба или синтетичен материал. Дължината на заглушителя трябва да е между 3 и 8 пъти вътрешния диаметър. Заглушителят може да е серийна част, заварена към тръби, но тръбите не се считат за част от заглушителя.
328-p4	X	X	X	Разрешават се допълнителни монтажни елементи за ауспуха.
328-p6				КАТАЛИТИЧЕН КОНВЕРТОР (328p)
328-p7	X	X	X	Каталитичният конвертор се приема като заглушител и може да бъде местен. Той може да бъде премахнат ако това се разрешава от чл.252-3.6. Той трябва да бъде или сериен (от хомологиран модел или от друг модел, произведен в минимум 2500бр) или от технически лист No 8.
328-p7b	X	X	X	Ако е закрепен директно на колектора, катализаторът може да бъде подменен с коничен детайл със същата дължина и със същите присъединителни диаметри.
330-0				ЗАПАЛВАНЕ (330)
330-1	X	X	X	Запалителните свещи, ограничителят на обороти и кабелите за високо напрежение са свободни.
331-0				ВОДНО ОХЛАЖДАНЕ НА ДВИГАТЕЛЯ (331)
331-01		X	X	Ако водната помпа оригинално има механично или електрическо задвижване, то може да се премахне или модифицира. Оригиналната водна помпа трябва да се запази.
331-02	X	X	X	Радиатор – сериен или хомологиран VR. Монтиран на оригиналното си място. Монтажните елементи, маркучите и защитите са свободни.
331-03	X	X	X	Разрешава се разширителен съд. Оригиналният може да бъде подменен с друг, при условие че обемът му не надвишава 2 л. и е разположен в двигателния отсек. Капачката на радиатора е свободна. Термостатът е свободен, както и системата за управление на вентилаторите, също и температурата, при която се включват. Тръбите и маркучите за охлаждаща течност извън цилиндровия блок са свободни. Може да се ползват всякакви материали и диаметри.

333-a0				СМАЗВАНЕ/МАСЛЕН КРЪГ (333a)
333-a0b	X			Радиаторът или обменникът са свободни.
333-a1		X	X	Радиаторът, обменникът (за вода или масло), проводите, термостатът и скобите (вкл. и броят им) са свободни (без да се модифицира купето). Масленият радиатор не може да бъде извън купето. Отдушникът на картера трябва да е отворен тип. Ако мазилната система включва отворен тип отдушник, то той трябва да завършва в разширителен съд с обем 2 л. Този съд трябва или да бъде прозрачен или да има прозрачен панел. Разделителят въздух/масло може да се монтира извън двигателния отсек (мах. обем 1 л.), съгласно черт. 255-3. Маслото трябва да може да се върне от разширителния съд обратно в двигателя по силата на гравитацията. Изпаренията трябва да се смукнат от двигателя чрез смукателната система. Може да се монтира вентилатор за охлаждане на маслото, но той не трябва да има аеродинамичен ефект.
333-a2	X	X	X	Уред за показване налягането на маслото. Свободен, трябва да е винаги наличен. Може да се мести.
333-a3	X	X	X	Монтажът на маслен филтър или филтърен елемент е задължителен и целият маслен поток трябва да преминава през него. Серийните маслопроводи могат да се заменят с други. С оглед да има възможност за монтаж на маслен радиатор, температурен датчик и/или датчик за налягане, конзолата на филтъра може да бъде модифицирана или подменена. Разрешава се адаптор между филтъра и основата или между основата и цилиндровия блок. Този адаптор също може да има връзки за радиатор и датчици.
333-b0				МАСЛЕН КАРТЕР (333b)
333-b0b	X			Оригинален
333-b1		X	X	Единствената му функция е да съдържа масло. Броят на монтажните точки не може да надвишава оригиналния.
333-b2	X	X	X	Прегради: Разрешен е монтажът на прегради в картера.
333-b3		X	X	Маслоотражател може да се монтира между равнините на цилиндровия блок и гарнитурата на картера. Серийният може да бъде заменен, при условие че новият не увеличава разстоянието между блока и картера с повече от 6 мм.
333-b4		X	X	Маслена помпа: Ако помпата оригинално има механично или електрическо задвижване, то може да бъде модифицирано или премахнато. Потокът масло може да бъде относително увеличен спрямо оригиналния. Капакът на помпата (ако има такъв) и нейната позиция в картера, не могат да се променят, но корпусът и капакът могат да се обработват отвътре. Разрешава се монтаж на обтегач на веригата на маслената помпа. Системата на задвижване е свободна. Системата за регулиране на налягането може да се модифицира.
333-b5		X	X	Акумулатор на налягане на маслото: Оригинален или хомологиран VR.
4- ГОРИВЕН КРЪГ				
401-a0				ГОРИВЕН РЕЗЕРВОАР (401a)
401-a1	X	X	X	Резервоарът трябва да е оригинален или хомологиран VR. Ако той е разположен в багажника и задните седалки са демонтирани, трябва да има негорима херметична преграда между багажника и кабината. Ако оригиналният резервоар е с вградени електрическа помпа и филтър, разрешава и при употребата на резервоари FT3 1999, FT3.5, FT5 или друг хомологиран от производителя в хомологационни фиш на колата, да се монтират помпа и филтър с идентични на оригиналните характеристики, извън тях. Тези елементи трябва да бъдат защитени по подходящ начин. За двуобемни автомобили, хомологирани след 01.01.1998 г с горивен резервоар в багажника, негоримата херметична кутия трябва да закрива резервоара и отворите за пълнене. За триобемни автомобили, хомологирани след 01.01.1998 г., негоримата херметична преграда трябва да разделя кабината от резервоара. Въпреки това се препоръчва преградата да бъде заменена с негорима кутия, както при двуобемните автомобили.

401-a3	X	X	X	Разрешава се всякакъв вид заключване на капачките на резервоара.
402-a0				ГОРИВНА СИСТЕМА (402a)
402-a1		X	X	Броят на горивните помпи трябва да е хомологиран. Разрешава се монтажът на втора горивна помпа, но само като резервна, т.е. не може да работи едновременно с основната. Тя трябва да може да се свърже, само когато автомобилът е в покой чрез изцяло механични връзки, разположени в близост до помпите. Налягане на горивото: трябва да бъде по-малко или равно от хомологираното на базовия модел и не може по никой начин да надвишава 5 bar. Горивен поток: трябва да бъде по-малък или равен от хомологираното на базовия модел
402-a2	X	X	X	Монтажът на бензинопроводите е свободен, при условие че са изпълнени предписанията на чл. 253-3 от приложение "Ж". Разрешава се монтажа на радиатор към горивната система, с максимален обем 1л. Разрешава се да се пробият два отвора (макс.диаметър 60мм или еквивалентна площ) в пода, чието единствено предназначение е да позволи преминаването на горивопроводи, необходими за зареждане или изпразване на резервоара.
5 – ЕЛЕКТРО ОБОРУДВАНЕ				
500-01	X	X	X	Електрическа инсталация: възможно е да се ползва електрически VO. Разрешава се ползването на електрически VO, относно модифициране, премахване или запазване на фабричните електрически компоненти.
500-02	X	X	X	Разрешава се монтажа или подмяната на допълнителни прибори (напр. скоростомер, оборотомер и т.н.) с възможна друга функция. Това инсталиране не трябва да води до никакъв риск. Ако допълнителните правила на състезанието не позволяват, скоростомерът не може да се демонтира. Могат да бъдат добавяни предпазители. Кутиите с предпазители могат да бъдат местени или премахнати.
500-03	X	X	X	Клаксонът може да бъде сменен и може да се добави още един, управляван от страната на пасажера. Клаксонът не е задължителен за затворен маршрут.
501-bat0				АКУМУЛАТОРНА БАТЕРИЯ (501bat)
501-bat1	X	X	X	Ако се намира в кабината, акумулаторът трябва да е разположен зад седалките (разположението трябва да е хомологирано VR). -Батерията трябва да бъде „СУХ ТИП“ Акумулаторът трябва да бъде надеждно закрепен и покрит. Ако акумулаторът е преместен от оригиналната си позиция, закрепването му на новото място трябва да се осъществи чрез метална основа и две метални скоби с изолация, закрепени към пода с болтове и гайки. Марката, капацитетът и кабелите на акумулатора са свободни. Напрежението не може да надвишава оригиналното.
501-bat2	X	X	X	Разрешава се монтажа на главен прекъсвач в кабината.
501-bat3	X			Позицията и напрежението на акумулатора се запазват оригинални.
501-bat4	X			Марката, капацитетът и кабелите на акумулатора са свободни.
502-alt0				АЛТЕРНАТОР/ГЕНЕРАТОР/СТАРТЕР (502alt)
502-alt1		X	X	Запазват се оригиналните. Могат да са разделени или комбинирани, но идентични с оригиналните или хомологирани VR. Монтажните елементи са свободни.
502-alt1b	X			Оригинални
502-alt1c		X	X	Динамо не може да бъде подменяно с алтернатор или обратно
503-ècl0				ОСВЕТИТЕЛНА СИСТЕМА (503ècl)
503-ècl1	X	X	X	Разрешава се монтаж на максимум шест допълнителни челни светлини и съответните релета, при условие, че това се разрешава от законите на страната.Ако серийните фарове за мъгла са запазени, те се считат за допълнителни челни светлини. (задните и паркинг светлините не се включват) и това се разрешава от закона. Може да не са интегрирани в купето. Фаровете и другите външни светлини винаги трябва да са четен брой (по чифтове). Оригиналните фарове могат да не работят и да бъдат покрити с лепенка. Те могат да бъдат заменени с други, съгласно условията на този член.

				Ако допълнителните светлини са независими от фаровете на колата, оригиналните фарове за мъгла могат да бъдат демонтирани(вж.чл.803-a2b). Разрешава се ползването на калъфи за фаровете, при условие че тяхната функция е единствено предпазна и нямат аеродинамичен ефект..
503-ècl2	X	X	X	Разрешава се монтаж и ползване на светлина на заден ход, при условие че тя работи само на заден ход и са спазени полицейските изисквания.
6 – ТРАНСМИСИЯ				
602-b0				СЪЕДИНИТЕЛ (602b)
602-b1		X	X	Механизма на съединителя и диска са серийни или хомологирани VR.
602-b1b	X			Феродов диск: Свободен, но с оригинален диаметър.
602-b2		X	X	Феродов диск: Свободен, при условие че се запази оригиналният механизъм или хомологиран VR.
602-b4	X	X	X	Тампоните на скоростите трябва да са оригинални или хомологирани VR.
603-0				ТАМПОНИ НА СКОРОСТНА КУТИЯ (603)
603-01	X	X	X	Оригинални или хомологирани VR
603-02	X			При тези условия, материалът на еластичната част може да бъде заменен. Броят на тампоните се запазва като фабричния.
603-b0				СКОРОСТНА КУТИЯ (603d)
603-b0b	X			Оригинално хомологирана скоростна кутия не може да се модифицира.
603-b1		X	X	Скоростна кутия: Оригинална или хомологирана VR. Детайлите в скоростната кутия са свободни. Запазват се броят на зъбите и предавателните числа.
603-d0				УПРАВЛЕНИЕ НА СКОРОСТНАТА КУТИЯ (603d)
603-d1		X	X	Разрешава се секвенционално или класическо хомологирано VR (одобрени няколко типа). Управлението на скоростната кутия трябва да бъде хомологирано във VR.
603-d1b	X			Шарнирите на лостовата система са свободни и могат да бъдат заменени със сферични лагери.
603-d2b	X			Схемата за избиране на предавките не може да се променя. Запазва се оригиналната.
603-h0				ОХЛАЖДАНЕ НА СКОРОСТНАТА КУТИЯ (603h)
603-h1		X	X	Устройството за смазване и система за охлаждане на маслото: Оригинална или хомологирана VR. Оригиналният корпус на скоростната кутия може да има две връзки за маслена магистрала. Единственото предназначение на тези връзки може да бъде за присъединяване на входящ и изходящ поток масло.
603-h2	X			Оригинално
605-a0				ГЛАВНО ПРЕДАВАНЕ (605a)
605-a1	X	X	X	Главно предаване: Оригинално или хомологирано VR. В добавка на оригиналното се разрешават хомологирани VR корона и пиънон с различни предавателни числа.
605-d0				ДИФЕРЕНЦИАЛ (605d)
605-d1		X	X	Механичен тип блокаж: Оригинален или хомологиран VR. За да е възможен монтажа на блокаж се разрешава модифицирането на вътрешната част на корпуса на диференциала.
605-d2		X	X	Механичен тип блокаж е всяка система, която работи изцяло механично, т.е. без помощта на хидравлична или електрическа система.
605-d3		X	X	Ако автомобилът има вискозен съединител, той може да бъде блокиран, но не може да се добавя друг диференциал или да се модифицира. Вискозният съединител не се разглежда като механична система.
605-d3b	X			Оригинален
606-c0				ТРАНСМИСИЯ ПОЛУВАЛОВЕ (606c)
606-c1	X			Оригинални
606-c2		X	X	Оригинални или хомологирани VR.
7 – ОКАЧВАНЕ				

700-a0				ПРЕДНО И ЗАДНО ОКАЧВАНЕ (ВСИЧКИ ТИПОВЕ) (700a)
700-a1		X	X	Разрешава се усилване на конструктивните елементи на окачването и точките на захващане чрез добавяне на материал. Сайлентовите втулки могат да бъдат заменени с друг тип връзки. Разрешено е валцоване на краищата.
700-a2	X	X	X	Рамки: Сайлентовите втулки за монтаж на рамка или греда между роговете могат да бъдат от материал, различен от оригиналния, (т.е по-твърди – алуминий, найлонови пръстени и др.), при условие че се запази оригиналната позиция на рамката или гредата по отношение на купето, отчитано по три оси. Рамката, гредата между роговете, купето и оригиналните точки на захващане не могат да се модифицират в тази връзка. Допуска се толеранс от ± 5 мм от тези позиции.
700-a3		X	X	Горен супорт за тампон на амортизьорите: Оригинален или хомологиран VR.
701-b0				ПРЕДНИ И ЗАДНИ ГЛАВИНИ (701b)
701-b0b	X			Оригинални
701-b1		X	X	Оригинални или хомологирани VR.
701-c0				ПРЕДНИ ШЕНКЕЛИ И ЗАДНА ГРЕДА (701c)
701-c0b	X			Оригинални
701-c1		X	X	Оригинални или хомологирани VR.
701-d0				ЕЛЕМЕНТИ НА ПРЕДНО И ЗАДНО ОКАЧВАНЕ (701d)
701-d0b	X			Оригинални
701-d1		X	X	Оригинални или хомологирани VR.
701-d2		X	X	Елементите на окачването (носачи, рамена, основи за тампони, закрепени към купето или рамката), а също така купето и рамката трябва да бъдат оригинални в съответствие с настоящите правила или хомологирани VR. Елементите с нова конструкция (заменящи оригинални части), хомологирани VR не могат да се модифицират.
701-d3		X	X	Сайлентовите втулки и сферични шарнири могат да бъдат подменени с Uniball или обикновени лагери.
701-e0				ПРЕДНА И /ИЛИ ЗАДНА РАМКА (701e)
701-e0b	X	X	X	Оригинална. Усилването на рамките и точките им на монтаж чрез добавяне на материал е разрешено. При усилване на окачването, не трябва да се получават кухини и не се разрешава съединяването на две отделни части, за да се получи една цяла.
701-e1		X	X	Оригинални или хомологирани VR.
702-0				ПРУЖИНИ (702)
702-a0				СПИРАЛНИ ПРУЖИНИ (702a)
702-a1	X	X	X	Свободни, като се спазва височината на колата от земята.
702-a2	X	X	X	Независимо от позицията на оригиналните пружини, се разрешава подмяната им със спирални пружини, концентрични на амортизьорите. Разрешава се употребата на детайли, препятстващи движението на пружините от монтажните им точки.
704-a0				ТОРСИОННИ ЩАНГИ (704a)
704-a1	X			Свободни, като се спазва височината на колата от земята.
706-a0				ПРЕДЕН И ЗАДЕН АНТИ РОЛ БАР (706a)
706-a0b	X			Оригинални
706-a1		X	X	Оригинални или хомологирани VR. Анти – рол барите, хомологирани от производителя могат да бъдат премахнати или разединени.
707-b0				АМОРТИСЬОРИ (707b)
707-b1	X	X	X	Амортизьорите са или серийни или хомологирани в таблица VR. Забранено е регулирането на амортизьори и пружини от кабината. Леглата на пружините могат да бъдат регулируеми, ако детайлът за регулиране е отделен и различен от оригиналните части на окачване и шаси и може да се демонтира. Относно принцип на действие, газовите амортизьори се разглеждат като хидравлични. Проверката на принципа на работа става по следния начин: демонтират се пружини и/или торсионни щанги. Автомобилът трябва да опре в тампоните за по-малко от 5 min. В случай на хидропневматично окачване, сферите могат да бъдат подменени като размер, но не и като брой. Може да се монтира кран, достижим извън колата, свързан със сферите. Воденето на амортизьорите е разрешено с обикновени лагери. Независимо от типа на амортизьорите се забранява употребата на съчмен лагер с

				линейно водене.
707-b2	X	X	X	Демпферните съдове могат да бъдат закрепени към немодифицирани части от купето. Ако амортизьорите имат отделни съдове за флуид, разположени в кабината или багажника и той (багажникът) не е отделен от кабината, резервоарите трябва да бъдат надеждно закрепени и да имат защитни капаци.
707-b3	X	X	X	За ограничаване хода на амортизьора, може да се ползва лента или стоманено въже. За тази цел е разрешено пробиване на отвори в купето и окачването с мах диаметър 8,5 мм.
707-b4				МАК ФЕРСЪН (707с)
707-b5	X	X	X	Оригинални или хомологирани VR.
707-b6	X	X	X	Формата и материала на леглата на пружините е свободна.
8 – ХОДОВА ЧАСТ				
801-a0				КОЛЕЛА (801a0)
801-a1	X	X	X	Забранява се употребата на колела (джанта/гума), надвишаващи размер 8" ширина и диаметър 650 мм. Във вертикална проекция купето трябва да покрива минимум 120° от горната част на колелата (разположени над оста на колелото, гледано отстрани). Закрепването на колелата с болтове, може да бъде променено с щифтове и гайки. Във всички останали отношения, колелата са свободни, при условие че са от лят алуминий или стомана и изработени от цяло парче материал. Разрешава се употребата на фланци. Монтажът на екстрактори на въздух е забранен. Декорацията на колелата трябва да се премахне. Употребата на устройство за автоматично регулиране на налягане е забранена. Вътрешността на гумата (пространството между джантата и вътрешната страна на гумата) може да бъде запълнено само с въздух.
				За ралита на Макадам
801-a2		X	X	За групи R2 и R3 се разрешават единствено джанти с размери 6" x 15" и минимално тегло 8 кг.
801-a2b	X			За група R1 се разрешават само джанти с размери 6,5" x 15". Минимално тегло на джантата 8 кг.
				За асфалтови ралита
801-a3	X			Разрешени са само джанти с размери 6,5" x 15" и минимално тегло 8кг.
801-a3b		X		За група R2B се разрешават само джанти с размери 6,5" x 16" и минимално тегло 7,5 кг.
801-a3c		X		За група R2C се разрешават само джанти с размери 7" x 17" и минимално тегло 8 кг.
801-a3d			X	Разрешени са само джанти с размери 7" x 17" и минимално тегло 8 кг.
802-0				РЕЗЕРВНО КОЛЕЛО (802)
802-1	X	X	X	Резервното колело не е (са) задължително/ни. То не трябва да бъде надеждно закрепено и не може да заема мястото, определено за пилот или навигатор и по никакъв начин не бива монтажните елементи да повлияят на външния вид на колата. Когато оригиналното резервно колело се намира в затворен обем и се наложи подмяната му с по-голям размер (вж. чл. 6.4), се разрешава отнемане от повърхността на капака до необходимия размер (вж. черт. 254-2).
803-a0				СПИРАЧНА СИСТЕМА (803a)
803-a0b	X			Оригинална с изключение на следното:
803-a01		X	X	Оригинална или хомологирана VR.
803-a2	X	X	X	Ако оригинално колата има ABS блока за управлението му и елементите на ABS могат да се демонтират при условията на чл. 253-4 от приложение "Ж". Ако се хомологира ново опроводяване в VR се забранява употребата на ABS. Предпазните ламарини могат да се демонтират или подгънат. Проводите на спирачна течност може да се подменят с авиационни такива.

803-a2b		X	X	<p>Разрешава се монтажът на устройство, премахващо кап от спирачните дискове и колела.</p> <p>Разрешава се за всяка спирачка по един въздуховод за охлаждане с вътрешен диаметър 10 см, или два с максимален вътрешен диаметър 7 см. Този диаметър трябва да се спазва в поне $\frac{2}{3}$ от дължината на въздуховода. Въздуховодите може да са от композитен материал.</p> <p>Разрешените монтажни точки за охлаждащите въздуховоди са:</p> <ul style="list-style-type: none"> - оригинални отвори в купето (напр. за фарове за мъгла); - закрепването на въздуховодите към купето е свободно, при условие че оригиналният отвор остане непроменен; - ако автомобилът няма оригинални отвори, два такива с максимален диаметър 10 см с еквивалентно сечение, може да бъдат изрязани на предната броня. - Тези проводни не трябва да бъдат закрепени към носача. - В сила от 01.01.2011г: - Тези проводни могат да бъдат закрепени към купето или точките на окачването, но не бива да са закрепени към носача.
803-a3	X	X	X	Серво спирачки: оригинални или хомологирани VR.
803-a4	X	X	X	Накладки: материала и метода на монтаж (занитени или залепени) са свободни, при условие, че са спазени димензиите им. Броят на накладките трябва да е хомологиран.
803-b0				ПЕДАЛНА ГРУПА (803b)
803-b0b	X			Оригинална
803-b0c		X	X	Оригинална или хомологирана VR.
803-c0				ГЛАВЕН СПИРАЧЕН ЦИЛИНДЪР (803c)
803-c0b	X	X	X	С двоен главен спирачен цилиндър: оригинален или хомологиран VR.
803-c2				ГЛАВЕН ВАКУУМЕН РЕЗЕРВОАР И ВАКУУМНА ПОМПА (803c)
803-c3	X	X	X	Оригинални или хомологирани VR. Разрешават се модификации на купето, при условие че нямат друга цел и функция, освен закрепването на главния спирачен цилиндър и/или групата на педалите.
803-d0				РЕГУЛАТОР НА НАЛЯГАНЕ (803d)
803-d1	X	X	X	Разрешават се преден и заден регулатор/ограничител на налягане. Този регулатор/ограничител трябва да бъде оригинален или хомологиран във VR.
803-h0				РЪЧНА СПИРАЧКА (803h)
803-h1	X	X	X	Оригинална или хомологирана VR. Фиксаторът на ръчната спирачка може да се демонтира. В сила от 01.01.2011г: Разрешава се модифициране на позицията на хидравличната ръчна спирачка, при условие, че тя остава на разположението, хомологирано в гр.Р (върху централния тунел).
803-v0				ПРЕДНИ СПИРАЧНИ ДИСКОВЕ, СПИРАЧНИ АПАРАТИ И МОНТАЖНИ ЕЛЕМЕНТИ (803v)
803-v0b	X			Оригинални. Разрешава се монтажът на пружина в отвора на спирачните апарати и да се подменят уплътнителите и прахоуловителите.
803-v1		X	X	Оригинални или хомологирани VR. Разрешава се монтажът на пружина в отвора на спирачните апарати и да се подменят уплътнителите и прахоуловителите.
803-w0				ЗАДНИ СПИРАЧНИ ДИСКОВЕ, СПИРАЧНИ АПАРАТИ И МОНТАЖНИ ЕЛЕМЕНТИ (803w)
803-w0b	X			Оригинални. Разрешава се монтажът на пружина в отвора на спирачните апарати и да се подменят уплътнителите и прахоуловителите.
803-w1		X	X	Оригинални или хомологирани VR. Разрешава се монтажът на пружина в отвора на спирачните апарати и да се подменят уплътнителите и прахоуловителите.
804-a0				УПРАВЛЕНИЕ И КОРМИЛНИ ЩАНГИ (804a)
804-a0b	X			Оригинални
804-a1		X	X	Кормилната рейка оригинална или хомологирана VR. Предавателното отношение е свободно.

				Разрешава се употребата единствено на система за намаляване на усилието за управление.
804-a2		X	X	Задвижващите шайби и позицията на хидравличната помпа са свободни. Хидравличната помпа с механично задвижване може да бъде заменена с електрическа и обратно, при условие че се ползва електрическа помпа от серийен автомобил. Маслопроводите от помпата до рейката могат да се заменят, съгласно чл. 253-3.2.
804-a3		X	X	Ако серийният автомобил е снабден с електронна система за контрол на сервоуправлението: <ul style="list-style-type: none"> - електронният блок може да се програмира. - разрешава ползването на оригинална система или хомологирана VR. Тази система не може да има друго предназначение, освен намаляване на усилието на управлението на колата.
804-a4		X	X	Кормилни шанги: оригинални или хомологирани VR.
804-c0				КОРМИЛЕН ПРЪТ И КОРМИЛНО КОЛЕЛО (804c)
804-c1		X	X	Кормилният прът (и монтажните му елементи): оригинални или хомологирани VR. Ако оригиналният кормилен прът е със система за пасивна безопасност при удар, то тя трябва да се запази или подмени с аналогична.
804-c2	X	X	X	Кормилното колело е свободно. Системата за заключване на волана може да се отстрани. Системата за бързо демонтиране на волана, трябва да се състои от фланец, концентричен на оста на кормилния прът, оцветен в жълто чрез анодизация или някакъв друг траен пигмент и инсталиран непосредствено зад волана. Освобождането трябва да става чрез издърпване на фланеца по оста на кормилния прът - не е задължително.
804-d0				РЕЗЕРВОАР НА ХИДРАВЛИЧНАТА ТЕЧНОСТ (804d)
804-d1	X	X	X	Оригинален или хомологиран VR.
9 - КУПЕ				
900-a0		X	X	Разрешава се премахването само на части от купето, разрешени от настоящите правила и/или такива, отбелязани в „Модификации/олекотяване на купето” във VO
900-a1				УСИЛВАЩИ ЕЛЕМЕНТИ (900a)
900-a2	X	X	X	Усилващите елементи могат да се захванат на монтажните точки на окачването към купето или шасито, при условие че са захванати с болтове и могат да се демонтират. Разстоянието между точката на захващане на усилващия елемент и монтажната точка на окачването, не може да е по-голяма от 100 мм, освен ако елементът е напречен и хомологиран с предпазната клетка или ако е горната щанга захваната към McPherson или друго подобно окачване. В последно описания случай максималното разстояние между цитираните по-горе точки ще бъде 150 мм (черт. 255-4 и 255-2). За закрепване на напречен елемент между две горни точки на купето се разрешават максимум по три отвора от всяка страна с максимален диаметър 10,5 мм. Монтажните фланци на горния напречен елемент могат да се заварят към купето. Горните усилващи елементи не могат да бъдат монтирани на друго място по купето, освен описаните.
900-b0				ВЪТРЕШНО И ВЪНШНО УСИЛВАНЕ НА ШАСИТО (900b)
900-b0b	X			Разрешава се усилване на окачените детайли, при условие че материалът заема оригиналната форма и е в пълен контакт с фабричния детайл. Да се провери.
900-b1		X	X	Разрешава се усилване на окачените детайли на купе и шаси чрез добавяне на части и/или материал при следните условия: Формата на усилващата част/материал трябва да следва точно контура на усилваната и с максимална дебелина, измервана от повърхността на оригиналната: <ul style="list-style-type: none"> - 4 мм за стоманени детайли, - 12 мм за детайли от алуминиева сплав. При усилване на купето, ползваните части/материал не трябва да се виждат отвън. Разрешава се оребряване, но не се допуска създаването на кухини. Усилващите части/материал не могат да имат друга функция, освен усилване. Непотребни конзоли (например за резервна гума), разположени на шасито/купето могат да се демонтират, при условие че не служат за закрепване на механични детайли, които

				<p>не могат да се местят или демонтират.</p> <p>Разрешава се закриването на отвори в кабината, двигателния отсек, багажника и калниците. Отворите могат да се затварят като се използва листов метал или пластмаса чрез заваряване, залепване или занитване.</p> <p>Други отвори в купето могат да се затварят само с лепенка.</p> <p>Разрешават се локални модификации на купето с оглед монтажа на предното и задно окачвания.</p>
900-c0				ПРЕДНИ И ЗАДНИ ПОДКАЛНИЦИ (900c)
900-c1	X	X	X	<p>Разрешава се подгъването на металните краища или намаляване на пластмасовите вежди на калниците и броните, ако пречат на колелата.</p> <p>Шумозаглушителните пластмаси на подкалниците могат да бъдат премахнати.</p> <p>Частите от пластмаса могат да бъдат заменени с такива от алуминий или композитен материал със същата форма.</p>
900-d0				КРИК (900d)
900-d1	X	X	X	<p>Точките за повдигане с крик могат да бъдат усилявани, местени или броят им да се увеличи.</p> <p>Модификациите са ограничени изключително за точките на захващане на крика.</p> <p>Крика трябва да бъде задвижван единствено и само ръчно (от пилота или ко – пилота), т.е. без помощта на каквато и да е електрическа, хидравлична или пневматична система.</p> <p>Не се разрешава гайковерта да развива повече от една гайка едновременно.</p>
900-e0				ЗАЩИТИ ПОД КАРТЕР И КУПЕ (900e)
900-e1		X	X	<p>Защити под купето са разрешени само за рали, при условие че се спазва разстоянието между купето и земята, които могат да се демонтират и са конструирани изключително и само да предпазят следните възли и детайли: двигател, радиатор, окачване, скоростна кутия, резервоар, трансмисия, управление, ауспух и бутилки на пожарната инсталация.</p> <p>Защитата може да бъде широка, колкото предната броня, само в участъка преди оста на предните колела.</p> <p>Тези защити могат да са единствено от алуминиева сплав или стомана с минимална дебелина 3 мм.</p> <p>Защита на резервоара/странична защита: Разрешава се употребата на карбон или кевлар, при условие че се използва само един слой от тъканта и е откъм видимата страна на частта.</p> <p>В сила от 01.01.2011г: Защита на горивен резервоар/страничен защитен панел: употребата на карбон или кевлар е разрешена, при условие, че се използва само един пласт, разположен върху видимата страна на частта. Само страничната защита може да е от многослоен кевлар. В сила от 01.01.2011г: Защитите на горивните резервоари могат да бъдат от няколко пласта кевлар, карбон или фибростъкло.</p> <p>Пластмасовите части под купето (обдухвани от въздух) могат да се демонтират.</p>
900-e2	X			Оригинални или от серийни модели.
				ИНТЕРИОР (901)
901-a0				ПРЕДПАЗНА КЛЕТКА (901a)
901-a0b	X			Предпазната клетка, захваната с болтове съгласно чл.253 на приложение "Ж" или предпазна клетка, заварена към купето и хомологирана VO/VR от FIA.
901-a1		X	X	Предпазна клетка, заварена към купето и хомологирана VO/VR от FIA.
				СЕДАЛКИ (901a)
901-a2	X	X	X	<p>Седалките трябва да отговарят на изискванията на чл. 253 от приложение "Ж".</p> <p>Разрешават се седалки от карбон или арамид.</p> <p>Закрепването на коланите трябва да е хомологирано.</p> <p>Предните седалки могат да бъдат местени назад, но не и зад вертикалната равнина, дефинирана от предния край на оригиналната задна седалка. Ограничението на седалката се формира от облегалката без подглавник, а ако той е вграден в седалката, от най-задната точка на раменете на пилота.</p> <p>Задните седалки може да се демонтират.</p>
901-a3	X	X	X	Конзоли и захващане на седалките: Оригинални или хомологирани VR. Оригиначните конзоли може да се демонтират.

				ПРЕДПАЗНИ КОЛАНИ (901a)
901-a4	X	X	X	Задължителни са предпазни колани с минимум пет точки на закрепване и хомологирани от FIA, съгласно чл.253-6 от приложение "Ж". Коланите на задните седалки може да се демонтират.
901-access0				ДОПЪЛНИТЕЛНИ ВЪТРЕШНИ АКЕСОАРИ (901 access)
901-access1	X	X	X	Пожарогасители – Противопожарни системи: Задължителни са автоматични пожарогасители хомологирани, съгласно чл.253-7 от приложение "Ж". Ръчен пожарогасител: виж чл.253-7 от приложение "Ж".
901-access2	X	X	X	Преграда в кабината: В случай на двубемен автомобил се разрешава употребата на неконструктивна прозрачна преграда от негорима пластмаса между кабината и речервоара.
901-access3	X	X	X	Аксесоари: Всички, които нямат отношение към поведението на колата, напр. оборудване, което подобрява естетиката и комфорта (осветление, отопление, озвучаване и т.н.) са разрешени. Всички органи за управление трябва да запазят предназначението си, определено от производителя. Те могат да бъдат адаптирани с оглед улесняване на употребата им, напр. по-дълъг лост на ръчната спирачка, допълнителна плочка на педалите и т.н. Тези промени по никакъв начин не бива да влияят върху мощността на двигателя, управлението, трансмисията, спирачките или сцеплението с пътя, дори и индиректно.
901-access4	X	X	X	Кутия за принадлежности (жабка): Могат да се добавят допълнителни кутии и джобове във вратите, при условие че се ползват оригиналните кори. Задна кора: при двубемен автомобили и разрешено да се демонтира.
901-access5a	X			Таблото и централната конзола се запазват оригинални.
901-access5b		X	X	Таблото и централните конзоли се запазват оригинални Гарнитури, които са под него и не са неразделна част, могат да се демонтират. Разрешава се премахване на част от централната конзола, която не съдържа органи за управление или прибори. (черт. 255-7). Кривините (издутините) на таблото могат да се модифицират, но модификацията трябва да е хомологирана VR. Допълнителните панели с прибори и/или превключватели могат да са от композитен материал. В сила от 01.01.2011г: Разрешава се употребата на табло, хомологирано във VR.
901-access6a	X			Климатик и отопление: оригиналната система за отопление се запазва.
901-access6		X	X	Оригиналната система за отопление може да се замени с друга. Вътрешният кръг може да се изолира, за да се предотврати пръскане на вода в случай на инцидент, ако има електрическа или друга система против изпотяване на стъклата. Блокът за отопление може да се демонтира, ако има електрическо подгръване на стъклата (подгръващи елементи или вентилатор). Следователно компонентите за обдухване са свободни. Изходите на въздуховодите са серийни и не може да се модифицират.
901-access7	X	X	X	Компресорът на климатика може да се демонтира. Модификацията трябва да е хомологирана VR. Могат да се демонтират следните части от климатичната инсталация: радиатор и допълнителен вентилатор, резервоар за флуид, изпарител и неговия вентилатор, разширителен клапан, всички тръби, връзки, контактни ключове, датчици и изпълнителни елементи, необходими за функциониране на системата. Ако някои от елементите имат обща функция с отоплителната система, то те се запазват.
901-access8	X	X	X	Стелките могат да се махнат.
901-access9	X	X	X	Шумозаглушителни материали и облицовки: всички шумозаглушителни материали и облицовки, неотбелязани в членове "Врати" и "Табло" могат да се демонтират. Може да се добавя изолационен материал към преградите, за да се предпази екипажът от огън.
901-access10	X	X	X	Врати – Странични облицовки: разрешава се да се демонтира шумозаглушителен материал на вратите, при условие че се запази формата им като цяло.

				<p>a) разрешава се демонтажът на облицовката и усилващата греда, с оглед да се монтира защитен панел от композитен материал. Панелът трябва да е в съответствие с черт. 255-14.</p> <p>b) ако оригиналната структура на вратата е непроменена (премахване, дори и частично на тръби и усилватели), панелът на вратата може да е от метален лист с минимална дебелина 0.5 мм, от карбон – 1 мм или друг негорим материал с минимална дебелина 2 мм.</p> <p>Изброените правила важат и за облицовките под задните странични стъкла на автомобили с две врати. Минималната височина на страничния панел е от основата на вратата до максималната височина на оригиналния панел.</p>
901-access11	X	X	X	Подвижен капак на тавана / Стъклен подвижен капак: Оригинални или хомологирани VR.
902-access0				ДОПЪЛНИТЕЛНИ ВЪНШНИ АКЦЕСОАРИ (902 access0)
902-access1	X	X	X	<p>Стъклочистачки: електрическият мотор трябва да е на оригиналната си позиция, перата и механизмът са свободни, но трябва да има поне една стъклочистачка.</p> <p>Устройството за измиване на фаровете може да се демонтира. Капацитетът на резервоарчето за вода е свободен. То може да се премести вътре в кабината, съгласно чл. 252-7.3 или в багажника и двигателния отсек.</p> <p>Подмяната на перата на предната и задната чистачки е разрешено.</p>
902-access2	X	X	X	Подкалник: пластмасовите шумозаглушаващи елементи могат да се демонтират от вътрешността на подкалника. Материалът им може да се замени с алуминий, но формата трябва да се запази.
902-access3	X	X	X	Челно стъкло: може да се ползват само серийни или хомологирани VO/VR челни стъкла. Разрешава се приложението на допълнителни укрепващи елементи за предното и страничните стъкла, при условие че не подобряват аеродинамиката на автомобила.
902-access4	X	X	X	Монтажните елементи на броните са свободни и могат да бъдат от композитен материал, при условие че не се променя купето, формата и позицията им.

ЧЛ. 260-D - 2010
Правила за автомобили R3D и R3T

Чл.260(за автомобили R3) се прилага за автомобили в група R3D и R3T, с изключение на членовете по-долу:

		RALLY 3 R3T Бензин	RALLY 3 R3D Дизел
01-3		Голяма серия туристически автомобили, дизелови или бензинови двигатели със свръх пълнене, един двигателен мост (преден или заден)	
103.1	Обем на двигател	R3T: до 1600 см3 (без коефициент за пресмятане на обема на двигателя).	R3D: до 2000 см3 (без коефициент за пресмятане на обема на двигателя).

Забележка:
Номерата на главите, отбелязани в ляво кореспондират с тези, използвани във формите на FIA

Глава	R3T	R3D	Правила
1 – Общи			
00-0	X	X	Предговор: този член 260 трябва да се използва с членове 251, 252 и 253 от приложение "J" и със съответните фишове за гр. R и гр. A.
01-1			Чл. 1: Дефиниция (01)
01-2	X	X	Голяма серия туристически автомобили, дизелови или бензинови двигатели със свръх пълнене, един двигателен мост (преден или заден)
02-1			Чл. 2 : Хомологация (02)
02-2	X	X	Минимум 2500 идентични бройки от тези коли трябва да бъдат произведени в рамките на 12 последователни месеца и хомологирани от FIA в туристически автомобили (гр.А) и серийни автомобили – (гр. N). Използват се базовите фишове за гр. А и гр. N, допълнени от фиш VR и специфичните VO, отбелязани по-долу в редове от 02-03 до 02-09.
02-3	X	X	Всички части хомологирани в „активни ВАРИАНТ ОПЦИИ“ от фиша на гр. А и използвани в гр. R трябва да бъдат изброени във фиша VR съответно; Всички други ВАРИАНТ ОПЦИИ от гр. А са забранени в гр. R. Само следните ВАРИАНТ ОПЦИИ, хомологирани във фиша за гр. А са валидни за гр. R
02-4	X	X	- Предпазна клетка VO, интегрирана в съответния фиш за гр. R или клетка, хомологирана от производителя със съответната федерация.
02-5	X	X	- Конзоли на седалките и закрепващи елементи VO, интегрирани в съответния фиш за гр. R.
02-6	X	X	- Монтажни точки на предпазните колани VO, интегрирани в съответния фиш за гр. R.
02-7	X	X	- Версии с 2 или 4 врати VO, интегрирани в съответния фиш за гр. R
02-8	X	X	- Електрически VO, касаещ модифициране или премахване на оригинални електрически елементи, и т.н.
02-9	X	X	- VO за челно стъкло.
02-10	X		Употреба на базовите фишове за гр. А и гр. N, допълнени с VR R3T.
02-11		X	Употреба на базовите фишове за гр. А и гр. N, допълнени с VR R3D.

03-1			Чл.2 дублира: РАЗРЕШЕНИ МОДИФИКАЦИИ И ДОБАВКИ (03)
03-2			Тези правила са написани при условията на разрешение; следователно каквото не е изключително разрешено от тук нататък, то е забранено.
03-3	X	X	Ако механична или електрическа задвижваща система, например водна помпа и т.н., е монтирана оригинално, то тя може да бъде премахната, или модифицирана, но трябва да бъде хомологирана във VR.
03-4	X	X	Повредени резби могат да бъдат поправяни чрез нарязване на нова резба със същия вътрешен диаметър (helicoil) Ограниченията на модификациите и разрешените монтаж са изброени по-долу. Освен това, всяка една част повредена от употреба или инцидент, може да бъде заменена само с оригинална или специфична такава идентична с повредената. Автомобилите трябва да бъдат задължително серийни модели и да могат да се идентифицират от информацията, дадена в хомологационния фиш.
03-5	X	X	Използването на материал, който има специфична модулна деформация по-голяма от 40 Gpa/g/cm3 е забранено с изключение на: - свещи - екран на изпускателните тръби - връзки на водната помпа с турбината - накладки - подложки на буталца на спирачен цилиндър - търкалящи се елементи на лагери (игли, съчми, ролки) - електорни компоненти и сензори. - части с тегло до 20гр. И всички покрития с дебелина по-малка или равна на 10мкрона.о 10 Употребата на метал със специфичен модул на дформация по-голям от 30 Gpa/g/cm3 или с максимална устойчивост на опън по-голяма от 0.24 Mpa/kg/m3 за нежелезни материали и 0.30Mpa/kg/m3 за феромагнитни материали (т.е. 80% желязо) е забранено за произвеждането на всички части, които са свободни или хомологирани VR ВАРИАНТ ОПЦИЯ
103-1			Чл.3: КЛАСОВЕ ВЪВ ВРЪЗКА С ОБЕМ НА ДВИГАТЕЛЯ (103)
103-2			Автомобилите се разделят съгласно обема на двигателя на следните класове:
103-3	X		R3T до 1.600 cm3
103-4		X	R3D до 2.000 cm3
106-1			Чл. 4: БРОЙ НА МЕСТАТА (106)
106-2	X	X	Тези автомобили трябва да имат минимум 4 места, съгласно размерите, дефинирани за туристически автомобили (Group A).
2 – РАЗМЕРИ, ТЕГЛО			
201-01			МИНИМАЛНО ТЕГЛО(201)
201-02			Автомобилите трябва да имат следното минимално тегло:
201-03	X		R3T 1080 кг. за асфалт и макадам
201-04		X	R3D 1150 кг. за асфалт и макадам
201-06	X	X	Това е реалното тегло на колата, без екипаж и без екипировка, с максимум едно резервно колело. Когато в колата има две резервни колела, едното трябва да бъде махнато преди претеглянето.. Всички резервоари за течности (смазване, охлаждане, спирачки, отопление, където е приложимо) трябва да бъдат заредени на нормаалното ниво, предвидено от производителя, с изключение на резервоари за измиване на предно стъкло и фарове, система за охлаждане на спирачките, резервоарите за впръскване на гориво и вода, които трябва да бъдат празни. Минималното тегло на колата може да бъде измерено с екипаж в нея (пилот, ко-пилот и тяхната пълна екипировка), като минималното тегло е дефинирано в редове 201-03-04-05 + а 150 кг. Още, минималното тегло, дефинирано в редове 201-3-4-5 също трябва да бъде взето под внимание.
205-1			ПРОСВЕТ (205)
205-2	X	X	Минимум 100мм, в зависимост от пътния стандарт при всяко време. Винаги трябва да бъде по-голям от упоменатия в хомологационния фиш.

3 – ДВИГАТЕЛ			
300-1			Чл. 6 : ДВИГАТЕЛ(300)
300-2	X	X	Защитите на двигателя, направени от пластмаса, чието предназначение е да скрият механичните компоненти в двигателния отсек могат да бъдат демонтирани, ако тяхната функция е изключително естетическа.
300-3	X	X	Шумозаглушителният материал и тапицерията под капака, които са невидими отвън, могат да бъдат демонтирани.
300-4	X	X	Гайки и болтове могат да бъдат подменени, при условие, че заменящите ги са направени от феро материал.
300-5	X	X	Разрешава се разстъргване на цилиндрите до 0.6мм максимум, при условие, че това не води до надвишаване на обема, ограничен за съответния клас. Разрешава се да се затворят непотребните отвори на цилиндричния блок, ако целта на това действие е само затварянето им. Разрешава се подмяната на цилиндричните втулки, при условията валидни за разстъргване, като материала на цилиндричните втулки може да бъде модифициран. Цилиндричните втулки трябва да имат кръгло вътрешно сечение и да бъдат концентрични с цилиндрите, сухи или мокри и разделени една от друга. Разрешава се фрезозването на цилиндричния блок и на цилиндричната глава.
302-1			ТАМПОНИ НА ДВИГАТЕЛЯ (302)
302-3	X	X	Тампоните на двигателя трябва да са оригинални или хомологирани във VR. Материала на еластичните части може да бъде подменен; Броят на тампоните трябва да е същия, като на оригиналните.
304-1			СВРЪХПЪЛНЕНЕ (304)
304-2	X		Турбокомпресор: Оригиналната система за свръхпълнене или системата за свръхпълнене, хомологирана във VR трябва да се запази. Не се разрешава допълнително по отношение на оригиналното, устройство за свръхпълнене. В случай на двустепенен турбокомпресор, рестриктора трябва да бъде монтиран на първото турбо, по посока на въздушния поток. Максималният вътрешен диаметър на рестриктора е 29мм , а външния – 35мм , при условията определени в чл.255.1.8.3. Този диаметър може да бъде проверяван по всяко време, без предупреждение. В случай на двигател с два паралелни компресора, всеки компресор се ограничава от рестриктор с максимален вътрешен диаметър 20.5 мм , а максималният външен е 26.5мм , при условията определени в чл.255.1.8.3. Корпуса/ корпусите на турбото могат да бъдат модифицирани чрез обработка или добавяне на материал, с цел да се монтира рестриктора (черт 254-4); тази модификация трябва да бъде хомологирана във VR.
304-3		X	Турбокомпресор: Оригиналната система за свръхпълнене или системата за свръхпълнене, хомологирана във VR трябва да се запази. Не се разрешава допълнително по отношение на оригиналното, устройство за свръхпълнене. В случай на двустепенен турбокомпресор, рестриктора трябва да бъде монтиран на първото турбо, по посока на въздушния поток. Максималният вътрешен диаметър на рестриктора е 32мм , а външния – 38мм , при условията определени в чл.255.1.8.3. Този диаметър може да бъде проверяван по всяко време, без предупреждение. В случай на двигател с два паралелни компресора, всеки компресор се ограничава от рестриктор с максимален вътрешен диаметър 22.6 мм , а максималният външен е 28.6мм , при условията определени в чл.255.1.8.3. Корпуса/ корпусите на турбото могат да бъдат модифицирани чрез обработка или добавяне на материал, с цел да се монтира рестриктора (черт 254-4); тази модификация трябва да бъде хомологирана във VR.
304-2-bis	X	X	Въздушен обменник за свръхпълнене: оригинален или хомологиран във VR Система за впръскване на вода върху радиатор за междинно охлаждане – разрешена е само система, хомологирана във VR.
305-1			БРОЙ НА ЦИЛИНДРИТЕ ПРИ РАЛИТА (305)
305-2	X	X	Броят на цилиндрите е ограничен до 6.
310-0			СТЕПЕН НА СГЪСТЯВАНЕ (310)
310-1	X		Максимална степен на сгъстяване: 10: 1 Ако степента на сгъстяване на серийния двигател е по-голяма от 10:1, то тя може да бъде запазена, но повърхнината, на която ляга гарнитурата на цилиндричната глава не може да се модифицира (същото се прилага за обема на горивните камери на цилиндричната глава).
310-2		X	Минимална степен на сгъстяване: 15: 1
317-0			БУТАЛА (317)
317-1	X	X	Оригинални или хомологирани във VR
318-0			МОТОВИЛКИ (318)
318-1	X	X	Оригиналните мотовилки могат да бъдат предмет на допълнителна механична обработка и

			олекотяване, при условие, че се спазват стойностите, отбелязани във VR; разрешава се взимането на фаска на петите. Могат да се използват мотовилки, хомологирани във VR.
--	--	--	--

319-0			КОЛЯНОВ ВАЛ (319)
319-1	X	X	Оригинален или хомологиран във VR
319-3			ОСНОВНИ ЛАГИРИ (319)
319-4	X	X	Марката и материала са свободни, при условие, че се запазят оригиналния тип и размери.
320-0			МАХОВИК (320)
320-2	X	X	Оригинален или хомологиран във VR
321-0			ЦИЛИНДРОВА ГЛАВА (321)
321-1	X	X	Оригинална, като единствените разрешени модификации са: 1. Фрезованет на равнината, върху която ляга гарнитурата до максимум 1мм, с цел да се постигне разрешената степен на съгъстяване (виж 310-0), 2. Обработка на тунела на разпределителния вал. 3. Обработка на портовете на 20мм, измерени от лицата на смукателния и изпускателен колектори. 4. Чертежи I и III (чертежи III – K1 и III – L1 за автомобили, хомологирани след 01.01.2010г.) от хомологационния фиш трябва да се вземат под внимание. Разрешава се затварянето на непотребните отвори на цилиндровата глава, ако това действие има за цел единствено затварянето им.
321-2	X	X	Всички устройства за рециклиране на изходящите газове или еквивалентни системи (допълнителна възд. Помпа, активен карбонов филтър) могат да бъдат премахнати, а отворите им запечатани.
322-0			Гарнитура на цилиндровата глава (322)
322-2	X	X	Оригинална или хомологирана във VR
324-a0			ВПРЪСКВАНЕ (324)
324-a2	X	X	ECU трябва да е хомологирано във VR.
324-a3	X		Входящите устройства към ECU (сензори, изпълнителни устройства и т.н) вкл'чително и техните функции трябва да бъдат хомологирани във VR. Куплунзите и кабелите са свободни, но трябва да се вземат под внимание предписанията, посочени в електрически VO. Жилото на газта може да бъде подменено или дублирано с друго, без значение дали то идва от производителя или не. Дроселовата клапа може да бъде оригинална или хомологирана VR. Рейката на инжекторите може да бъде подменена с друга, свободна конструкция, но свързването ѝ трябва да бъде с резбови конектори към горивопроводите и регулатора на налягане, при условие, че монтажа на дюзите остава идентичен с оригиналния. Дюзите могат да бъдат сменяни с такива от сериен модел. Разрешават се системи за записване на данни. Компонентите на системата за впръскване, разположени в посока към устройството измерващо потока на въздух, които контролират количеството гориво, влизашо в горивната камера могат да бъдат модифицирани, но не и подменяни, при условие, че нямат влияние върху количеството на постъпващия въздух.
324-a4		X	Входящите устройства към ECU (сензори, изпълнителни устройства и т.н) вкл'чително и техните функции трябва да бъдат хомологирани във VR. Куплунзите и кабелите са свободни, но трябва да се вземат под внимание предписанията, посочени в електрически VO. Системата за предварително подгръване може да бъде деактивирана или премахната. Дюзите могат да бъдат подменени, като новите трябва да са от сериен модел. Автомобилите трябва да са екипирани с устройство, прекъсващо захранването с гориво и спиращо двигателя. Броя на дюзите и тяхната позиция трябва да се запази. Горивните помпи трябва да са оригинални.
325-0			РАЗПРЕДЕЛИТЕЛЕН ВАЛ/ШАЙБИ (325)
325-1	X		Максимален ход на клапаните 11мм. Хо̀да, който вала осигурява на клапана трябва да е оригинален или хомологиран във VR. Разпределителните валове сая свободни, но техния брой трябва да остане непроменен.. Броят и диаметъра на лагерите трябва да бъде запазен. Системите "VVT" и "VALVETRONIC" и т.н. са разрешени, ако са оригинални. Те могат да бъдат деактивирани.
325-2		X	Максимален ход на клапаните 10мм.. Хо̀да, който вала осигурява на клапана трябва да е оригинален или хомологиран във VR . Разпределителните валове сая свободни, но техния брой трябва да остане непроменен. Броят и диаметъра на лагерите трябва да бъде запазен. Системите "VVT" и "VALVETRONIC" и т.н. са разрешени, ако са оригинални. Те могат да бъдат деактивирани. Ако максималното повдигане е по-голямо от 10 мм, то може да се запази; В този случай трябва да се използват оригиналните разпределителни валове, без модификация.
325-3	X	X	Шайбите/зъбните колела/ пиньоните, монтирани на разпределителните валове, са свободни. Ако оригинално двигателя е екипиран с автоматичен обтегач на ремък или верига, се разрешава той да бъде блокиран в определена позиция чрез механично устройство.

			Ролките на обтегача са свободни, като техния брой трябва да се запази. Материалът и профила на ангренажния ремък са свободни. Броят на зъбите трябва да е еднакъв с оригиналния.
325-f0			КОБИЛИЦИ И ПУЛОВЕ(325)
325-f2	X	X	Оригинални или хомологирани във VR
326-0			ГАЗОРАЗПРЕДЕЛЕНИЕ (326)
326-1	X	X	Газоразпределението е свободно. Ако оригиналното газоразпределение включва система за обирание на хлабината, то тя може да бъде блокирана механично и да се използва диск за компенсация. Входящите отвори за масло могат да бъдат запушени. Елементите, използвани за тяхното запушване не трябва да имат друга функция.
326-2	X	X	Пуловете са свободни..
327-a0			СМУКВАНЕ (327a)
327-a1	X	X	Смукателен колектор: Оригиналнен. Трябва да се взема под внимание Чертеж II (Чертеж III-K2 За автомобили, хомологирани след 01.01.2010) от хомологационен фиш за гр. А Смукателния колектор може да бъде изправян, регулиран, намаляван или променен по форма чрез обработка, при условие, че винаги е възможно да се установи произхода на серийната част.
327-d0			СМУКАТЕЛНИ И ИЗПУСКАТЕЛНИ КЛАПАНИ (327d / 328d)
327-d1	X	X	Материалът и формата са свободни. Дължината на клапана и диаметъра на стеблото не могат да се модифицират.. Други е дименсии посочени в хомологационния фиш трябва да се запазят, включително съответните ъгли. Контрите на пружините и водачите на клапаните са свободни. Разрешават се подложни шайби под пружините.
327-d2			УПРАВЛЕНИЕ НА ДРОСЕЛОВАТА КЛАПА (327d)
327-d3	X	X	Свободно заедно с ограничителя на кожуха.
327-d4	X		Механично управление на дроселовата клапа или електрическо такова или обратно, ако идва от друг модел. Разрешава се употребата само на хомологиран КИТ за механична дроселова клапа или оригинална такава.
327-d5		X	Ако автомобила е екипиран с механична система за управление на дроселовата клапа, тази система може да бъде заменена с друга, механична или електрическа. Новата система трябва да бъде хомологирана VR. Връзката между жилото и ГНП са свободни.
327-d6			ВЪЗДУШЕН ФИЛТЪР (327d)
327-d7	X	X	Въздушният филтър, кутията му и мястото на елемента в кутията са свободни, но трябва да останат в дигателния отсек. Ако вентилацията на купето взема въздух от същата зона, от където постъпва въздух към двигателя, тази зона трябва да се изолира от въздушния филтър с негорима преграда. На входа на въздушния филтър може да бъде поставена мрежа.. Елементите против замърсяване могат да бъдат премахнати, при условие, че това не довежда до увеличаване на количеството на постъпващия въздух. Кутията на въздушния филтър и въздухопроводите могат да са от композитен материал. Материала на корпуса трябва да бъде огнеустойчив.
327-d8			ТЯЛО НА ДРОСЕЛОВАТА КЛАПА (327d)
327-d9b	X		Елементите на системата за впръскване на гориво, които контролират количеството гориво, постъпващо в горивната камера могат да бъдат модифицирани, но не и диаметъра на дроселовата клапа.
327-d10	X		Тялото на дроселовата клапа трябва да е оригинално или хомологирано във VR.
327-h0			ПРУЖИНИ НА СМУКАТЕЛНИ И ИЗПУСКАТЕЛНИ КЛАПАНИ (327h)
327-h1	X	X	Свободни
327-h2			ТАЛЕРКИ НА ПРУЖИНИТЕ (327h)
327-h3	X	X	Свободни
328-p0			ИЗПУСКАТЕЛЕН КОЛЕКТОР (328p)
328-p0b	X	X	Оригиналнен

328-p2			ИЗПУСКАТЕЛНА СИСТЕМА (328p)
328-p3a	X	X	Свободна, след турбокомпресора. Преди турбокомпресора, се забраняват изпускателни системи с променлива геометрия. Ако автомобила оригинално е екипиран с такава система, то тя трябва да бъде деактивирана. Дебелината на тръбите, използвани в изпускателната система трябва да бъде по-голяма или равна на 0.9мм, измерено в неогънати части. Сечението на тези тръби трябва да бъде равно на тръба с вътрешен диаметър 60мм. Ако два входа влизат в първия заглушител, то сечението на модифицирания колектор трябва да бъде по-малко или равно на двете оригинални сечения. На изхода може да има само една тръба, освен ако се използва оригинална част. Изходът трябва да е разположен на същото място, като оригиналния. Тези свободи не трябва да довеждат до каквато и да е модификация на купето и трябва да са съобразени със законите на страната, в която се провежда състезанието по отношение на нивата на шум. Заглушителят е част от изпускателната система, която има за цел да намали шума на изходящите газове на автомобила.
328-p4	X	X	Разрешава се добавката на допълнителни части на изпускателната система.
328-p5		X	Всички автомобили трябва да бъдат снабдени с хомологирани системи за почистване на изходящите газове, чиято позиция е свободна. Дим: Двигателя не трябва да произвежда видими емисии по време на състезание.
328-p6			КАТАЛИЗАТОР (328p)
328-p7	X	X	Каталитичният конвертор се възприема като заглушител и може да бъде преместван. Може да се премахва само ако това е разрешено от правилата, заложиени в чл.252-3.6 Той трябва да е или сериен (от хомологиран модел или от модел, произведен в количество не по-малко от 2500 бр) или описан в технически лист N:8
328-p7b	X	X	Ако е монтиран директно на изпускателния колектор, катализатора може да бъде подменен с конична част със същата дължина и същите размери на входящ и изходящ диаметър.
330-0			ЗАПАЛВАНЕ (330)
330-1	X		Свобода за марката и типа на запалителните свещи, ограничителя на оборотите и кабелите за високо напрежение.
330-2		X	Подгревателните свещи са свободни.
331-0			ВОДНО ОХЛАЖДАНЕ НА ДВИГАТЕЛЯ (331)
331-01	X	X	Ако водната помпа има оригинално механично или електрическо задвижване, то може да бъде премахнато или модифицирано. Оригиналната водна помпа трябва да се запази.
331-02	X	X	Радиатора трябва да бъде сериен или хомологиран във VR. Радиатора трябва да бъде монтиран на оригиналното си място. Скрепителните елементи са свободни, маркучите и екраните също.
331-03	X	X	Разрешава се разширителен съд. Оригиналният може да бъде подменен с друг, при условие че обемът му не надвишава 2 л. и е разположен в двигателния отсек. Капачката на радиатора е свободна. Термостатът е свободен, както и системата за управление на вентилаторите, също и температурата, при която се включват. Тръбите и маркучите за охлаждаща течност извън цилиндричния блок са свободни. Може да се ползват всякакви материали и диаметри.
333-a0			СМАЗВАНЕ/МАСЛЕН КРЪГ (333a)
333-a1	X	X	Радиаторът, обменникът (за вода или масло), проводите, термостатът и цедките (вкл. и броят им) са свободни (без да се модифицира купето). Масленият радиатор не може да бъде извън купето. Отдушникът на картера трябва да е отворен тип. Ако масилната система включва отворен тип отдушник, то той трябва да завършва в разширителен съд с обем 2 л. Този съд трябва или да бъде прозрачен или да има прозрачен панел. Разделителят въздух/масло може да се монтира извън двигателния отсек (мах. обем 1 л.), съгласно черт. 255-3. Маслото трябва да може да се върне от разширителния съд обратно в двигателя по силата на гравитацията. Изпаренията трябва да се смукнат от двигателя чрез смукателната система. Може да се монтира вентилатор за охлаждане на маслото, но той не трябва да има аеродинамичен ефект.
333-a2	X	X	Уред за показване налягането на маслото. Свободен, трябва да е винаги наличен. Може да се мести. Не трябва да има друго предназначение.

333-a3	X	X	Малсен филтър: свободен, при условие, че е взаимозаменяем с оригинален такъв. Монтажът на маслен филтър или филтърен елемент е задължителен и целият маслен поток трябва да преминава през него. Серийните маслопровода могат да се заменят с други. С оглед да има възможност за монтаж на маслен радиатор, температурен датчик и/или датчик за налягане, конзолата на филтъра може да бъде модифицирана или подменена. Разрешава се адаптор между филтъра и основата или между основата и цилиндровия блок. Този адаптор също може да има връзки за радиатор и датчици.
333-b0			МАСЛЕН КАРТЕР (333b)
333-b1	X	X	Масления картер трябва да е оригинален или хомологиран във VR. Единствената му функция е да съдържа масло. Броят на монтажните точки не може да надвишава оригиналния.
333-b2	X	X	Прегради: Разрешен е монтажът на прегради в картера.
333-b3	X	X	Маслоотражател може да се монтира между равнините на цилиндровия блок и гарнитурата на картера. Серийният може да бъде заменен, при условие че новият не увеличава разстоянието между блока и картера с повече от 6 мм.
333-b4	X	X	Маслена помпа: Ако помпата оригинално има механично или електрическо задвижване, то може да бъде модифицирано или премахнато. Потокът масло може да бъде относително увеличен спрямо оригиналния. Капакът на помпата (ако има такъв) и нейната позиция в картера, не могат да се променят, но корпусът и капакът могат да се обработват отвътре. Разрешава се монтаж на обтегач на веригата на маслената помпа. Системата на задвижване е свободна. Системата за регулиране на налягането може да се модифицира.
333-b5	X	X	Акумулатор на налягане на маслото: Оригинален или хомологиран VR.
4 – ГОРИВЕН КРЪГ			
401-a0			ГОРИВЕН РЕЗЕРВОАР (401a)
401-a1	X	X	Резервоарът трябва да е оригинален или хомологиран VR. Ако той е разположен в багажника и задните седалки са демонтирани, трябва да има негорима херметична преграда между багажника и кабината. Ако оригиналният резервоар е с вградени електрическа помпа и филтър, разрешава и при употребата на резервоари FT3 1999, FT3.5, FT5 или друг хомологиран от производителя в хомологационни фиш на колата, да се монтира помпа и филтър с идентични на оригиналните характеристики, извън тях. Тези елементи трябва да бъдат защитени по подходящ начин. За двубемни автомобили с горивен резервоар в багажника, негоримата херметична кутия трябва да закрива резервоара и отворите за пълнене. За трибемни автомобили негоримата херметична преграда трябва да разделя кабината от резервоара. Въпреки това се препоръчва преградата да бъде заменена с негорима кутия, както при двубемните автомобили.
401-a3	X	X	Разрешава се всякакъв вид заключване на капачките на резервоара.
402-a0			ГОРИВНА СИСТЕМА (402a)
402-a1	X		Разрешава се монтажът на втора горивна помпа, но само като резервна, т.е. не може да работи едновременно с основната. Тя трябва да може да се свърже, само когато автомобилът е в покой чрез изцяло механични връзки, разположени в близост до помпите. Разрешава се монтаж на радиатор на горивния кръг с максимален обем 1л. Разрешава се пробиването на два отвора (макс. Диаметър 60мм или еквивалентна площ) на пода, чиято единствена функция е да позволи преминаването на тръбопроводите за зареждане/изпразване на резервоара.
402-a2		X	Монтажът на горивопроводите е свободен, при условие че са изпълнени предписанията на чл. 253-3 от приложение "Ж". Разрешава се монтажа на радиатор към горивната система, с максимален обем 1л. Разрешава се да се пробият два отвора (макс.диаметър 60мм или еквивалентна площ) в пода, чието единствено предназначение е да позволи преминаването на горивопроводи, необходими за зареждане или изпразване на резервоара.

Чл.277 – 2010**Технически правила за FREE FORMULA (група E)****Чл.1. Общи**

Разрешава се организирането на спортни състезания, отворени за други състезателни превозни средства, различни от дефинираните в групите от приложение J.

Всички спецификации отнасящи се до автомобилите и в частност ограничението на обем на двигателя са изцяло в компетенцията на промоторите и те трябва да решат и специфицират ограниченията в допълнителния регламент на състезанието, които при всички случаи трябва да бъдат одобрени от националната спортна власт, отговорна пред FIA.

Дефиниция/допустимост

Автомобилите, отнасящи се до категория I (вж. Чл.251-1.1) трябва да са в съответствие с хомологационните критерии на един от следните текстове за хомологационни правила на FIA и техните оригинални структури (шаси/купе) трябва да могат да се идентифицират по всяко време.

Автомобили отнасящи се до категория II:

SH: автомобили тип „Силует” (туристически автомобили в голяма серия с четири седалки)

SC: спортни автомобили (състезателни автомобили с две седалки, открити или закрити, създадени изцяло за състезания)

SS: Едноседалкови пистови автомобили за международна формула или Free Formula.

Чл.2. Сигурност

Във връзка със сигурността, автомобилите трябва да бъдат в съответствие със следните членове, в зависимост от категорията, към която се отнасят – I, II или III (вж. чл.251-1.1)

АВТОМОБИЛИ, ОТНАСЯЩИ СЕ КЪМ КАТЕГОРИЯ I

- Сигурност на спирачната система	253-4
- Ключ маса	253-13
- Резервоар за гориво	253-14
- Горивопроводи, помпи и филтри	253-3.1. 253-3.2
- Отвори за зареждане с гориво и капачки	259-6.4
- Гориво	259-6.1
- Маслоуловителни резервоари	259-7.4
- Кабели	259-8.5

- Предпазни колани	253-6.1
- Надлъжно разположение на маслената система (с изкл. На задно разположени двигатели)	275-7.2
- Задна предавка	275.9.3
- Носачи	275-10.3.1+10.2
- Материал на колелата	275-12.2
- Пожарогасители	253-7
- Огледала за задно виждане	253-9
- Задна светлина	259-8.4.2
- Подглавници	259-14.4
- Кука за теглене	253-10
- Огнезащитна преграда	253-15
- Седалки	253-16
- Челно стъкло	279-2.4

АВТОМОБИЛИ, ОТНАСЯЩИ СЕ ДО КАТЕГОРИИ П – SH И П – SC:

- Сигурност на спирачната система	253-4
- Ключ маса	253-13
- Резервоар за гориво	259-6.3
- Горивопроводи, помпи и филтри	259-6.2(253-3.1 253-3.2 3A SH)
- Отвори за зареждане с гориво и капачки	259-6.4
- Гориво	259-6.1
- Маслоуловителни резервоари	259-7.4
- Кабели	259-8.5
- Предпазни колани	259-14.2.1
- Надлъжно разположение на маслената система (с изкл. На задно разположени двигатели)	275-7.2
- Задна предавка	275.9.3
- Носачи	275-10.3.1+10.2
- Материал на колелата	275-12.2
- Пожарогасители	275-14.1
(253-7 3A SH)	
- Огледала за задно виждане	275-14.3
(253-9 3A SH)	
- Задна светлина	259-8.4.2
- Подглавници	259-14.4
- Кука за теглене	259-14.6
- Огнезащитна преграда	259-16.6

- Седалки SH	253-16 за
- Челно стъкло (279-2.3 за SH)	259-3.9

АВТОМОБИЛИ, ОТНАСЯЩИ СЕ КЪМ КАТЕГОРИЯ II – SS:

- Сигурност на спирачната система	275-11.1
- Ключ маса	275-14.2
- Резервоар за гориво	259-6.3(275-6.1*)
- Горивопроводи, помпи и филтри	59-6.2
- Отвори за зареждане с гориво и капачки	259-6.4
- Гориво	259-6.1
- Маслоуловителни резервоари	259-7.4
- Кабели	259-8.5
- Предпазни колани	275-14.4
- Надлъжно разположение на маслената система	275-7.2
- Задна предавка	275.9.3
- Носачи (275-10.2 +10.3*)	275-10.3.1+10.2
- Материал на колелата	275-12.2
- Отвори в купето*	275-13.1*
- Пожарогасители	275-14.1
- Огледала за задно виждане	275-14.3
- Задна светлина	275-14.5
- Подглавници	275-14.6
- Монтаж и димонтаж на седалките*	275-14.7*
- Кормилен прът*	275-10.5.3*
- Окачване и предпазни греди* защита по – долу*	вж. странична
- Позиция на педалите	275-15.3.3*

*Само за автомобили, изградени след 01.01.2010 г.

АВТОМОБИЛИ, ОТНАСЯЩИ СЕ КЪМ КАТЕГОРИЯ III

- Сигурност на спирачната система	253-4
- Ключ маса	253-13
- Резервоар за гориво	259-6.3
- Горивопроводи, помпи и филтри	259-6.2
- Отвори за зареждане с гориво и капачки	259-6.4
- Гориво	259-6.1

- Маслоуловителни резервоари	259-7.4
- Кабели	259-8.5
- Предпазни колани	275-7.2
- Задна предавка	275.9.3
- Носачи	275-10.3.1+10.2
- Материал на колелата	275-12.2
- Пожарогасители	290-2.7
- Огледала за задно виждане	290-2.13
- Задна светлина	259-8.4.2
- Кука за теглене	259-14.6
- Огнезащитна преграда	259-16.6
- Седалки	253-16

2.1. ПРЕДПАЗНИ СТРУКТУРИ ЗА АВТОМОБИЛИ, ИЗГРАДЕНИ ПРЕДИ 01.01.2010

Автомобили, отнасящи се към категория I трябва да са в съответствие с чл.253-8, а тези, които се отнасят към категория III с - чл.259-16.4

Автомобили, отнасящи се към категория II трябва да са в съответствие със следните предписания, според техния тип:

- Тип Off Road: чл.283-8
- Тип пистов автомобил с повече от една седалка: чл.259-16.4
- Тип „пистов едноседалков”: с минимум две предпазни структури.

2.1.1. Размери и разположение за тип „пистов едноседалков”

Втората предпазна структура трябва да бъде пред волана, на не повече от 25 см напред и с минимална височина горната точка на волана.

Главната предпазна структура трябва да бъде на минимум 500 мм зад първата и достатъчно висока, за да може правата, прекарана от върха на тази към върха на втората структура да премине на 50 мм от най – горната точка на каската на пилота, когато той е нормално седнал и е със закопчани колани.

Минималната височина на главната структура трябва да бъде минимум 920мм, измерено по продължение на правата, следваща гръбначния стълб на пилота от металната черупка на седалката до върха на ролбара.

Широчината трябва да бъде минимум 380 мм, измерени вътре в предпазната клетка между две вертикални странични колони.

Измерването трябва да се направи на височина 600мм от металната черупка на седалката на перпендикуляра към правата, следваща гръбнака на пилота.

Якост:

С оглед да се постигне задоволителна якост на рол-бара се предоставят две възможности на производителите:

а – рол-бар с изцяло свободна структурна концепция трябва да може да издържа минималното усилие, посочено в чл. 275-15.2.3.

Това трябва да бъде сертифицирано от документ, одобрен от националната федерация и подписан от квалифициран специалист.

Б – тръбите и скобите трябва да имат диаметър минимум 35 мм и дебелина на стената минимум 2мм.

Материалът трябва да е хром-молибденова стомана SAE 4130 или SAE4125 (или еквивалент по DIN NF и т.н.)

Трябва да има минимум една скоба на горната задна греда, поставена под ъгъл, който не надвишава 60° към хоризонтала.

Диаметъра и материала на скобата трябва да бъдат същите, като на рол-бара. В случай на употребата на две скоби, диаметърът на всяка от тях може да бъде намален до 20x26мм (вътрешен/външен).

Демонтируемите връзки между основната структура и скобата трябва да са в съответствие с чертежи от 253-37 до 253-46.

Разрешават се предно монтирани стойки.

Автомобили, от насящи се към категория II, тип „пистови едноседалкови с карбонов монолок”, предназначени за употреба в международни FIA серии или състезания, трябва да отговарят минимум на чл. 275-15.2 и 275-15.3.

ЧЛ.2.2. ПРЕДПАЗНИ СТРУКТУРИ НА АВТОМОБИЛИ, ИЗГРАДЕНИ СЛЕД 01.01.2010:

Автомобили, отнасящи се към категория I:

Трябва да са в съответствие с чл.253-8

Автомобили, отнасящи се към категория II:

Трябва да са в съответствие със следните предписания, съгласно техния тип:

- тип Off Road:

чл.283-8

- тип пистови с повече от една седалка:

чл.253-8 за SH, 259-16.4 за SC

- тип пистов едноседалков:

съгласно спецификациите и изискванията по – долу

Автомобили, отнасящи се към категория III:

Трябва да са в съответствие с чл.287-3.1 или 290-2.9

2.2.1 Размери и разположение на предпазните клетки за тип „едноседалкови пистови автомобили”

Всички автомобили трябва да имат две предпазни структури. Основната структура трябва да бъде разположена зад пилота. Втората структура трябва да бъде пред волана, но не повече от 250 мм от върхът на кормилното колело, в която и да е позиция. Двете предпазни структури трябва да бъдат достатъчно високи, за да осигурят на пилотската каска и волана по всяко време 70 и 50 мм респективно под линията, прекарана под техните най – високи точки. Минималната височина на основната структура трябва да бъде минимум 920 мм, измерено в продължение на правата, следваща гръбнака на пилота от основата на седалката до върхът на ролбара. Широчината трябва да бъде минимум 380мм, измерено вътре в ролбара м/у двете вертикални странични колони. Измерването се прави на височина 600мм над металната основа на седалката, на перпендикуляр към правата, следващюа гръбнака на пилота.

2.2.1.1.Автомобили със „ Space Frame” технология.

а) Защита против обръщане

Двата ролбара трябва да преминат тестове за статично натоварване, както е описано по – долу.

Главният ролбар трябва да се подложи на товар, равен на 12 kN странично, 45 kN надлъжно, приложено в посока назад и 60 kN вертикално. Товарът трябва да се приложи към върха на структурата чрез твърда плоча с диаметър 200мм. и разположена перпендикулярно към оста на натоварването.

По време на теста, структурата трябва да бъде разположена в предпазна камера захваната на равна плоскост, закрепена чрез тампони за двигател на монтажните си точки и укрепена странично, но не и по начин, увеличаващ издръжливостта на тестваната структура.

При прилагане на товара, деформацията трябва да бъде по – малка от 50мм, измервана по оста на натоварване и всеки структурен дефект се ограничава до 100мм под върха на структурата, измерено вертикално.

Втората ролбар структура трябва да бъде обект от вертикално натоварване от 75 kN.

Натоварването трябва да се приложи към най – горната част на структурата чрез твърда плоска плоча с диаметър 100мм,л разположена перпендикулярно към оста на натоварването.

По време на теста, структурата трябва да бъде разположена в предпазна камера захваната на равна плоскост, закрепена чрез тампони за двигател на монтажните си точки и укрепена странично, но не и по начин, увеличаващ издръжливостта на тестваната структура.

При прилагане на товара, деформацията трябва да бъде по – малка от 50мм, измервана по оста на натоварване и всеки структурен дефект се ограничава до 100мм под върха на структурата, измерено вертикално. Тези тестове трябва да се провеждат в присъствието на FIA/БФАС – технически делегат, използващи екипировка за измерване, одобрена от FIA/ БФАС.

Всеки производител трябва да представи детайлни изчисления, ясно показващи, че основната структура е в състояние да издържи същия товар, когато надлъжният компонент се прилага в посока напред. Концепцията на конструкцията на главния и втория ролбар е свободна. Въпреки това, основната структура трябва да има минимално структурно напречно сечение във вертикална проекция 10000мм² по хоризонталната равнина, преминаваща на 50мм под най – високата ѝ точка.

б) Челна защита

В предната част на “space frame” трябва да се монтира ударопоглещаща структура. Тази структура трябва да бъде надеждно закрепена към нея.

Тази структура може да бъде една от хомологираните от FIA или една от преминалите тестовете, описани по – долу.

“space frame” трябва да бъде в състояние да издържи тест за преден удар. За целите на този тест, общата тежест на количката и тестваната структура трябва да тежат 560 кг. и скоростта на удара трябва да бъде минимум 12м/с.

Устойчивостта на тестваната структура трябва да бъде такава, че по време на удар, средното отрицателно ускорение на количката да не надвишава 25g.

Освен това, всички структурни повреди трябва да са в периметъра на предната противоударна структура.

Този тест трябва да се проведе в присъствието на FIA/БФАС технически делегати в одобрен тестов център.

За да се изпитат допълнителните елементи от челната ударопоглещаща структура, закрепена към основната, трябва да се проведе тест на статично странично натоварване на вертикалната равнина, преминаваща на 400мм пред оста на предните колела. Постоянен напречен хоризонтален товар пт 30 kN трябва да се приложи към едната страна на ударопоглещащата структура чрез плоча, дълга 100 мм и висока 300мм.

Центъра на тази плоча трябва да преминава през равнината, спомената по – горе и в средната точка на височината на структурата в това ѝ сечение.

След прилагане на товара, в продължение на 30 секунди не трябва да има дефект на структурата или допълнителните елементи към нея. Ако се използва предна ударопоглещаща структура, хомологирана от FIA, цялостта на шасито ще бъде тествана в рамките на тази структура.

в) Якост на „Space frame”

В добавка: Клетката трябва да бъде предмет на три отделни тестове за странично статично натоварване:

- 1) В областта на мястото на пилота, на вертикалната равнина, преминаваща през центъра на точката на закрепване на коланите в скута.
- 2) В областта на резервоара на вертикалната равнина, преминаваща през центъра на зоната на резервоара, гледан от страни.
- 3) На вертикалната равнина, преминаваща на половина между оста на предните колела и върха на втората предпазна структура.

За гореописаните тестове трябва да се използва плоча с дължина 100мм и широчина 300мм, с максимален радиус на закръгление на ръбовете 3мм. и в съответствие с формата на предпазната рамка. Тя трябва да бъде поставена срещу най – външните страни на структурата, като долният ѝ край трябва да бъде на най – ниската част на структурата в това ѝ сечение.

Може да се използва 3мм дебела гума между плочите и клетката.

За по – малко от три минути, но минимум за 30 секунди трябва да се приложи напречно хоризонтално натоварване към плочите от 20 kN. Този товар трябва да се приложи в центъра на плочите чрез сферична връзка.

В условията на това натоварване не трябва да има структурни дефекти по клетката и всяка пластична деформация трябва да бъде по – малка от 1мм след премахването на товара за 1 мин.

Деформацията се измерва в горния край на плочите, направо на вътрешните повърхнини. При тест 1 отклонението на вътрешните тръби на клетката не трябва да надвишава 20мм.

По време на теста клетката трябва да е поставена на равнина и надеждно закрепена към нея, но не по начин, който увеличава устойчивостта на площта, обект на теста.

Допълнителен тест на статично натоварване трябва да се проведе извън клетката, под горивния резервоар.

Плоча с диаметър 200мм се поставя в центъра на областта на резервоара и се прилага вертикално натоварване от 10 kN за по – малко от 3 минути чрез сферична връзка.

Натоварването трябва да продължи минимум 30 сек.

В условията на това натоварване не трябва да има структурни дефекти по клетката и всяка пластична деформация трябва да бъде по – малка от 0.5мм след премахването на товара за 1 мин.

Измерването се прави в центъра на областта на плочата.

Два допълнителни теста на статично натоварване трябва да се проведат върху клетката, върху всяка страна на отворите за влизане.

Плоча с диаметър 100 мм се поставя с горния си край на същата височина, като върха на страната на кабината и центъра ѝ е разположен на 200 мм пред задния край пред отвора за влизане, измерено надлъжно.

Постоянен напречен хоризонтален товар от 10 kN се прилага под ъгъл 90° към централната ос на колата чрез сферична връзка.

Натоварването трябва да продължи минимум 30 сек.

В условията на тези натоварвания не трябва да има структурна промяна на клетката, тоталната деформация не трябва да надвишава 10 мм, а пластичната да не е повече от 1мм, когато товарът се освободи за 1 мин.

Измерванията се правят в центъра на областта на плочата.

г) Странична защита

С оглед да се осигури допълнителна странична защита на пилота, трябва да се монтира одобрен от FIA универсален панел към клетката. Този панел трябва да се разположи от предната предната ролбар структура до края на резервоара.

Панелът трябва да покрива клетката отдолу, от надлъжен конструктивен елемент до такъв, граничещ с отвора за влизане.

Спесификацията на този панел е: ДАЙОЛЕН с минимална дебелина 10мм, надеждно закрепен за главната структура на тръбната клетка на посоченото място по следния начин:

Краищата му - долен, горен, предн, заден, трябва да се заловят между ъглите и в средата на всяка диагонална тръба.

Закрепването се извършва чрез 8 мм U болт и алуминиева планка, дебела 3мм, широка 20мм и по – дълга с 12мм от широчината на захвата на U болта.

С оглед да се предотврати навлизането на окачените части в клетката по време на страничен удар, всеки елемент от предно окачените

компоненти с две точки на фиксиране трябва да бъде съединен чрез връзка възможно най – близка до клетката.

Тази връзка трябва да бъде кръгла, с минимален диаметър 10мм и всяка връзка против приплъзване трябва да бъде захваната с болт или щифт, разположен в центъра на тази скоба.

д) **Задна защита**

Трябва да се монтира ударопоглъщаща структура зад скоростната кутия, симетрично по отношение на надлъжната ос на колата, като най – задната ѝ точка трябва да се разположи между 550 и 620мм след задната ос.

Тази структура трябва да има минимално външно сечение в хоризонтална проекция от 9000мм², измерено на 50мм пред най – задната ѝ точка.

Когато се изчислява тази площ се взимат предвид само частите, разположени на по – малко от 100 мм от надлъжната ос на колата и сечението не може да се намалява пред тази точка.

Структурата трябва да мине ударен тест и да бъде конструирана от материали, които не се променят значително от температурата, развиваща се по време на употреба.

Структурата и скоростната кутия трябва да бъдат надеждно закрепени за земята и да им бъде нанесен удар с масивен блок с маса 560 кг. и скорост 10м/сек.

Блокът, използван за този тест трябва да бъде плосък, с размери 450мм широк и 550 мм дълъг, и радиус на закръгление в краищата 10 мм.

Долният му край трябва да бъде на нивото на най – ниската точка на клетката и трябва да бъде така разположен, че да удари структурата вертикално, под ъгъл 90° по отношение на надлъжната ос на колата.

По време на теста блокът може да не се води по която и да е от осите, а клетката може да бъде закрепена по всякакъв начин, при условие, че това не увеличава устойчивостта към удар на частите, обект на теста. Устойчивостта на тестваната структура трябва да бъде такава, чее по време на удар:

- средното отрицателно ускорение на обекта да не надвишава 35 пъти g.
- максималното отрицателно ускорение да не надвишава 60 g за повече от 3 ms кумулативно, като измеерването се прави само в посока на удара.

Въпреки това, всички структурни повреди трябва да са в рамките на задната противоударна структура.

Ако се използва хомологирана от FIA задна противоударна структура, цялостта на скоростната кутия се тества с тази структура.

2.2.1.2. Автомобили, използващи карбонова клетка

Тип едноседалкови пистови автомобили с карбонова клетка, предназначени за международни състезания, одобрени от FIA трябва да са в съответствие минимум с чл. 275-15.2, 15.3, 15.4 и 15.5 от техническите правила за F3 2008, ако тяхното представяне е съотносимо с автомобилите F3 или по – долу.

Всички коли с карбонова клетка, участващи в състезания над F3, които се използват за международни състезания, одобрени от FIA, трябва да отговарят на изискванията за сигурност от техническите правила за F1 за 2005 г.

ЧЛ.3. МИНИМАЛНО ТЕГЛО

Това е реалното тегло на автомобила, без екипаж и екипировка.

Ако се използва баласт, то той трябва да бъде в съответствие с чл.259 – 4.2 от приложение “J”.

По време на цялото състезание, автомобилът не може да тежи по – малко от следните минимални тегла:

***Автомобили, отнасящи се към категория I**

До 1000 см ³	500 кг.
От 100 см ³ до 1400 см ³	550 кг
От 1400 см ³ до 1600 см ³	580 кг
От 1600 см ³ до 2000см ³	620 кг
От 2000 см ³ до 3000 см ³	700 кг
От 3000 см ³ до 4000 см ³	780 кг
От 4000 см ³ до 5000 см ³	860 кг
От 5000 см ³ до 6500 см ³	960 кг

***Автомобили, отнасящи се към категория II SH**

До 1000 см ³	500 кг.
От 100 см ³ до 1400 см ³	550 кг
От 1400 см ³ до 1600 см ³	580 кг
От 1600 см ³ до 2000см ³	620 кг
От 2000 см ³ до 3000 см ³	700 кг
От 3000 см ³ до 4000 см ³	780 кг
От 4000 см ³ до 5000 см ³	860 кг
От 5000 см ³ до 6500 см ³	960 кг

***Автомобили, отнасящи се до категория II SC**

До 1150 см ³	360 кг.
От 1150см ³ до 1400 см ³	420 кг
От 1400 см ³ до 1600 см ³	450 кг

От 1600 см ³ до 2000см ³	470 кг
От 2000 см ³ до 3000 см ³	560 кг
От 3000 см ³ до 4000 см ³	700 кг
От 4000 см ³ до 5000 см ³	765кг
От 5000 см ³ до 6000 см ³	810 кг
Над 6000 см ³	850 кг

***Автомобили, отнасящи се към категория II SS**

До 1150 см ³	360 кг.
От 1150см ³ до 1400 см ³	420 кг
От 1400 см ³ до 1600 см ³	450 кг
От 1600 см ³ до 2000см ³	470 кг
От 2000 см ³ до 3000 см ³	560 кг
От 3000 см ³ до 4000 см ³	700 кг
От 4000 см ³ до 5000 см ³	765кг
От 5000 см ³ до 600 см ³	810 кг
Над 6000 см ³	850 кг

ЧЛ.4. КУПЕ/КАБИНА

***Автомобили, отнасящи се към категория I**

Всички затворени автомобили, разглеждани като нови от 01.01.2009 г. от националната спортна власт трябва да имат минимум по един отвор от всяка страна, позволяващ достъп до кабината.

Кбината трябва да бъде конструирана така, че да излезе от нормалната си позиция за пилотиране за седем секунди от неговата и за девет секунди от страна на пасажера.

- Купе:

Трябва да покрива изцяло колелата, в съответствие с чл. 257-13.2

***Автомобили, отнасящи се към категория II – SH**

- челно стъкло:

Формата трябва да бъде същата, като формата на челното стъкло на референтната кола.

- Купе:

Трябва да покрива изцяло колелата, в съответствие с чл. 257-13.2

***Автомобили, отнасящи се към категория II – SC**

- Купе:

В съответствие с първия параграф на чл.259-3.7.6 и чл.259-3.7.7 от приложение”J”.

Структурния обем на кабината трябва да бъде симетричен по отношение на надлъжната ос на колата.

Затворените автомобили трябва да имат едно челно стъкло и две врати – по една от всяка страна на кабината.

Елементите на купето трябва да покрият всички механични компоненти; само изпускателните и смукателни тръби в горната част на двигателя могат да преминават през тях.

Купето трябва да се проектира върху колелата по такъв начин, че да покрива минимум 1/3 от техния периметър и изцяло широчината на гумата.

От задната страна на задните колела, елементите на купето трябва да стигат до централната ос на колелата.

- Нито една част от превозното средство не може да бъде разположена на повече от 800 мм по отношение на задната ос.

- **Височина:**

Нито една част от аеродинамичната структура не може да бъде разположена на повече от 900 мм от земята

*Автомобили, отнасящи се към категория II SS

Елементи на купето към земята:

Между задния край на предните колела и предния край на задните колела, нито една част от ходовата част на автомобила, видима отдолу, разположена странично на повече от 500 мм от надлъжната ос на колата не може да бъде по – малко от 40 мм от земята с пилот на борда.

- Нито една част от колата не може да бъде разположена на повече от 800 мм зад задната ос.

- Височина:

- Нито една част от аеродинамичната структура може да бъде разположена на повече от 900 мм от земята.

ЧЛ.5. АЕРОДИНАМИЧНИ УСТРОЙСТВА

За автомобили, изградени след 01.01.2000г.

Краищата на задното крило могат да докосват купето, но не трябва да му предават никакъв товар.

Задното крило трябва да бъде надеждно закрепено към основната структура на колата, а не само към купето.

СПЕЦИФИЧНИ ПРАВИЛА ЗА ГРУПА „X” 2010

Тези правила са създадени с презумция за налагане на допълнителни ограничени върху свободните модификации и разрешителния режим допускащ автомобили до участие в състезания от календара на БФАС.

Чл.1. Дефиниция

Автомобили с хомологация или без такава, с един или два двигателни моста и максимален коригиран обем на двигателя 3500 см³.

Към групата се формира нов клас „МАКСИ (MAXI)” с коригиран обем на двигателя над 3500 см³

Чл.2. Хомологация

Трябва да са произведени минимум 200 бройки от съответните марка и модел.

При издаване на технически паспорт се вписва групата по чиито изисквания е представен и проверен даден автомобил и той може да участва само в тази група до слвдващата паспортизация но не по малко от един състезателен сезон.

Автомобили създадени изцяло или частично от тръбна конструкция се допускат до участие ако имат хомологация от ФИА.

Чл.3. Брой седалки

Задължително е автомобила да бъде оборудван с минимум една седалка.

Чл. 4. Тегло

4.1. Автомобилите са обект на следните тегловни ограничения:

до	1000 см ³ :			620 kg
над	1000 см ³	до	1400 см ³ :	700 kg
над	1400 см ³	до	1600 см ³ :	780 kg
над	1600 см ³	до	2000 см ³ :	860 kg
над	2000 см ³	до	2500 см ³ :	940 kg
над	2500 см ³	до	3000 см ³ :	1020 kg
над	3000 см ³	до	3500 см ³ :	1100 kg
над	3500 см ³			1180 kg

Забележка*

При автомобили с турбокомпресор се взима предвид коригирания чрез съответния коефициент обем за отнасяне към съответна тегловна категория.

4.2. Това е реалното тегло на автомобила без екипаж и екипировката му и с максимум едно резервно колело.

Когато в автомобила има две резервни колела, едното трябва да бъде свалено преди претеглянето му.

По време на цялото състезание автомобилът не трябва да бъде с по-малко от минималното допустимо тегло, описано в този член.

В случай на спор по време на претеглянето, пълната екипировка на екипажа трябва да се отстрани; това включва и каски, като външните слушалки могат да бъдат оставени в колата.

В случай на съмнение, освен при ралита, техническите комисари могат да изпразнят резервоарите за консумативни течности, за да проверят теглото.

Употребата на баласт е разрешена при условията на чл. 252-2.2 от „Общи предписания” на приложение “J”.

Чл.5. Модификации

Купе, двигател, трансмисия и окачване могат да бъдат от различни по марка и модел автомобили, при условие, че същите са серийни.

5.1. Двигател

Свободен. Оригиналното му разположение, предвидено от производителя, трябва да се запази.

5.1.1. Цилиндров блок и цилиндрова глава

Свободни.

5.1.2. Степен на сгъстяване

Свободна

5.1.3. Гарнитура на главата

Свободна

5.1.4. Бутала

Свободни.

5.1.5. Мотовилки и колян вал

Свободни

5.1.6. Основни и биелни лагери

Свободни.

5.1.7. Маховик

Свободен

5.1.8. Захранване с гориво и въздух

Свободни, при условие, че се спазват мерките за безопасност, описани в приложение „J”.

5.1.8.1. Карбуратор

Свободен

5.1.8.2. Система за впръскване на гориво – свободна.

Ако горивопроводите преминават през купето, те трябва да бъдат метални.

5.1.9. Разпределителни валове

Свободни

5.1.10. Клапани

Свободни

5.1.11. Кобилици и пулове

Свободни

5.1.12. Запалване

Свободно

5.1.13. Охлаждане

Свободно

5.1.14. Смазване

Свободно

5.1.15. Тампони на двигателя

Свободно модифицирани от сериен автомобил.

5.1.16. Изпускателна система

Свободна, при условие, че се спазват изискванията за нивата на шум.

5.1.17. Задвижващите шайби, ремъци и вериги, разположени извън двигателя са свободни.

5.1.18. Гарнитури

Свободни

5.1.19. Пружини на двигателя

Свободни

5.1.20. Стартер

Свободен

5.1.21. Налягане на свръхпълнене

Свободно

5.2. Трансмисия

5.2.1. Съединител

Свободен

Резервоарите със спирачна течност използвани за работата на съединителя могат да бъдат монтирани в купето. В този случай те трябва да бъдат надеждно закрепени и защитени с херметична, негорима преграда.

5.2.2. Скоростна кутия

Свободна.

5.2.3. Силово предаване и диференциали

Свободни.

5.3. Окачване

Позицията на осите на въртене на монтажните точки на окачването отгоре към купето или шасито са свободни.

5.3.1.. Разрешава се монтаж на усилващи елементи в точките на окачване към купе или шаси, по надлъжната и напречна оси на автомобила.

5.3.2. Усилването на монтажните точки чрез добавяне на материал е разрешено, но свързването на две отделни части заедно, формирайки едно цяло, не се разрешава.

5.3.3. Анти – рол бар

Хомологираните от производителя анти - рол бар могат да бъдат променяни или премахвани, при условие, че техните монтажни точки на купето останат непроменени.

Тези точки на закрепване могат да бъдат използвани за монтирането на усилващи елементи.

- разрешават се само механични системи анти - рол бар.
- разрешава се настройките на анти - рол бара да се променят директно от пилота при използването само на механична система без външна сила.
- Забранява се всякаква връзка между демпферите.
- Забранява се всякаква връзка между преден и заден анти - рол бар.

5.3.4. Шарнирите могат да бъдат от различен материал от оригиналните.

Точките на закрепване на окачването към купето и шасито могат да бъдат модифицирани:

- чрез употребата на “Uniball”. Оригиналният носач може да бъде отрязан и да бъде заварено ново легло за “Uniball”.

Трябва да се използват скоби за закрепване на „Uniball”

- чрез употребата на винт с по-голям диаметър.
- чрез усилване на точката на закрепване, като се добавя допълнителен материал в рамките на 100мм от тази точка

5.3.5. Пружини

Свободни

5.3.6. Амортисьори

Свободни.

5.3.7. Носачи

Свободни, от сериен автомобил или хомологирани.

5.4. Колела и гуми

Свободни, при условие, че монтирани не излизат от периметъра на колата, гледано отгоре.

5.5. Спирачна система

Спирачната система е свободна, при условие, че:

-включва минимум два независими кръга, задействани от един педал

5.5.1. Фрикционен материал:

Свободен

5.5.2. Серво спирачки, регулатори на спирачното усилие, анти – блокиращи устройства

Свободни

5.5.3. Охлаждане на спирачките

Свободно

5.5.4. Спирачни дискове

Свободни

5.5.5. Ръчната спирачка

Свободна.

5.5.6. Хидравлични тръби

Хидравличните тръби могат да бъдат подменяни с такива използвани в самолетостроенето. Резервоарите за спирачна течност могат да бъдат монтирани в кабината. В този случай, те трябва да бъдат защитени с херметична негорима преграда

5.5.7. Спирачни апарати

Свободни

5.5.8. Главен спирачен цилиндър

Свободен

5.6. Управление

Свободно.

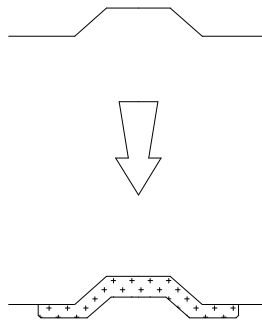
5.7. Купе – шаси

5.7.1. Олекотяване и усилване

Забранява се изцяло или частично премахването на конструктивни елементи, както и модифицирането им, с изключение на случаите на усилване.

Разрешава се усилване на еластичните части на купето и шасито, при условие, че употребявания материал следва оригиналната форма на детайла и е в контакт с него.

Разрешава се усилване чрез композитни материали съгласно този член и черт.255-8.



255-8

Изолационният материал може да бъде премахнат от долната страна на пода, от двигателния отсек, от багажника и подкалниците.

Непотребните конзоли (напр. На резервното колело), разположени на шасито/купето могат да бъдат премахнати, освен ако не са във връзка с механични части, които не могат да бъдат премествани или премахвани. Разрешава се затварянето на отвори в купето, двигателния отсек, багажника и крилата. Отворите могат да бъдат затворени с ламарина или пластмаса, могат да бъдат заварявани, залепвани или занитвани. Всички отвори между двигателния отсек и кабината трябва да бъдат надеждно затворени, така че да не пропускат газ или течност.

5.7.2. Екстериор

5.7.2.1. Брони

Могат да бъдат свободно модифицирани, но не и демонтирани, освен ако друго не е предмет на хомологация.

5.7.2.2. Капачки на главините и тасове

Капачките на главините могат да се премахнат. Тасовете на колелата трябва да се демонтират.

5.7.2.3. Чистачки

Мотора, позицията, перата и механизмът са свободни, но трябва да има минимум една чистачка на челното стъкло.

Устройството за измиване на фаровете може да бъде демонтирано.

Обема на резервоара за чистачките е свободен и резервоара може да бъде преместван в купето съгласно чл.252.7.3., в багажника или двигателния отсек

5.7.2.4. Външните декоративни лайстни могат да бъдат демонтирани. Всички части, следващи външния контур на купето и с височина по-малка от 25 мм се считат за декоративни лайстни

5.7.2.5. Точките за повдигане с крик могат да бъдат усилявани, премествани и техният брой да бъде увеличаван или намаляван.

5.7.2.6. Разрешава се упоробата на всякакъв вид капаци на фаровете (не важи за рали).

5.7.2.7. Типът и разположението на регистрационните номера са свободни, като се спазват полицейските изисквания на страната, в която се провежда състезанието.

5.7.2.8. Разрешава се премахването на монтажните планки на регистрационните номера.

5.7.2.9. Разрешава се допълнително закрепване на челното и страничните стъкла. Разрешава се употребата само на серийни челни стъкла

5.7.2.10. Монтаж на защитна скара

Свободно. Само при ралита.

5.7.2.11. Разрешава се подгъването на краищата на стоманената защита или намаляване размера на краищата на пластмасовите крила и брони ако тези краища влизат в обема заема от колелото

Пластмасовите подкалници могат да бъдат демонтирани.

Закрепването на крилата чрез заварка може да бъде заменено със закрепване чрез болтове

5.7.2.12. Само за писти

Разрешава се употребата на пневматични крикове, при условие че няма бутилка със сгъстен въздух в колата.

Само при ралита: крика трябва да се задвижва само ръчно (от пилота или ко пилота) т.е. без помощта на хидравлична, пневматична или електрическа система. Гайковерта не може да развива повече от една гайка едновременно.

5.7.2.13. „Престилките“ са свободни. Всички нехомологирани устройства или конструкции проектирани да запълват изцяло или частично разстоянието между купето и земята са разрешени.

Не се разрешава модифициране на пантите на вратите.

Пантите на капачите и задната врата са свободни, при условие, че са от сериен автомобил, не се променят тяхното разположение и функции, както и техния брой.

5.7.3. Кабина**5.7.3.1. Седалки**

Предните седалки могат да бъдат премествани назад, но не и отвъд вертикалната равнина, дефинирана от предния край на оригиналната задна седалка.

Ограничението, касаещо предната седалка, се формира от височината на облегалката без подглавника, а ако подглавника е вграден в седалката – от най-задната точка от раменете на пилота.

Втората седалка и задните седалки могат да бъдат демонтирани.

5.7.3.2. Ако резервоара за гориво е монтиран в багажника, трябва да има негорима, херметична преграда, разделяща кабината от резервоара.

За двубемни автомобили с резервоар в багажника, трябва да има негорима, херметична кутия, която да обгражда резервоара и отворите за пълнене.

За трибемни автомобили кабината трябва да бъде отделена с негорима херметична преграда от резервоара.

Въпреки това се препоръчва тази херметична преграда да бъде заменена с кутия, както при двубемните автомобили.

5.7.3.3. Табло

Свободно. Ако таблото е демонтирано, не трябва да има стърчащи и остри ръбове от елементите под него.

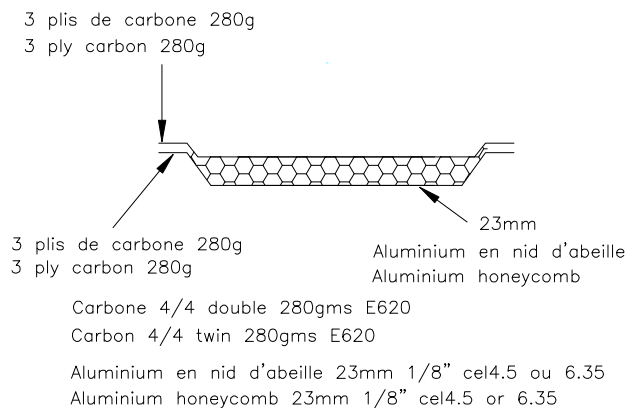
5.7.3.4. Врати – тапицерия

Разрешава се демонтажа на шумоизолиращия материал от вратите, при положение, че се запазят конструктивните и усилващи елементи.

В случай на кола с две врати, тапицерията, намираща се зад задните две странични стъкла също може да бъде демонтирана, но трябва да бъде заменена с такава направена от негорим композитен материал.

а) разрешава се премехването на тапицерията от вратата заедно с гредата за странична защита с оглед монтажа на защитен панел, който е направен от негорими композитни материали.

Минималната конфигурация на този панел трябва да е в съответствие с черт.255-14



255-14

б) ако оригиналната конструкция на вратите не е била модифицирана (премахване, дори частично на тръби или усилвания), панелите на вратите могат да бъдат направени от метален лист с дебелина минимум 0,5мм, от карбон с дебелина минимум 1мм или от друг монолитен, незапалим материал с дебелина минимум 2мм.

Минималната височина на този панел трябва да бъде до рамката на стъклото. Разрешава се подмяната на електрическите повдигачи на стъклата с ръчни такива. В случай на коли с четири или пет врати, механизмът на задното стъкло може да бъде подменен с устройство, което го заключва в затворена позиция.

5.7.3.5. Под

Постелките на пода са свободни, следователно могат да бъдат премахнати

5.7.3.6. Други шумозащитни материали и тапицерии

Други шумозащитни материали и тапицерии, освен тези, които са споменати в чл.5.7.3.4. (врати) и 5.7.3.3. (табло) могат да бъдат демонтирани.

5.7.3.7. Отопление

Оригиналната система за отопление може да бъде демонтирана, но системата против изпотпяване на стъклата трябва да бъде запазена

5.7.3.8. Климатик

Може да бъде добавен или премахван.

5.7.3.9. Волан

Свободен.

5.7.3.10. Монтажа на предпазна клетка е задължителен. Тя трябва да бъде произведена от одобрен от FIA производител и да притежава всички необходими документи. (черт.253-8)

5.7.3.11. При двубемни автомобили се разрешава демонтажа на задната декоративна кора.

5.7.3.12. Въздуховоди

Въздуховодите могат само да минават през кабината ако тяхното предназначение е да я вентилират.

5.7.4. Допълнителни аксесоари

Всички допълнителни аксесоари, които не влияят върху безопасността са разрешени.

5.8. Електрическа система

Свободна

5.8.1. Номиналното напрежение на електрическата система, включително на захранващата верига на запалването е свободно.

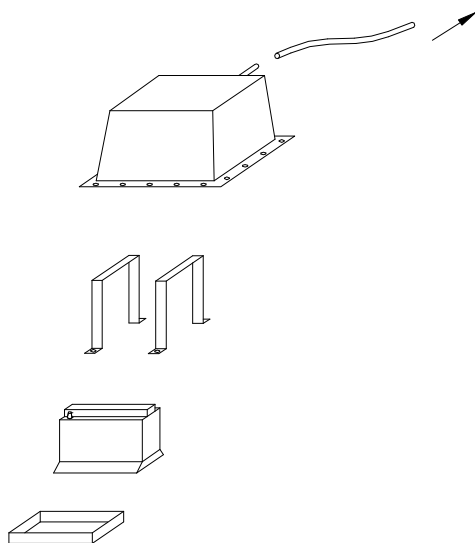
5.8.2. Разрешава се добавянето на релета и предпазители към електрическата верига, както и удължаването и добавянето на кабели. Електрическите кабели и кабеловодещите са свободни. Всички кабелни снопове трябва да бъдат надеждно закрепени и изолирани.

5.8.3. Батерия

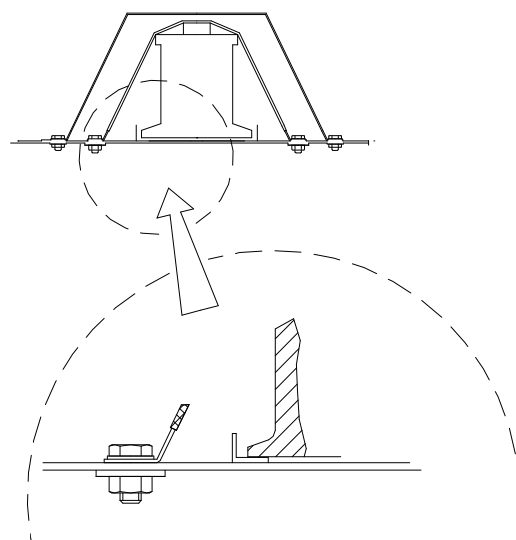
Марката и капацитета на батерията/батериите са свободни.

Всяка батерия трябва да бъде надеждно закрепена и покрита, за да се избегне късо съединение или теч. Броят на батериите, определен от производителя трябва да бъде запазен.

Ако батерията бъде преместена от оригиналното си положение, то тя трябва да бъде закрепена към купето чрез метална основа и две изолирани метални скоби, фиксирани към пода с болтове и гайки. За закрепването на тези скоби и трябва да се употребяват болтове с минимален диаметър 10 мм, като под всеки болт трябва да има усилваща планка с дебелина минимум 3мм и площ минимум 20см², намираща се от долната страна на купето. Мокрите батерии трябва да бъдат покрити от херметична пластмасова кутия, независимо закрепена към батерията. Местоположението ѝ е свободно, но ако се намира в кабината, единственото разрешено място е зад предните седалки. В този случай, при употреба на мокра батерия, защитната кутия трябва да има отдушник с изход извън кабината (вж. Чертежи 255-10 и 255-11).



255-10



255-11

Ако батерията в кабината е суха, то тя трябва да бъде защитена електрически с кутия, която я покрива изцяло.

5.8.4. Генератор, регулатор на напрежение и алтернатор – стартер

Свободни

5.8.5. Осветление и сигнализация

Всички осветителни и сигнални устройства трябва да са в съответствие със законовите разпоредби на страната, в която се провежда състезанието или с международната конвенция за пътно движение. (Само за РАЛИ КРОС – разрешава се демонтажа на фаровете и техните отвори трябва да бъдат затворени с капаци не оказващи аеродинамичен ефект)

Имайки предвид горното, местоположението на показателите и паркинг светлините може да бъде модифицирано, но оригиналните отвори трябва да бъдат затворени. Марката на осветителните устройства е свободна.

Оригиналните фарове могат да бъдат подменяни с други.

При ралита оригиналните фарове могат да бъдат подменяни, но само с такива от друг сериен автомобил.

Системата за работа на повдигащи се фарове, както и техният източник на захранване могат да бъдат модифицирани.

Предното стъкло, рефлектора и лампите са свободни, но не и при рали.

Разрешават се максимум шест допълнителни челни светлини, като техният брой задължително трябва да бъде четен. Ако стандартните фарове за мъгла са запазени, те се считат за допълнителни предни светлини.

Оригиналните фарове могат да не се употребяват и могат да бъдат закрити с лепенка (не важи за рали).

Пътепоказателите, стоповете, габаритите и осветлението на регистрационния номер са задължителни за всички дисциплини.

Допълнителните регламенти на състезанието могат да издават бюлетини относно горните предписания.

5.9. Резервоари за гориво

5.9.1. Общият обем на горивните резервоари е свободен.

5.9.2. Горивният резервоар трябва да бъде от сериен автомобил или да бъде заменен с такъв, хомологиран от FIA (спесификации FT3 1999, FT3.5 или FT5) или с друг резервоар, хомологиран от производителя. В този случай, броят на резервоарите е свободен и резервоара трябва да бъде монтиран в багажника или на оригиналната му позиция. Конструкцията на резервоари с обем по-малък от 1л е свободна. Различните хомологирани резервоари и резервоарите FT3 1999, FT3.5 или FT5 могат да бъдат комбинирани (включително и стандартния резервоар), като техният общ обем не надвишава ограниченията определени от чл.5.9.1.

Разположението на оригиналния резервоар може да бъде модифицирано единствено при коли, при които той е разположен от производителя в кабината или близо до екипажа. В такива случаи се разрешава или монтажа на защита между резервоара и екипажа, или преместването му в багажника и ако е необходимо, да се модифицират допълнителните аксесоари (отвор за пълнене, бензинова помпа, тръба за обратно гориво). Във всички случаи, тези промени на позициите на резервоарите не трябва да водят до олекотявания или усилвания различни от разрешените в чл.5.7.1., а отвора останал след демонтирането на оригиналния резервоар, трябва да се затвори с панел. Разрешава се монтажа на радиатор на горивото (максимален обем 1л).

Разрешава се да се пробият два отвора (макс. Диаметър 60мм или еквивалентна площ) в пода, чието изключително предназначение е да преминат тръбите за захранване или изпразване на резервоара.

5.9.3. Употребата на резервоар с увеличен обем спрямо оригиналния е разрешена при всички случаи.

Чл.6. Стъкла

6.1. Челно стъкло – употребата на друго челно стъкло, освен серийно, е забранена. На стъклото трябва да има видим знак от производителя.

Челното стъкло задължително трябва да е триплекс.

6.2. Странични стъкла

Серийни. Оригиналните странични стъкла могат да бъдат заменени с такива от поликарбонат с минимална дебелина 2мм.

6.3. Задно стъкло

Серийно. Оригиналното задно стъкло може да бъде заменено с такова от поликарбонат с минимална дебелина 4мм.

ЧЛЕН 279 -2010

Технически правила за Раликрос и Автокрос

Чл. 1 Общи

1.1 Дефиниции

Автомобилите трябва да бъдат затворени, а не тип кабриолет.

- Дивизия 1 - Туристически автомобили

Допускат се автомобили, хомологирани в група "А" (с изключение на Kitcar и WRC) и отговарящи на приложение "Ж" (Чл. Чл. 251 до 255), а също така модифицираните, описани в по-долните Чл. 2 и Чл. 3.

- Дивизия 1А - Туристически автомобили

Допускат се автомобили хомологирани в група А с предно предаване и атмосферни двигатели, отговарящи на приложение "Ж" (чл 251 до 255), а също така и модификациите изборени в чл 2 и 3 по долу.

- Дивизия 2

Туристически автомобили, хомологирани в група "А" със задно предаване, атмосферен двигател и отговарящи на приложение "Ж" (Чл. Чл. 251 до 255), както и модифицираните, изброени по-долу в Чл. 2 и Чл. 3.

Дивизия 1/ Дивизия 1А/ Дивизия 2:

Сериийни автомобили хомологирани от ФИА пригодени за нормална продажба в Европейският съюз чрез одобрената търговска мрежа.

Тези модели ще са описани в списък издаден от ФИА.

Задължение на кандидатстващия е да представи елементите необходими за доказване допустимостта на модела.

Документите се изпращат във ФИА за одобрение чрез националната Федерация.

За да се добави модел в съществуващия списък то той трябва да отговаря на следното:

- модела да е с 4 седалки и размери на кабината в съответствие с чл 2.3 от правилата за хомологация на група А;
- каросерията/купето, включително и вратите са от стомана или материал проивеждан в големи количества и одобрен от ФИА;
- модела има типово одобрение за движение по пътищата издаден от страна член на ЕС и разполага с документите отнасящи се до това одобрение.

Дивизия 3 и 3А: Едноседалкови Автокрос автомобили

Четириколесни автмоби́ли, проектирани и произведени специално за Автокрос.

Автомобилите могат да бъдат с две или четири задвижващи колела. Те трябва да са в съответствие с Чл. 4.

Дивизия “ТАХ” : туристически автомобили

4 колесни автомобили, изградени специално за участие в автокрос. Автомобилите с един или два двигателни моста трябва да са в съответствие с чл.5.

1.2 Шум - Изпускателна система

Важи за всички Дивизии:

Допустимото ниво на шум от 100 dB/A се отнася до всички автомобили. Нивото на шум ще бъде измервано, съгласно процедурата на ФИА, като се използва шумомер, поставен под ъгъл 45° и на разстояние 50 см от изхода на ауспуха при режим на двигателя на 4500 оборота за минута. При измерването трябва да се използва килим с размери 1,50м/1,50м, поставен под изхода на ауспуха.

Изпускателната система трябва да включва един или повече хомологирани каталитични конвертори, които трябва да работят винаги и през тях трябва да минават всички изгорели газове. Изходът на ауспуха трябва да бъде в задния край на колата.

1.3 Гориво – окислител

Автомобилите трябва да използват само безоловен бензин в съответствие с Чл. 252.9.1 и Чл. 252.9.2.

1.4 Гуми и колела**1.4.1 Колела комплект**

За автомобили Дивизия 1 и 1А и Дивизия 2:

Комплектът колело (фланец+джанта+надута гума) не трябва да бъде по-широк от 250 мм, измерено с “U”-образен калибър в ненатоварената част на гумата. Максимален размер на джантата 18 ”.

1.4.2 Гуми

Гуми SLICK са забранени.

Разрешават се нарязани гуми с шарка, хомологирана от ФИА.

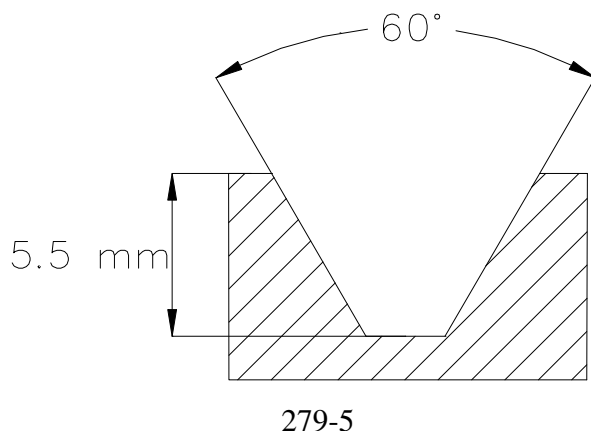
- За гуми, чиято нарязана площ е по-малко от 25%, ФИА ще издава месечен бюлетин за вида на шарката, която може да се използва.
- Шарката трябва да е фабрична, а не ръчно нарязана
- За гуми, чиято нарязана площ е над 25%, шарката е свободна.

Нарязаната площ ще се изчислява, според следното правило:

1. Определение на контролната повърхност

В окръжност с диаметър 140 мм, чийто център се намира на средата на ходилото, трябва да има изрези с минимална широчина 2 мм, които заемат минимум 17% от повърхността на окръжността.

Дълбочината на каналите трябва да е минимум 5.5 мм за гуми-регенерат, когато са нови (виж чертеж 279-5).



	Широчина x дължина	Площ	25 % степен
9.5"	180x140	25200	6300
9"	170x140	23800	5950
8.5"	161x140	22540	5635
8"	148x140	20720	5180
7.5"	142x140	19880	4970
7"	133x140	18620	4655
6.5"	124x140	17360	4340

2. Сумата от широчините на каналите заключени от линията на окръжността описана по горе трябва да бъде минимум 4мм
3. Сумата от широчините на каналите заключени от радиуса трябва да бъде минимум 16 мм.
4. Блоковете и ламелите се разглеждат като част от шарката ако са по малки от 2 мм.
5. Разрешава се ръчно нарязване на хомологирани гуми.
6. По време на цялото състезание дълбочината на каналите трябва да бъде минимум 2 мм не зависимо от типа на гумата и трябва да покрива минимум 75% от пощата на ходилото.

1.5 Телеметрия/ Гласова комуникация

1.5.1 Забранява се всякаква форма на предаване на данни между автомобила и човек или апаратура докато колата е на трасето. Обмена на данни чрез временна физическа връзка е разрешен само в сервизната зона.

1.5.2 Разрешава се радио комуникация.

Чл. 2 Предписания и разрешени модификации, приложими за автомобили от Дивизия 1, 1А, 2.

В добавка към предписанията от приложение “Ж”, се прилагат и следните предписания към всички автомобили.

2.1 Задни светлини

Всеки автомобил трябва да има две червени задни светлини, тип усилен габарит за мъгла (минималната светеща повърхност на едната – 60 см²; минимална мощност на крушките – 15 W) или осветителни тела, одобрени от ФИА (технически лист №19), които работят когато се натиснат спирачките на автомобила. Те трябва да бъдат разположени между 1 м и 1.5 м от земята и да бъдат видими отзад.

Телата трябва да бъдат разположени симетрично по отношение на надлъжната ос на автомобила и в една напречна равнина.

2.2 Теглич

Автомобилът трябва да има “уши” за теглене отпред и отзад. Те трябва да са боядисани ярко жълто, червено или оранжево.

Конструкцията е свободна но трябва да издържат на опън от минимум 5000N.

Тези “уши” не трябва да излизат от периметъра на купето, гледано отгоре.

Трябва така да са монтирани, че да има лесен достъп до тях, в случай на инцидент.

2.3 Седалки, монтаж и закрепване

Всички седалки трябва да са или оригинални отговарящи на FIA стандарт 8855/1999 немодифицирани. (вж технически лист 12)

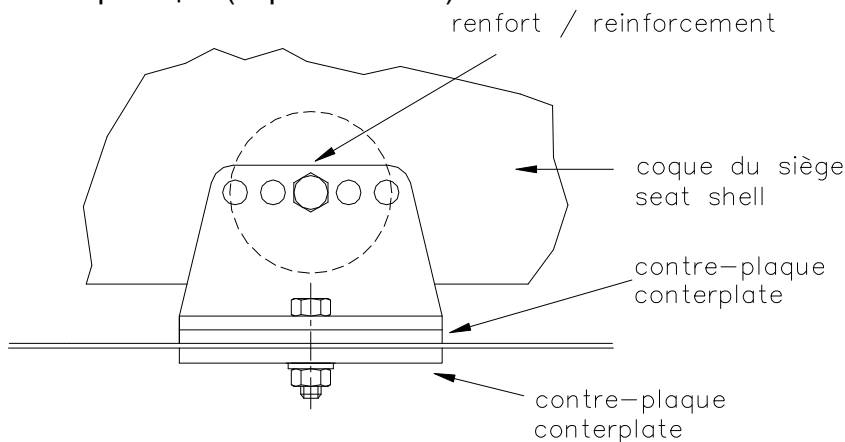
Лимитът за употреба на седалки по FIA стандарт 8855/1999 е пет години от датата на производство, задължително отбелязана на етикет.

Разрешава се удължаване на този срок до две години, но от самия производител и то трябва да се посочи с допълнителен етикет.

Във всички случаи седалките трябва да имат подглавници.

Седалката за пътници и задната кора при автомобили “HATCH BACK” могат да се демонтират.

Ако оригиналните скрепителни елементи на седалките се променят, то те трябва да се одобрят от производителя или да са съгласно следните спецификации (чертеж 253-65):



253-65

1. Скрепителните елементи трябва да са закрепени към конструктивен елемент на купето, най-малко на четири монтажни точки с болтове с минимален диаметър 8 мм и подложни планки, съгласно чертежа. Минималната контактна повърхност на една монтажна точка е 40 см². Ако се използват системи за бързо освобождаване, то ключалките им трябва да издържат на 18000 N вертикално и хоризонтално усилие, прилагано поотделно.

Ако се ползват релси за регулиране на положението, то те трябва да са или оригиналните на колата, или хомологираните със седалката.

2. Седалката трябва да е закрепена на четири точки – две отпред и две отзад, като се използват болтове с минимален диаметър 8 мм и усилвания, вградени в конструкцията на седалката.

Всяка монтажна точка трябва да издържа на усилие 15000 N, приложено в която и да е посока.

3. Минималната дебелина на скрепителните елементи е 3 мм за стомана и 5 мм за леки сплави.

Минимална дължина на всеки скрепителен елемент 6 см.

2.4 Челни и странични стъкла

Челното стъкло трябва да е или TRIPLEX, или поликарбонат, а страничните SECURIT, или безопасна пластмаса. Ако са от пластмаса, минималната дебелина е 5 мм.

Автомобили с челни стъкла от TRIPLEX, които са повредени до степен, че е нарушена видимостта и има вероятност стъклото да се счупи по време на състезанието, ще бъдат спирани от участие.

Не се разрешава употребата на фолио, стикери и спрей, освен в случаите, описани в спортния кодекс глава 17, чл. 211.

Пластмасовите стъкла не могат да бъдат цветни.

Цветни стъкла се разрешават, само ако са оригинално такива за този автомобил.

Разрешава се монтаж на допълнителен резервоар за стъклоомивателя или такъв с по-голяма обем. Резервоарът трябва да се ползва единствено с това му предназначение.

2.5 Резервни колела

Не се разрешават.

2.6 Горивна система

2.6.1 Резервоар

Ако се монтира резервоар, различен от оригиналния, то той трябва да е хомологиран от FIA (минимална спесификация FT3 1999), съгласно чл.253.14).

Резервоарът и предпазната кутия, помпите и всички компоненти на горивоподаващата система трябва да са разположени на 30 см от купето в надлъжна и напречна ос, извън кабината на пилота.

Във всички случаи, резервоарът и гърловината трябва да са изолирани с негорима преграда или кутия, които не позволяват гориво да проникне в кабината или да достигне до ауспуха.

Ако резервоарът се монтира в кабината, той трябва да е защитен от негорима и непозволяваща изтичане на гориво кутия.

В случай на двубъемно купе, може да се ползва неконструктивна преграда. Допуска се тя да е от негорима пластмаса.

Резервоарът трябва да е сигурно защитен и закрепен към купето или шасито на автомобила.

Препоръчва се употребата на предпазна пяна.

Горивните помпи трябва да работят, само когато двигателят работи и по време на стартирането му.

2.6.2 Мостра от горивото

Автомобилът трябва да е екипиран със самозатварящ се конектор който техническите комисари за взимане на мостра от горивото захранващо двигателя.

Този конектор трябва да бъде от тип одобрен от ФИА (технически лист 5) и да е монтиран непосредствено преди инжекторите.

2.7 Стебло (прът) на волана

Всички устройства против кражба трябва да се демонтират.

Волана трябва да се монтира с устройство за бърз демонтаж в съответствие с **чл. 255-5.7.3.9.**

2.8 Предпазни колани

Предпазните колани са задължителни. Минимум шест точкови в съответствие с чл. 253.6 от приложение "Ж".

Двата раменни колана трябва да имат отделни точки на закрепване.

2.9 Воден радиатор

Радиаторът и обемът му са свободни. Разположението му не може да се променя. Разрешава се монтаж на допълнителни вентилатори.

Разрешава се монтажа на допълнителни екрани при условие, че това не води до промяна в купето.

2.10 Външни светлини

Могат да бъдат демонтирани, като отворите на техните места трябва да се затварят в съответствие с предписанията на чл. 2.1. Оригиналният силует на купето трябва да се запази.

2.11 Предпазна клетка

Трябва да се монтира клетка, съгласно чл. 253.8 на приложение "Ж".

2.12 Постелки

Може да бъдат махнати.

2.13 Пожарогасителни системи

Монтажът на автоматични пожарогасителни системи е препоръчителен и задължителен за автомобили, хомологирани след 01.01.1999 г. и за автомобили Дивизия 1А. Те трябва да са произведени, съгласно чл. 253.7 на приложение "Ж".

2.14 Калобрани

Монтажът на калобрани е разрешен в съответствие с чл. 252.7.7 на приложение "Ж".

Чл. 3 Приложими предписания и модификации, разрешени за автомобили от Дивизия 1 и 1А и Дивизия 2 в добавка към предписанията от Чл. 2.

3.1 Минимални тегла

Теглото на автомобила се измерва в едно с пилота и пълната му екипировка и всички флуиди към момента на измерването.

Теглото трябва да бъде в съответствие със следната таблица:

up to		1000 cm ³ :		770 kg
over	1000 cm ³	and up to	1400 cm ³ :	860 kg
over	1400 cm ³	and up to	1600 cm ³ :	950 kg
over	1600 cm ³	and up to	2000 cm ³	1100 kg
over	2000 cm ³	and up to	2500 cm ³	1130 kg
over	2500 cm ³	and up to	3000 cm ³	1210 kg
over	3000 cm ³	and up to	3500 cm ³	1300 kg
over	3500 cm ³	and up to	4000 cm ³	1380 kg
over	4000 cm ³	and up to	4500 cm ³	1470 kg

3.1.1 Дивизия 1

Обема на двигателя се определя в чл. 3.7

3.1.2 Дивизия 1А

За Дивизия 1А обемът на двигателите се ограничава до 1600 cm³,

3.1.3 Дивизия 2

Обема на двигателя е ограничен до 2000 cm³

3.2_Купе – Шаси

3.2.1 Купе

Допуска се монтажа на крила или други аеродинамични елементи. Елементите за външна украса, като кори, вежди и т.н. може да се демонтират.

Оригиналното пространство за резервното колело може да бъде заменено с плосък стоманен лист с дебелина, като на оригиналния под. Чистачките са свободни, но трябва да има поне една работеща.

3.2.2. Купе - Шаси

Оригиналното купе/шаси трябва да се запази. Допускат се усилвания, съгласно чл. 255.5.7.1.

Само за Дивизия 1 и Дивизия 2:

Купето може да се модифицира, съгласно чертеж 279-1. Всички размери се отчитат, като за база се взима средата на предния и задния мостове на хомологираното купе.

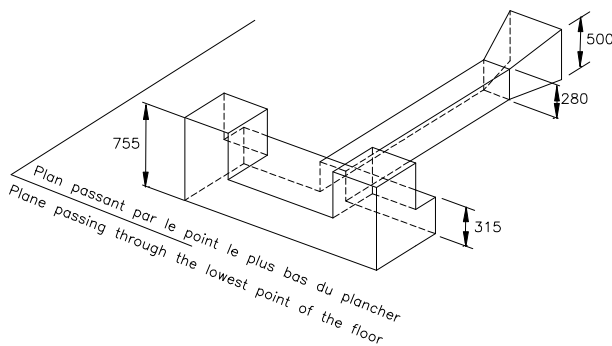
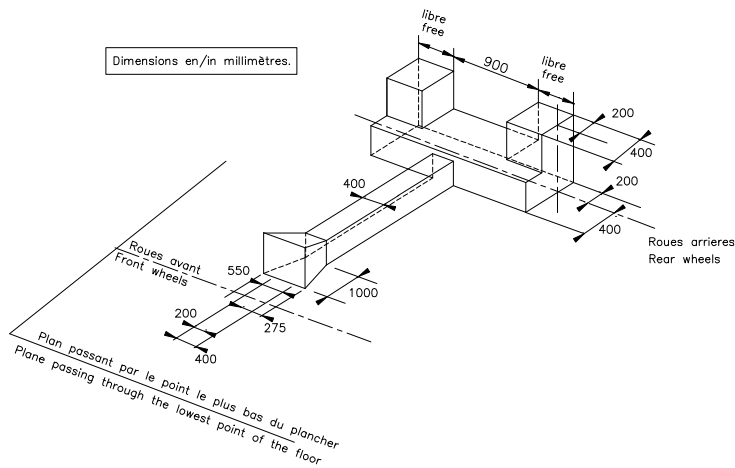
Материалът, който се ползва в добавка трябва да е черен метал, заварен към купето.

Разрешава се модифициране на тунела при монтаж на катализатор, съгласно чертеж 279-2.

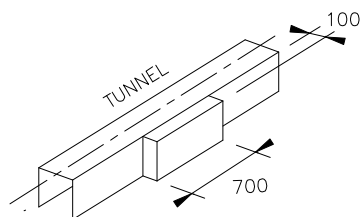
Само за Дивизия 2

Пода под задните седалки може да бъде повдигнат с 100мм.

Стоманената планка, използвана за модификация трябва да има същата дебелина, като стандартния под.



279-1



279-2

3.2.3 Врати тапицерия и капаци

Материалът на вратите е свободен, с изключение на този на пилота, като се запазва оригиналната им форма.

Пантите и външните дръжки са свободни.

Оригиналните брави може да се подменят, но новите трябва да са ефикасни.

Запазва се оригиналната врата на водача, като се разрешава премахване на тапицерията.

Задните врати може да се заварят.

Ключалките и пантите на капациите са свободни, но всеки капак трябва да е фиксиран на четири точки и да може да се отваря отвън.

Оригиналните системи за затваряне трябва да се демонтират.

На предния капак може да се направят отвори за вентилация, при условие че не се виждат през тях механични компоненти.

При всички случаи, ползваните капаци трябва да са взаимозаменяеми с оригиналните.

Разрешава се демонтира на механизмите за отваряне на стъклата или подмяната на електрическите с ръчни такива.

3.2.4. Вентилация на купето

Разрешава се монтажа на една или две вентилационни клапи на тавана на купето при следните условия:

- максимална височина 10 см;
- разположение в първата третина на тавана;
- панти на задния край;
- максимална обща ширина 500 мм.

Отоплението може да се демонтира.

3.2.5 Защита под купето

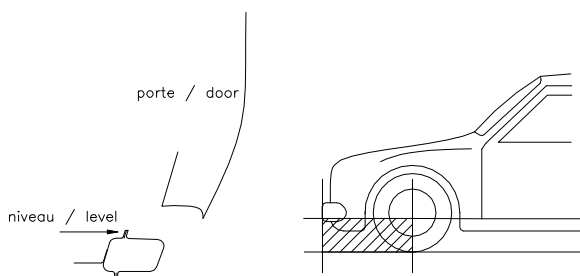
Употребата на защита под купето се разрешава при условията на чл. 255.5.7.2.10, но всяко удължаване на тази защита в посока напред е забранено, освен ако е разположена точно под детайлите, описани в чл. 255.7.2.10.

3.3 Аеродинамични детайли

3.3.1 Преден аеродинамичен детайл за Дивизии 1, 1А и 2

Материалът и формата са свободни, но се ограничават от:

- Вертикалната равнина, минаваща през оста на предния мост и хоризонталната равнина, минаваща през най-ниската точка на отвора на вратите (чертеж 279-3);



279-3

- Дължината на хомологираната кола;
- Напред, от вертикалната проекция на бронята на хомологираната кола; Материалът на бронята не може да се променя (пластмасата остава пластмаса, включително композитните материали). Предпазните елементи, абсорбиращи удар, разположени между бронята и шасито трябва да се запазят;
- Модифициране на страничната част на предната броня, съгласно определение за крило, дадено в приложение 1 от "Хомологационни правила за група А и В".

Могат да се направят един или повече отвори в бронята (частта, разположена над равнината, преминаваща през най-ниската точка на

отвора на вратите), но общата площ на отворите на предната защита не може да надвишава 2500 см².

Тези отвори не могат да нарушават структурната цялост на бронята. Дебелината на предните аеродинамични елементи е минимум 2 мм и максимум 5 мм.

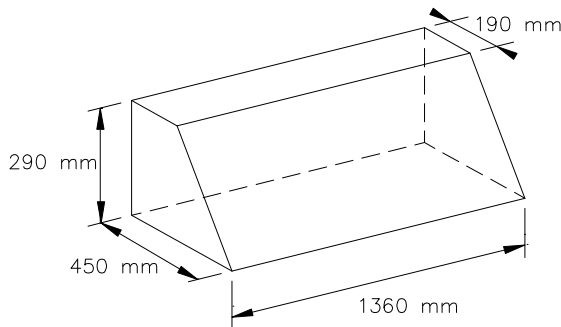
3.3.2 Заден аеродинамичен елемент за Дивизии 1, 1А и 2

Максималните размери са определени в чертеж 279-4

Дори автомобилът да има оригинално елемент с по-големи размери, то те трябва да се приведат в съответствие с тези на чертежа.

Геометричните размери на елемента не трябва да надвишават тези на сечението на автомобила без огледалата за задно виждане.

Дебелината на елемента е минимум 2 мм и максимум 5 мм.



3.4. Калобрани

Определението “Калобран” е дадено в чл. 251.2.5.7 на приложение “Ж”.

Материалът и формата са свободни, като формата на калниците се запазва. Това не означава, че оригиналните размери се запазват.

Допълнителните калобрани са с дебелина минимум 0,5 мм и максимум 2 мм. Във всички случаи максималното удължение по отношение нивото на предната и задната оси е 140 мм, по отношение на размерите, дадени в хомологационния фиш.

Когато колата е гледана отгоре с изправени предни колелола, колелото не трябва да се вижда про погелд отгоре от централната делителна на колелото.

Страничните части на броните трябва да следват контура на веждите на калниците.

Разрешава се да има отвори за охлаждане върху калобраните.

Във всички случаи при поглед отзад в хоризонтална равнина, гумите на автомобила не трябва да се виждат през калобрана.

Разрешава се влагането на механични компоненти в калобрани, но не и усилването им.

3.5 Светлини

Съгласно чл. 2.10 на всеки капак може да се направи отвор за охлаждане с площ максимум 30 см².

3.6 Двигател

Обемът за Дивизия 1А е ограничен до 1600 см³.

Обемът на двигателя за Дивизия 2 е ограничен до 2000см³. Двигателя може да бъде завъртян на 90° за трансформиране на колата от предно към задно предаване.

Двигателят е свободен, но блокът трябва да е от същата марка и модел както купето.

Двигателят трябва да е разположен в оригиналния двигателен отсек.

Дивизия 1/Дивизия 2:

Минимум 50% от дължината на цилиндровия блок (за надлъжни двигатели) или от ширината му (за напречни двигатели) трябва да бъде разположена пред оста на предните колела.

По съображения с проблеми на производителя, дименсиите, спесифицирани в този член имат следния толеранс $\pm 10\text{mm}$ по отношение на минималните 50 % от дължината или широчината на цилиндровия блок.

Дивизия 2:

Разположението на двигателя трябва да бъде като на оригиналния автомобил или модифицирано като при Дивизия 1.

Автомобили с два двигателя не се допускат, освен ако не са хомологирани.

Променлива фаза на газоразпределение не се разрешава.

Активни смуктелни колектори не се разрешават.

Употреба на титан се разрешава само за: биели, клапани, талерки на клапаните и топлинни защиты.

Магнезий не може да се ползва за движещи се детайли.

Употребата на керамика е забранена.

Вътрешно или външно впръскване на вода или друга субстанция, различна от нормалното гориво, необходимо за горивния процес е забранено.

Употребата на карбон или композитни материали се ограничава до съединители, капаци без напрежение и въздуховоди.

Разрешава се само директно механично управление на дроселовата клапа и устройството за управление на натоварването.

Тунелите за изпускателните тръби трябва да останат отворени навън, най-малко $\frac{2}{3}$ от дължината им.

Само за Автокрос: Ауспух, чийто край сочи надолу към земята, не е разрешен.

3.7 Двигатели с принудително пълнене (Само за Дивизия 1)

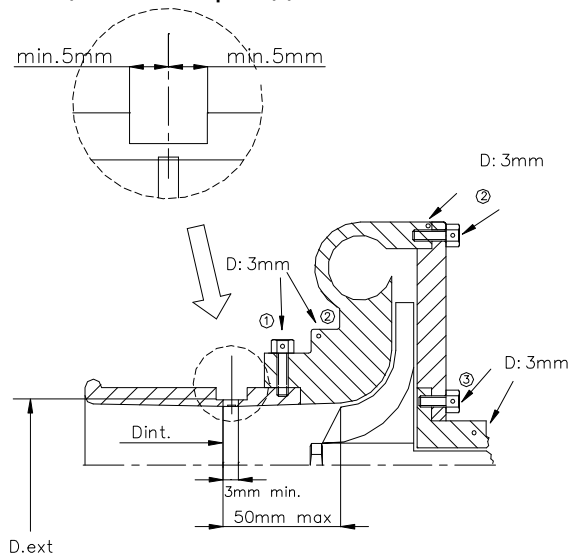
Максималният обем за двигатели от Дивизия 1 с принудително пълнене е 2058 cm^3 за бензинови и 2333 cm^3 за дизелови.

Всички компресори трябва да са с ограничителна втулка (рестриктор).

Целият входящ въздух трябва да преминава през тази втулка, която да отговаря на следните условия:

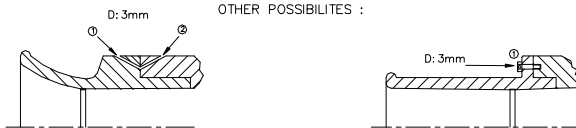
- Максималният вътрешен диаметър 45 мм, измерен в продължение на минимум 3 мм по надлъжната ос и намиращ се на максимум 50 мм от челната равнина на лопатките на турбината (чертеж 254.4).
- Диаметърът трябва да съответства на посочения размер, независимо от температурата.
- Външният диаметър на рестриктора трябва да е по-малък от 51 мм в продължение на 5 мм от всяка страна.
- Монтажът на рестриктора към тялото на компресора трябва да е такъв, че поне два болта да се развият за отделянето му от корпуса.
- Закрепването му чрез щифтове не е разрешено.
- За монтажа на рестриктора се разрешава механична обработка на корпуса на компресора, но само за тази цел.
- Главите на болтовете да са разпробити, за да позволяват пломбиране.

- Рестрикторът трябва да е произведен от цяло парче метал и може да се пробива само за нуждите на монтажа и пломбирането му, което се осъществява през два монтажни болта между рестриктора и основата



- ① trou pour bride ou bride/carter de compression
hole for restrictor/compressor housing
- ② trou pour carter de compression ou carter/flasque
hole for compressor housing or housing/flange
- ③ trou pour carter central ou carter/flasque
hole for central housing or housing/flange

AUTRES POSSIBILITES :
OTHER POSSIBILITES :



(чертеж 254.4).

В случай на двигател с два турбокомпресора, вътрешният диаметър на рестриктора се ограничава на 32 мм, а външният на 38 мм. Изходящите газове от “WASTE GATE” трябва да отиват в изпускателната система на автомобила и не могат да се рециклират по никакъв начин.

Не се разрешава по никакъв начин връзка между смукателната и изпускателна системи

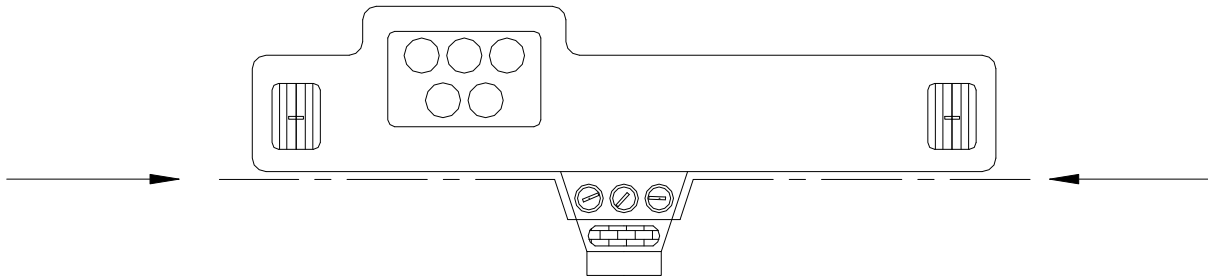
Впръскането на вода е забранено, дори да съществува оригинално нахомологиран блок. Обливането на интеркулера е забранено. Забранява се употребата на устройства (включително и електронни), които променят налягането на турбокомпресора по време на движение (освен дроселовата клапа).

Забранени са керамични компоненти, смукатели с променлива геометрия, регулируеми вътрешни вани на турбокомпресорите.

3.8 Интериор

Корите под таблото, които не са част от него, могат да се демонтират.

Разрешава се демонтаж на онази част от централната конзола, която не интегрира отопление или прибори в себе си (чертеж 255.7).



255-7

Таблото не трябва да има стърчащи ръбове.

Седалката трябва изцяло да бъде разположена от едната страна на вертикалната надлъжна равнина, преминаваща през центъра на купето. Торпедото и багажникът трябва да запазят оригиналните си форми и място. Материалът им трябва да е същият или по-здрав от оригиналния. Разрешава се монтажът на допълнителни елементи към или преминаващи през преградните стени, при условие че не стърчат повече от 20 см в хоризантална равнина. Тази възможност не се отнася за цилиндровия блок, глава, колян вал или картер. В добавка, подът може да се модифицира за 4x4, съгласно чл. 3.2.2.

3.9 Резервоари за гориво, масло и охлаждаща течност

Те трябва да са разделени с негорими прегради от кабината на пилота, така че в случай на пропуск, течност да не може да проникне вътре. Това се отнася и за горивния резервоар, отнесено към двигателния отсек и изпускателната система.

Капачката на горивния резервоар не може да стърчи от купето и трябва да се затваря херметически.

Съхранението на гориво в автомобила при температурна разлика по-малко от 10° от околната е забранено.

3.10 Окачване

Автомобилите не трябва да са с твърдо окачване. Методът на работа и конструкцията са свободни.

Преден мост:

Модификации на носещата конструкция или шасито се ограничават в рамките на:

- усилване на съществуващите точки на закрепване;
- добавянето на материал за създаване на нови точки за закрепване ;
- модификации, осигуряващи необходимия просвет за окачване, полуоси и колела и гуми.

Усилването и добавката на материал не могат да се простират на повече от 100 мм от точката на окачване, с изключение на рамките, свързващи

предна и задна част. Предната рамка е свободна по отношение на форма и материал, при условие че:

- е взаимозаменяема с оригинална такава, и че оригиналният брой точки на закрепване е запазен;
- може да се демонтира (не е заварена).

Преместването на точките на закрепване на рамката е разрешено, при условие че те се намират в новия тунел (виж чл. 3.2.2, само за Дивизия 1).

Заден мост (Дивизия 1 и Дивизия 2)

Модификация на носещата конструкция или шасито, за да послужи за новите точки на щифтоване и закрепване се допуска, съгласно чертеж 279.1.

Пружиниращата среда мже да се състои не само от болтове преминаващи през еластични втулки или тампони но и през такива запълнени с флуид.

Трябва да има движение на колелата, осигурено от гъвкавостта на точките на окачването.

Забранява се употребата на активно окачване.

Хромирани стоманени носачи са забранени.

Всички детайли на окачването трябва да са изработени от хомогенен метал.

Хидропневматичните системи са разрешени, при условие че нямат активен контрол.

Заден мост (Дивизия 1А):

Разрешава се модифициране с оглед използване на окачване тип Макферсън.

Чертежи 279-1 и 279-2 са неприложими за тази дивизия.

Разрешава се използването на комплект окачване хомологирано за Кит кар.

Пружиниращата среда мже да се състои не само от болтове преминаващи през еластични втулки или тампони но и през такива запълнени с флуид

Трябва да има движение на колелата, осигурено от гъвкавостта на точките на окачването

Забранява се употребата на активно окачване.

Хромирани стоманени носачи са забранени.

Всички детайли на окачването трябва да са изработени от хомогенен метал.

Хидропневматичните системи са разрешени, при условие че нямат активен контрол.

3.11 Трансмисия

Всички сензори, превключватели или проводници на автомобили 4x4, свързани със скоростна кутия или преден, среден или заден диференциали, са забранени.

Разрешава се употребата само на един сензор показващ на коя предавка е включена скоростната кутия при условие, че комплекта сензор, опроводяване, дисплей е изцяло незажисим от системата за управление на двигателя.

Дивизия 1:

Свободна, тракшън контрол е забранен; преобразуване в 4x4 се разрешава.

Разрешават се преден и заден диференциали с ограничено приплъзване, ако са механични.

“Механичен диференциал с ограничено приплъзване е система, която работи изцяло механично, т.е. без помощта на хидравлика или електрически ток”.

Вискозният съединител не се приема като механична система.

При автомобили 4x4 се разрешава добавяне на хидравличната система или вискозен съединител към централния диференциал, за да се ограничи приплъзването, но системата не трябва да позволява регулиране, когато автомобилът е в движение.

Дивизия 1А:

Свободна, забранен тракшън контрол.

Диференциалите с ограничено приплъзване трябва да са механични.

“Механичен диференциал с ограничено приплъзване е система, която работи изцяло механично, т.е. без помощта на хидравлика или електрически ток”.

Вискозният съединител е разрешен, ако е хомологиран.

Дивизия 2:

Трансмисията е свободна. Забранява се употребата на каквито и да е датчици, превключватели или опроводяване свързани с колелата, скоростната кутия или диференциала.

Тракшън контрола е забранен. Коверсията от предно кум задно предаване е задължителна. Задните диференциали с ограничено приплъзване трябва да са механични. Диференциалите с ограничено приплъзване трябва да са механични.

“Механичен диференциал с ограничено приплъзване е система, която работи изцяло механично, т.е. без помощта на хидравлика или електрически ток”.

Вискозният съединител е разрешен, ако е хомологиран

3.12 Воден радиатор (Само за Дивизия 1)

Този член изпълнява чл. 2.9 само за Дивизия 1.

Местоположението е свободно, при условие че не влиза в кабината на пилота.

Площта на отворите за входящ и изходящ въздух не може да надвишава площта на радиатора. Въздуховодите могат да преминават през кабината. Подът не може да се модифицира, за да преминават въздуховоди.

3.13 Спирачки

Свободни, двукръгови с управление от един педал за всички колела. В случай на изтичане на течност, педалът трябва да продължи да контролира, поне две колела.

В случай на теч от системата или каквато и да е повреда педала трябва да управлява най малко две колела.

ABS не се разрешава.

Спирачните дискове трябва да са от черен метал.

Ръчната спирачка трябва да действа на две задни или две предни колела.

Резервоарът за спирачна течност не може да е в кабината на пилота.

3.14 Механични компоненти

Механичните компоненти не могат да стърчат извън оригиналните размери на автомобила. Това не се отнася до крилата.

3.15 Управление

Системата за управление и нейното разположение са свободни, но се разрешава само директна връзка към управляваните колела.

Стеблото на кормилото трябва да е с пасивна защита от сериен автомобил.

Забранено е управление на четирите колела.

3.16 Тип на скоростната кутия

Дивизия 1 Дивизия 1А и Дивизия 2:

Забранени са полуавтоматични или автоматични кутии с пневматично или хидравлично управление.

Диференциали с електронно, пневматично или хидравлично управление на приплъзването, което се контролира от пилота по време на движение, са забранени.

3.17 Магнезиев лист

Употребата на магнезиев лист с дебелина, по-малка от 3 мм е забранена.

Чл. 4 Предписания за автомобили Дивизия 3 и 3А (едноседалкови автокрос)

Автомобилите трябва да са в съответствие със следните членове от приложение Ж:

Член 251 (калсификации и дефиниции)

2.1.9 Механични компоненти

2.2 Размери

2.3.1 Обем на двигателя

2.3.8 Двигателен отсек

2.5.1 Шаси

2.5.2 Каросерия

2.5.3 Седалки

2.5.5 Кабина

2.6 Резервоар за гориво

Член 252 (Общи предписания)

1.3 Магнезий

1.4 Съответствие на автомобила

1.5 Повредени резби

2.1 Просвет

2.2 Баласт

3.1 Свърхпълнене

3.2 Формула за приравняване на атмосферни бутални и роторни двигатели

3.3 Формула за приравняване на атмосферни бутални и двигатели с турбокомпресор

3.4 Впръскване

3.5 Формула за приравняване на атмосферни бутални двигатели и двигатели от нов тип

3.6 Стратирание от кабината

4 Трансмисия

- 5 Окачване
- 7.6 Опасни обекти
- 9.1 Гориво
- 9.3 Въздух
- 10 Спирачки

Член 253 (Предпазна екипировка)

- 1 Опасни конструкции
- 2 Устройства по избор
- 3 Проводи и помпи (с изключение на чл. 3.4)
- 8.3 Спецификации на материала (Приложение Ж от 1993)
- 13 Главен прекъсвач
- 14 Резервоари одобрени от ФИА
- 15 Защита против огън
- 16 Клапани за упражнение на налягане

В допълнение, тези автомобили трябва да са в съответствие с чл.чл. 1.2, 1.3, 1.4, 2.1, 2.2, 2.3, 2.8, и 3.13 от „Технически правила за автомобили Рали крос и Автокрос“ и със следното:

4.1 Обем на двигателя

Максималния корегиран обем за Дивизия 3 е **4500см³**, а за Дивизия 3А - 1600см³.

4.2 Защита на двигателя

Задължителна е употребата на защитен обръч за задно разположени двигатели.

Задната част на този обръч трябва изцяло да покрива двигателя и изпускателната система включително и изхода и.

Обръча трябва да е заскобен в средата му.

Това може да се направи както към долната част на колата така и към главния ролбар. Използваните тръби трябва да са с дебелина на стената минимум 1.5мм

Защитния обръч може да бъде от няколко разглобяеми елемента, като в този случай тръбите се съединяват с втулки и боотове с минимален диаметър 6мм от всеки карй на тръбата разположени на 90° един спрямо друг и на разстояние минимум 30мм.

4.3 Странична защита

Изработена от структура тип „Пчелна пита“ надеждно закрепена кум тръбните конструкции от всяка страна на колата.

Тръбните конструкции трябва да се изработят от материал, чиято спецификация е дадена в чл.253-8.3.3 от пр.Ж с изключение на размерите на тръбите, които трябва да са с размери минимум 30x2мм.

Тръбната конструкция трябва да е закрепена кум основната конструкция на колата

Минималната дебелина на композитните панели е 15мм и те могат да се монтират от всяка страна на тръбите.

Най-външната част на защитата трябва да е разположена на нивото на центъра на главините на колелата, върху минимум 60% от колесната база.

Тази защита трябва да се простира отвън от двете страни най- малко до вертикалната равнина преминаваща през средата на най-отдалечената част на задните гуми и през средата на най-,задната част на предните гуми, но не повече от вертикалните равнини преминаващи през

външната част от най-предната част на задните гуми и през външната най-задна част на предните гуми.

Пространството между тази защита и каросерията трябва да бъде изцяло затворено.

4.4 Каросерия

Едноседалковите автомобили за автокрос са със затворена каросерия.

Трябва да бъде акуратно изработена и с добър външен вид.

Не трябва да има остри ъгли или заострени части. Ъглите трябва да са с радиус на закръгление не по малък от 15мм.

Максималните размери са:

- широчина 2010 мм.
- Дължина 3900 мм.

Предницата трябва да е изградена от матови твърди елементи осигуряващи защита срещу камъни.

В предната си част каросерията трябва да се издига минимум до нивото на центъра на волана и тази височина не трябва да бъде по малка от 42 см измерени от конзолите на седалката на пилота.

Всички елементи необходими за придвижване на колата(двигател, трансмисия) трябва да са закрити от каросерията или калобраните.

Гледани отгоре, всички части на двигателя трябва да бъдат закрити от здрави , твърди и матови елементи от каросерията. Панелите не могат да бъдат по - дебели от 10 мм.

От всяка страна на колата трябва да има огледало за обратно виждане. Отражателната повърхност на това огледало трябва да бъде минимум 90 см² и трябва да е възможно на тази повърхност да се впише квадрат със страна 6 см.

4.5 Кабина

Широчината на кабината на ниво 50 см от най-задната точка на седалката в хоризонтална равнина в посока към торпедото (напред), не бива да бъде по-малка от 60 см.

Нито една част от кабината или част, разположена в кабината, не може да има остри ръбове.

Особено внимание трябва да се обърне за избягване на всякаква възможност, елемент от кабината да нарани пилота.

Двата предпазни елементи от клетката трябва да бъдат достатъчно високи, за да достигнат линията между върха на главната предпазна клетка и върха на предната предпазна клетка и да преминават на най-малко 5 см над най-горната точка на каската на пилота, когато е седнал в нормална позиция със закопчани колани.

Задължително трябва да има солиден панел над пилота.

Който и да е трансмисионен вал, преминаващ под кабината, трябва да е осигурен чрез лента от мека стомана с дебелина минимум 3 мм и в продължение на поне 25 см, надеждно захваната към купето. Целта е валът да не проникне в кабината или да се удари в земята, в случай на скъсване на каре.

Забранява се монтажа на каквито и да са механични елементи в кабината с изключение на онези, пряко свързани с управлението на автомобила.

Задължителна е страничната защита за двата отвора за влизане в кабината. Тези отвори трябва да бъдат така затворени, че да не може да минава ръка през тях. Затварянето трябва да се изпълни чрез:

- Мрежа с отвори 6 см x 6 см, изработена от корда с диаметър минимум 3 мм или мрежа 10 мм x 10 мм и 25 мм x 25 мм, чието въже е с диаметър 1 мм.
Мрежата трябва да е здраво закрепена отгоре и лесно отваряема отвътре и отвън от долната си страна.
- Скара с размери на отворите 6 см x 6 см с минимален размер на формирация елемент 2 мм.
Тази скара трябва да е закрепена с две панти отгоре и да има бърза ключалка отдолу, която да се достига и отвътре (за целта може да се направи нарочен отвор) и позволяваща скарата да се отвори и остане във вертикална позиция.
- Странични прозорци от поликарбонат.
С минимална дебелина 5 мм.

- Мрежа с отвори 6 см x 6 см, изработена от корда с диаметър минимум 3 мм или мрежа 10 мм x 10 мм и 25 мм x 25 мм, чието въже е с диаметър 1 мм.
Мрежата трябва да е здраво закрепена отгоре и лесно отваряема отвътре и отвън от долната си страна.
- Скара с размери на отворите 6 см x 6 см с минимален размер на формирация елемент 2 мм.
Тази скара трябва да е закрепена с две панти отгоре и да има бърза ключалка отдолу, която да се достига и отвътре (за целта може да се направи нарочен отвор) и позволяваща скарата да се отвори и остане във вертикална позиция.
- Странични прозорци от поликарбонат.
С минимална дебелина 5 мм.

4.6 Тегло

Теглото на автомобила без пилот и с флуидите, останали към момента, в който се прави измерването, трябва по време на цялото състезание трябва да отговаря на следните норми, съобразно обем на двигателя, брой цилиндри, тип на двигателя и тип на трансмисията:

ОБЕМ	2x2	4x4 - 4 цил. атмосферен	4x4 - 6 цил. + 4x4-4 цил. турбо	4x4 - 8 цил. + 4x4-6цил. турбо
1,300 см ³	420 кг	470 кг	-	-
1,600 см ³	450 кг	500 кг	550 кг	600 кг
2,000 см ³	500 кг	550 кг	600 кг	650 кг
2,500 см ³	550 кг	600 кг	650 кг	700 кг
3,000 см ³	575 кг	625 кг	675 кг	725 кг
3,500 см ³	600 кг	650 кг	700 кг	750 кг
4,000 см ³	625 кг	675 кг	725 кг	775 кг

4.7 Негорима преграда

Метална, негорима, противополамна и непропускаща течности предпазна преграда, трябва да бъде надеждно закрепена към пода на автомобила и към двата задни вертикални елемента на предпазната клетка. Тя трябва да заема цялата ширина на предпазната клетка и горният и край да бъде на минимум 50 см от пода.
Подът трябва да е затворен.

4.8 Калобрани

Трябва да са надеждно закрепени.

Калниците се проектират върху колелата и осигуряват надеждна защита на поне $\frac{1}{3}$ от окръжността и по цялата им ширина. Отзад се спускат поне до 5 см по-надолу от оста на колелата.

Когато калниците са част от конструкцията на купето или са изцяло или частично проекция на купето, то комбинацията “купе-калник” трябва да отговаря на гореизброените условия за защита.

Калницата не могат да имат остри ръбове или перфорации.

В случай, че е необходимо усилване на калниците, то може да се направи с прът с дебелина ϕ 10 мм максимум или с тръба ϕ 20 мм. По никакъв начин, усилването не може да се счита за част от предпазната конструкция на автомобила.

4.9 Окачване

Окачването на мостовете трябва да е меко. Не се разрешава директен монтаж върху шасито.

4.10 Управление

Системата е свободна.

Системата за управление трябва да бъде екипирана с механизъм за бързо освобождаване на волана в съответствие с чл. 255-5.7.3.9 от приложение „J”.

Кормилният прът трябва да има пасивна защита от сериен автомобил.

4.11 Дроселова клапа

Трябва да има ясни и недвусмислени елементи, затварящи дроселовата клапа в случай на повреда в управлението ѝ (външни пружини, закачени към оста).

4.12 Резервоари за гориво, масло и вода

Те трябва да са изолирани от кабината с предпазни прегради, така че в случай на дефект, никаква течност да не премине вътре в кабината.

Същото правило се прилага по отношение на горивен резервоар, двигател и ауспук.

Горивния резервоар трябва да бъде в съответствие с чл. 253-14 от приложение „J” и да бъде разположен зад седалката.

Горивният резервоар трябва да е FT3 1999, FT3.5 или FT5 и да е разположен зад седалката. Трябва да е на добре защитено място и здраво захванат към автомобила. Не може да бъде в кабината и трябва да бъде отделен с негорима преграда.

Ако резервоарът не е отделен с предпазна преграда, отговаряща на горните условия, той трябва да се намира на минимум 40 см от главата на двигателя и ауспуха.

Капачката на резервоара трябва да го затваря херметично и да не излиза извън периметъра на каросерията.

Обема на резервоара не може да надхвърля 20 литра.

4.13 Динамо, алтернатор, батерия

Разрешава се демонтаж на динамото или алтернатора, но колата трябва да е с напълно заредена батерия.

Забранява се какъвто и да е помощен източник на енергия за запалване на колата, щом един път е застанала на стартовата решетка или пък по време на състезанието.

4.14 Горивопроводи и помпи

Горивопроводите, маслопроводите и тези за спирачна течност, трябва да бъдат външно защитени от всякакви възможни повреди, а вътре в кабината – пожаро обезопасени.

Не може да има връзки вътре в кабината.

Автоматично прекъсване на горивото:

Препоръчва се всички горивопроводи към двигателя да са с клапани за автоматично прекъсване на горивото, монтирани директно върху резервоара, които се задействат, когато налягането в някои от горивопроводите спадне.

Отдушниците трябва да са с гравитационни клапани, задействащи се при преобръщане.

Всички горивни помпи трябва да работят, когато и двигателят работи или по време на стартирането му.

4.15 Колела и гуми

Максимален диаметър 18".

Гуми за селскостопански машини или такива с ограничена скорост са забранени. Ако се ползват колела от леки сплави, състезателят трябва документално да докаже, че тези колела са оригинално вложени в серийни автомобили.

Домашно изработени конструкции са забранени.

Комплектът (фланец+колело+напомпана гума) винаги трябва да може да влезе в "U" калибър с размер 250 мм между върховете, измерено в ненатоварената част на гумата.

Сдвоени колела и вериги са забранени.

Гуми с шипове са забранени.

Гуми с шарка на "КОПЧЕТА" или с ГУМЕНИ ШИПОВЕ се допускат с изрично разрешение на спортните комисари, съобразно атмосферните условия и това би помогнало за провеждането на по-добро състезание.

Гуми със следните характеристики НЕ се считат за с шарка на "КОПЧЕТА" или с ГУМЕНИ ШИПОВЕ:

- Разстояние между отделните блокчета, по-малко от 15 мм. В случай на износени ръбове, измерването се прави в основата на блокчетата. В случай на кръгли или овални блокчета, измерването се прави по тангентата.

- Дълбочината на шарката е по-малка от 15 мм.
Тези измервания се правят на не по-малко от 30 мм навътре от всяка страна на гумата, а блокчетата не могат да излизат от вертикалната равнина на стената на гумата.
Забраняват се резервни гуми.

4.16 Ръчна спирачка

ЗАДЪЛЖИТЕЛНА! Може да действа на предните или задни колела.

4.17 Задна светлина

Всеки автомобил трябва да има една задна светлина, тип “усилен габарит за мъгла” (крушка минимум 21 W), ясно видима отзад. Трябва да е разположена между 1,15 и 1,5 м над земята. Пилотът трябва да може да я включва, когато е седнал зад волана.
Разрешена е задна светлина с LED (светодиоди) (вж. технически лист N: 19)

4.18 Състезателен номер

Автомобилът трябва да има номер от двете страни и двустранен номер на тавана или капака на двигателя.
Не може да има други подвеждащи номера.
Номерът на тавана трябва да е надеждно закрепен с вертикална опора с размери 24x35 см, без остри ръбове и монтиран надлъжно по оста на автомобила. Цифрите трябва да са високи 18 см, а ширината на изписващата линия 4 см.

4.19 Челно стъкло

Трябва да е от триплекс или поликарбонат. А страничните от закалено стъкло или безопасна пластмаса.
Автомобили с повредени стъкла със сериозно намалена видимост и вероятност за последващо счупване по време на състезанието, се отстраняват от участие.
Филми, лепенки и боя не се допускат, освен упоменатите в глава 17, чл.211 от Спортния кодекс.
Синтетичните стъкла не може да са оцветени. Челното стъкло може да се замени или защити с метална скара, разположена върху цялата му площ. Размерът на отворите трябва да е между 10x10 мм и 25x25 мм, а минималният диаметър на материала 1 мм.
Пилотите на автомобили, чието предно стъкло е триплекс или са със предпазна скара, без екран от поликарбонат, трябва да са с предпазни очила за мотоциклетисти или с предпазен екран на шлема.
Разрешава се направата на отвори на челното стъкло с максимална обща площ 64 см².

4.20 Предпазна клетка

Задължителна! В съответствие с чл. 253.8.1, 8.2, 8.3.
Въпреки това за автомобили, произведени преди 01.01.1995 г., съгласно чл. 253; 8.1; 8.2; 8.3 минималните дименсии на тръбите са 38x2,5 или 40x2 мм.

4.21 Калобрани

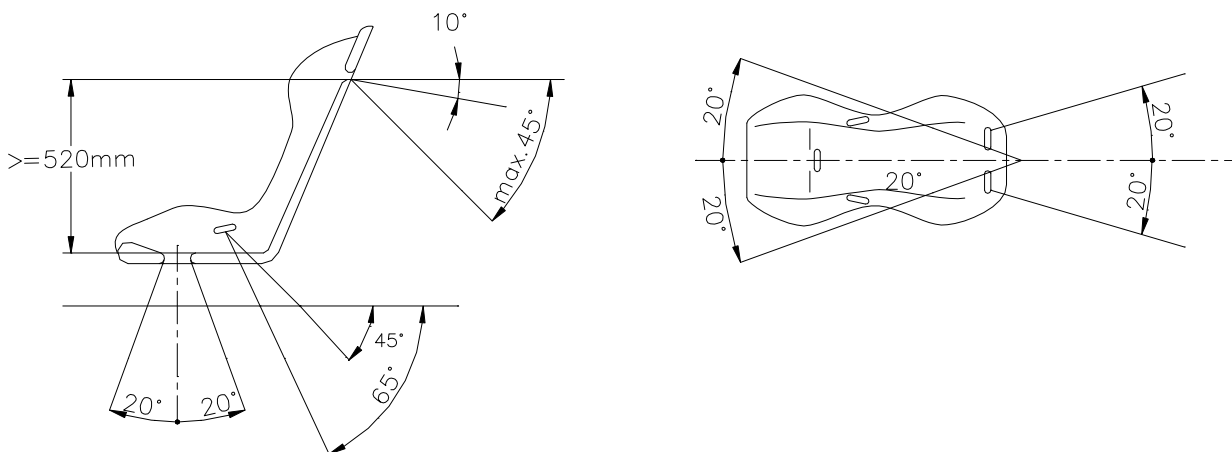
Задължително се монтират за задвижващите колела. Трябва да са от гъвкав материал с минимална дебелина 5 мм. Разполагат се на височина, не по-голяма от 5 см над земята и покриват поне цялата ширина на колелото, а ако са по-широки, надвишението на размера е максимум 5 см. С изключение на напречния калобран през задните колела, който предпазва двигателя, всякакви други системи калобрани под колата са забранени.

4.22 Пилотска седалка

Препоръчва се седалка по FIA стандарт 8855/1999. Седалката не може да се модифицира.

За седалки по стандарт 8855/1999 на FIA, валидният срок за употреба е 5 години от датата на производство, отбелязана на задължителен етикет. Производителят може да удължи срока с две години, отбелязан с нарочен етикет.

Седалка, нехомологирана от FIA, може да бъде пробита, за да преминат предпазните колани. Отворите се правят, съгласно чертеж 253-61.



253-61

В такъв случай на местата на отворите, седалката трябва да се усили, за да се постигне първоначалната ѝ устойчивост, а усиляването не трябва да излага коланите на риск от претриване.

Седалката трябва да е надеждно закрепена. Ако е на релси или с регулируема облегалка, механизмите трябва да се подсилят допълнително, за да са абсолютно неподвижни. Седалката трябва да има подглавник.

Размерите на подглавника трябва да са такива, че главата на пилота да не може да се заклеци между предпазната клетка и него.

4.23. Трансмисия

Забраняват се диференциали с електронно пневматично или хидравлично управление на приплъзването, които се регулират от пилота по време на движение.

Всички автомобили трябва да имат работеща задна предавка, която да може да се включва от пилота, когато е нормално седнал.

Чл.5. Предписания за автомобили Дивизия „ТАХ” (туристически авто крос)

Тези автомобили трябва да са в съответствие с правилата за Дивизия I Рали крос при следните изключения:

1.5. Забранява се радио или гласова комуникация между пилота и друго лице и или екипировка, докато автомобила е на трасето.

3.1. Минимално тегло

В зависимост от обема на двигателя, автомобилите имат следните минимални тегла:

До 1000 см ³	670 кг.
Над 1000 см ³ До 1400 см ³	760 кг.
Над 1400 см ³ До 1600 см ³	850 кг.
Над 1600 см ³ До 2000 см ³	930 кг.
Над 2000 см ³ До 2500 см ³	1030 кг.
Над 2500 см ³ До 3000 см ³	1110 кг.
Над 3000 см ³ До 3500 см ³	1200 кг.
Над 3500 см ³ До 4000 см ³	1280 кг.
Над 4000 см ³ До 4500 см ³	1370 кг.

3.6. Двигател

Двигателя е свободен, при условие, че блока е от същата марка, като купето.

Двигателя трябва да е разположен в оригиналния двигателен отсек.

Конфигурации с два двигателя не са разрешени, освен ако не са хомологирани по този начин.

Забранява се променлива фаза на газоразпределение.

Забраняват се смукателни колектори с променлива геометрия.

Употребата на титан не е разрешена, с изключение на: мотовилки, клапани, осигурителна талерка и топлинни защити.

Забранява се употребата на магнезий в движещи се части.

Забранява се употребата на керамични компоненти.

Забранява се външното или вътрешно впръскване на вода или друга субстанция, с изключение на горивото за нормалната работа на двигателя.

Употребата на карбон или композитни материали се ограничава до съединители или капацити на въздуховоди, които не са под напрежение.

Разрешава се само директна механична връзка между педала на газта и устройството за управление на товарването на двигателя.

Тунелите, използвани за преминаването на изпускателните тръби трябва да са отворени навън в продължение на минимум 2/3 от дължината им.

Забранява се изхода на изпускателните тръби да сочи надолу.

PRODUITS EXTINCTEURS AFFF APPROUVES PAR LA FIA
AFFF EXTINGUISHING PRODUCTS APPROVED BY THE FIA

LISTE TECHNIQUE N° 6 / TECHNICAL LIST N° 6

1) PRODUITS EXTINCTEURS / EXTINGUISHANTS :

Compagnie/Company	Produit/Product	Compagnie/Company	Produit/Product
SPA Design	SPA Lite	Werner GmbH	Wema AFFF
Lifeline	Zero 2000	Sparco	Eco-Sir
Chubb Fire	Spray Lance	AP Sport	Exteco
OMP	Ecolife	Taifun	Safetydrive III
Total Walther	Microdrop Arc 3x6	BRB/QUELL	3M Light Water
Hi Tech	AFFF	FEV	AFFF
Safety Devices	AFFF	Mistec	AFFF
Kingdragon	Hydral AFFF		

2) CAPACITE MINIMALE D'EXTINCTEUR (litres) / MINIMUM EXTINGUISHER CAPACITY (litres) :

œ : SPA Lite - Zero 2000 - Spray Lance - Eco-Sir - Ecolife - FEV - Safety Devices

? : HiTech - Mistec

	œ	Wema AFFF	Exteco	Safety drive 3	Arc 3x6	3M L. Water	Hydral AFFF	?
N, A, B habitacle/cockpit	1.65	4.7	1.65	4.8	5	11.5 moteur +habit.	4.7	2.20
N, A, B moteur/engine	3.30	4.7	3.3	4.8	5	engine +cockp	4.7	3.30
T1, T2, T3 voiture fermée/closed car habitacle/cockpit	1.65	4.7	1.65	4.8	5	idem same	4.7	2.20
T1, T2, T3 voiture fermée/closed car moteur/engine	3.30	4.7	3.3	4.8	5	idem same	4.7	3.30
T1, T2, T3 voiture ouverte/open car habitacle/cockpit	3.30	4.7	4	4.8	5	idem same	4.7	3.30
T1, T2, T3 voiture ouverte/open car moteur/engine	1.65	4.7	2	4.8	5	idem same	4.7	2.20
CN, C3 voiture fermée/closed car habitacle/cockpit	1.65	4.7	1.65	4.8	5	idem same	4.7	2.20
CN, C3 voiture fermée/closed car moteur/engine	3.30	4.7	3.3	4.8	5	idem same	4.7	3.30
CN, C3 voiture ouverte/open car habitacle/cockpit	3.30	4.7	2	4.8	5	idem same	4.7	3.30
CN, C3 voiture ouverte/open car moteur/engine	1.65	4.7	2	4.8	5	idem same	4.7	2.20
F1, F3, F3000 habitacle/cockpit	1.65	4.7	2	4.8 moteur +habit.	5	idem same	4.7	2.20
F1, F3, F3000 moteur/engine	3.30	4.7	4	engine +cockp	5	idem same	4.7	3.30
GT habitacle/cockpit	1.65	4.7	1.65	4.8	5	idem same	4.7	2.20
GT moteur/engine	3.30	4.7	3.3	4.8	5	idem same	4.7	3.30

3) QUANTITE MINIMALE DE PRODUIT EXTINCTEUR (litres) / MINIMUM EXTINGUISHANT QUANTITY (litres) :

CE : SPA Lite - Zero 2000 - Spray Lance - Eco-Sir - Ecolife - FEV - Safety Devices

? : HiTech - Mistec

Catégorie / Category	CE	Wema AFFF	Exteco	Safety drive 3	Arc 3x6	3M L. Water	Hydral AFFF	?
N, A, B habitacle/cockpit	1.12	4	1.12	4	4	8 moteur +habit.	4	1.75
N, A, B moteur/engine	2.25	4	2.25	4	4	engine +cockp	4	3.0
T1, T2, T3 voiture fermée/closed car habitacle/cockpit	1.12	4	1.12	4	4	idem same	4	1.75
T1, T2, T3 voiture fermée/closed car moteur/engine	2.25	4	2.25	4	4	idem same	4	3.0
T1, T2, T3 voiture ouverte/open car habitacle/cockpit	2.25	4	2.3	4	4	idem same	4	3.0
T1, T2, T3 voiture ouverte/open car moteur/engine	1.12	4	1.15	4	4	idem same	4	1.75
CN, C3 voiture fermée/closed car habitacle/cockpit	1.12	4	1.12	4	4	idem same	4	1.75
CN, C3 voiture fermée/closed car moteur/engine	2.25	4	2.25	4	4	idem same	4	3.0
CN, C3 voiture ouverte/open car habitacle/cockpit	2.25	4	2.3	4	4	idem same	4	3.0
CN, C3 voiture ouverte/open car moteur/engine	1.12	4	1.15	4	4	idem same	4	1.75
F1, F3, F3000 habitacle/cockpit	1.12	4	1.15	4 moteur +habit.	4	idem same	4	1.75
F1, F3, F3000 moteur/engine	2.25	4	2.3	engine +cockp	4	idem same	4	3.0
GT habitacle/cockpit	1.12	4	1.12	4	4	idem same	4	1.75
GT moteur/engine	2.25	4	2.25	4	4	idem same	4	3.0

4) PRESSURISATION / FILL PRESSURE - CONDITIONS DE TEMPERATURE / TEMPERATURE CONDITIONS :

Produit/Product limits	Pressurisation/Fill Pressure	Limites de température/Temperature
SPA Lite	7.0 bars	-15°C / +60°C *
Zero 2000	12.0 bars	-5°C / + 45°C *
Spray Lance	10.0 bars	-11°C / +55°C *
Wema AFFF A1, B1	14.0 bars	-15°C / +60°C
Wema AFFF A2, B2	14.0 bars	+4°C / +60°C
Eco-Sir	12.0 bars	+20°C /
Ecolife	12.0 bars	-20°C /
Exteco	12.0 bars	-20°C / +100°C
Safetydrive III	15.0 bars	0°C / +50°C
Arc 3x6 antifreeze)	16.0 bars	+4°C / +60°C (sans antigel, whitout -20°C / +60°C (avec antigel, with
antifreeze)		
3M Light Water	10.3 bars	+4°C / +60°C
Hi Tech	12.0 bars	-6°C / +60°C
FEV	9.0 bars	-5°C / +60°C
		-10°C / +60°C
Safety Devices	9.0 bars	-5°C / +60°C
		-10°C / +60°C
Mistec	12.0 bars	-6°C / +60°C
Hydral AFFF	14.0 bars	-15°C / +60°C

* : options spéciales possibles / special options available

**SIEGES HOMOLOGUES SUR LA BASE DE LA NORME FIA 8855-1999
SEATS HOMOLOGATED ON THE BASIS OF THE FIA STANDARD 8855-1999**

LISTE TECHNIQUE N° 12 / TECHNICAL LIST N° 12

N° Homol.	Constructeur du siège <i>Seat manufacturer</i>	Modèle <i>Model</i>	Date	Supports à utiliser <i>Supports to be used</i>	S2000 ⁽²⁾
.CS.826.97	OMP	GRIP	12.97	Latéraux Lateral	
.CS.828.97	OMP	Record	12.97	Latéraux Lateral	✓
.CS.830.97	SPARCO	ATLAS VTR	12.97	Latéraux Lateral	
.CS.831.97	SPARCO	EVO 2 VTR	12.97	Latéraux Lateral	
.CS.832.98	SPARCO	TOURING CC	06.98	Latéraux Lateral	✓
.CS.900.98	MOMO	Mirage S	04.98	Latéraux Lateral	
.CS.904.98	OMP	ARS	01.98	Latéraux Lateral	
.CS.905.98	SPARCO	TOURING VTR	01.98	Latéraux Lateral	✓
.CS.909.98	EKTOR	EKTOR HO	12.98	Latéraux Lateral	
.CS.911.98	OMP	Grip Carbon	04.98	Latéraux Lateral	
.CS.912.98⁽¹⁾	KINGDRAGON S.p.A	Master VTR⁽¹⁾	06.98⁽¹⁾	Latéraux Lateral	
.CS.913.98	MOMO	Rooky	06.98	Inférieurs Lower	
.CS.914.98	MOMO	Nascar	06.98	Latéraux Lateral	
.CS.915.98	SPARCO	Rev	06.98	Latéraux ou inférieurs Lateral or Lower	
.CS.916.98	SPARCO	Ultra	06.98	Latéraux ou inférieurs Lateral or Lower	
.CS.917.98	SPARCO	Pro 2000	06.98	Latéraux ou inférieurs Lateral or Lower	
.CS.918.98	SPARCO	EVO	06.98	Latéraux Lateral	
.CS.919.98	MOMO	Mirage	06.98	Latéraux Lateral	
.CS.922.98	EKTOR	START EVO	06.98	Latéraux Lateral	
.CS.924.98	OMP	ARS	07.98	Latéraux Lateral	
.CS.925.98	OMP	Pista HA/684	07.98	Latéraux Lateral	✓
.CS.927.98	KINGDRAGON S.p.A	MASTER K/C	08.98	Latéraux Lateral	
.CS.928.98	KINGDRAGON S.p.A	POLARIS K/C	08.98	Latéraux Lateral	

⁽¹⁾ Prière de se référer à la fin de cette section / *Please refer to the end of this section*

⁽²⁾ Siège conforme au règlement technique S2000 (263-263D Annexe J) / *Seat in compliance with the S2000 technical regulations (263-263D Appendix J)*

N° Homol.	Constructeur du siège <i>Seat manufacturer</i>	Modèle <i>Model</i>	Date	Supports à utiliser <i>Supports to be used</i>	S2000 ⁽²⁾
.CS.929.98	MOMO	Mille Laghi Evo VTR	08.98	Latéraux Lateral	
.CS.930.98	MOMO	Top Nascar K/C	08.98	Latéraux Lateral	
.CS.931.98	MOMO	Mille Laghi Evo K/C	08.98	Latéraux Lateral	
.CS.932.98	KINGDRAGON S.p.A	POLARIS VTR	08.98	Latéraux Lateral	
.CS.933.98	MOMO	Montecarlo VTR	08.98	Latéraux Lateral	
.CS.934.98	MOMO	Extreme K/C	08.98	Latéraux Lateral	
.CS.935.98	MOMO	Acropolis VTR	08.98	Latéraux Lateral	
.CS.936.98	MOMO	Top Nascar VTR	08.98	Latéraux Lateral	
.CS.937.98	SPARCO	Corsa	08.98	Latéraux Lateral	
.CS.938.98	SPARCO	CHALLENGE VTR	07.98	Latéraux Lateral	
.CS.940.98	OMP	Pista HA/686	10.98	Latéraux Lateral	✓
.CS.941.98	OMP	RS HA/633	10.98	Latéraux Lateral	
.CS.942.98	OMP	ECO HA/644	10.98	Inférieurs Lower	
.CS.943.98	EKTOR	EKTOR START	12.98	Latéraux Lateral	
.CS.944.98	EKTOR	EKTOR WINNER	12.98	Latéraux Lateral	
.CS.945.98	EKTOR	EKTOR RUSH kevlar/carbone	12.98	Latéraux Lateral	
.CS.946.98	MOMO	Tframe	12.98	Inférieurs Lower	
.CS.947.99	OMP	GRIP K/C HA/636	01.99	Latéraux Lateral	
.CS.948.99	OMP	EXTRA HA 634 ECO XL	02.99	Inférieurs Lower	
.CS.949.99	SPARCO	PRO WRC	02.99	Latéraux Lateral	✓
.CS.950.99	SPARCO	Atlas	02.99	Latéraux Lateral	✓
.CS.951.99	SPARCO	Pro 2000	02.99	Latéraux Lateral	✓
.CS.952.99	SPARCO	CORSA	02.99	Latéraux Lateral	✓
.CS.953.99	SPARCO	TECNO	02.99	Latéraux Lateral	✓
.CS.954.99	SPARCO	Junior	02.99	Inférieurs Lower	
.CS.955.99	SPARCO	INDY	02.99	Inférieurs Lower	
.CS.956.99	EKTOR	EKTOR RUSH fibre	12.98	Latéraux Lateral	

⁽¹⁾ Prière de se référer à la fin de cette section / *Please refer to the end of this section*

⁽²⁾ Siège conforme au règlement technique S2000 (263-263D Annexe J) / *Seat in compliance with the S2000 technical regulations (263-263D Appendix J)*

N° Homol.	Constructeur du siège <i>Seat manufacturer</i>	Modèle <i>Model</i>	Date	Supports à utiliser <i>Supports to be used</i>	S2000 ⁽²⁾
.CS.957.99	SPARCO	EVO	02.99	Latéraux Lateral	✓
.CS.958.99	RACETECH	4009	03.99	Latéraux Lateral	
.CS.959.99	TWR RACING	Super touring 1999	04.99	Latéraux Lateral	✓
.CS.960.99	NORFOLK	GTP SEAT	04.99	Frontaux, inférieurs et dorsaux Frontal, lower and back	
.CS.961.99	MOMO	Nascar KC	04.99	Latéraux Lateral	
.CS.962.99	MOMO	Extreme VTR	04.99	Latéraux Lateral	✓
.CS.963.99	MOMO	Acropolis EVO KC	04.99	Latéraux Lateral	
.CS.964.99	RECARO GmbH&Co	PRO RACER 99 SPA	04.99	Latéraux Lateral	✓
.CS.965.99	ISOMAX	ISOMAX SHR	04.99	Latéraux Lateral	✓
.CS.966.99	SPARCO	TTE	04.99	Pas de support No support	
.CS.967.99	SPARCO	Driver	05.99	Latéraux Lateral	
.CS.968.99	GA GEORG ALBER	CHAMP	06.99	Latéraux Lateral	
.CS.969.99	GA GEORG ALBER	SPEEDY	06.99	Latéraux Lateral	
.CS.970.99	GA GEORG ALBER	ECO	06.99	Latéraux Lateral	
.CS.971.99	GA GEORG ALBER	JET	06.99	Latéraux Lateral	✓
.CS.972.99^(†)	EKTOR	RUNNER 2000^(†)	06.99^(†)	Inférieurs Lower	
.CS.973.99	COBRA SEATS	Imola	06.99	Latéraux Lateral	
.CS.974.99	COBRA SEATS	Evolution	06.99	Latéraux Lateral	✓
.CS.975.99	COBRA SEATS	Imola GT	06.99	Latéraux Lateral	
.CS.976.99	COBRA SEATS	Evolution GT	06.99	Latéraux Lateral	✓
.CS.977.99	COBRA SEATS	Sportline	06.99	Latéraux Lateral	
.CS.978.99	COBRA SEATS	Sportline GT	06.99	Latéraux Lateral	
.CS.979.99	COBRA SEATS	Suzuka	06.99	Latéraux Lateral	
.CS.980.99^(†)	COBRA SEATS	Monaco^(†)	06.99^(†)	Inférieurs Lower	
.CS.981.99	GA GEORG ALBER	JUMBO	07.99	Latéraux Lateral	✓
.CS.982.99	GA GEORG ALBER	RACE	07.99	Latéraux Lateral	
.CS.983.99	RECARO GmbH&Co	PORSCHE PRO RACER 99 SPG	07.99	Latéraux Lateral	✓

⁽¹⁾ Prière de se référer à la fin de cette section / Please refer to the end of this section

⁽²⁾ Siège conforme au règlement technique S2000 (263-263D Annexe J) / Seat in compliance with the S2000 technical regulations (263-263D Appendix J)

N° Homol.	Constructeur du siège <i>Seat manufacturer</i>	Modèle <i>Model</i>	Date	Supports à utiliser <i>Supports to be used</i>	S2000 ⁽²⁾
.CS.984.99	SPARCO	PRO WRC	08.99	Latéraux Lateral	
.CS.985.99	GIOCAR GROUP INTERNATIONAL	Skill	08.99	Latéraux Lateral	
.CS.986.99	GA GEORG ALBER	SAFARI KC	10.99	Latéraux Lateral	
.CS.987.99	GA GEORG ALBER	RACE KC	10.99	Latéraux Lateral	
.CS.988.99	GA GEORG ALBER	SPEEDY KC	10.99	Latéraux Lateral	
.CS.989.99	OMP	WRC HA/640	12.99	Latéraux Lateral	
.CS.990.00	KONIG	KOMFORT RSL3000	01.00	Latéraux Lateral	✓
.CS.991.00	KONIG	KOMFORT RSL2000	01.00	Latéraux Lateral	
.CS.992.00⁽¹⁾	CORBEAU	Forza⁽¹⁾	01.00⁽¹⁾	Inférieurs Lower	
.CS.993.00⁽¹⁾	CORBEAU	Pro-series⁽¹⁾	01.00⁽¹⁾	Latéraux Lateral	
.CS.994.00⁽¹⁾	CORBEAU	Revolution⁽¹⁾	01.00⁽¹⁾	Latéraux Lateral	
.CS.995.00	RECARO GmbH&Co	PRO RACER 99 SPG	01.00	Latéraux Lateral	✓
.CS.996.00	RECARO GmbH&Co	RACER SPG	01.00	Latéraux Lateral	✓
.CS.997.00	RECARO GmbH&Co	POLE POSITION	01.00	Latéraux Lateral	
.CS.998.00	MOMO	CUP	02.00	Latéraux Lateral	
.CS.999.00	BELT & BUCKLE SABELT	MONTECARLO VTR	05.00	Latéraux Lateral	
CS.003.00	BELT & BUCKLE SABELT	MONTECARLO CARB	05.00	Latéraux Lateral	
CS.004.00	BELT & BUCKLE SABELT	CRONO	05.00	Inférieurs Lower	
CS.005.00	BELT & BUCKLE SABELT	GT	05.00	Latéraux Lateral	
CS.006.00	KONIG	RE01	06.00	N/A	
CS.007.00	MOMO	CUP VTR	07.00	Inférieurs Lower	
CS.008.00	RACETECH	4000W	07.00	Latéraux Lateral	
CS.009.00	RACETECH	9009	07.00	Latéraux Lateral	
CS.010.00	RACETECH	9009HR	07.00	Latéraux Lateral	✓
CS.011.00	RECARO GmbH&Co	PROFI SPG	08.00	Latéraux Lateral	
CS.012.00	RECARO GmbH&Co	SPG.N	08.00	Latéraux Lateral	
CS.013.00	C-ONE CORPORATION	Interget	09.00	Latéraux Lateral	

⁽¹⁾ Prière de se référer à la fin de cette section / *Please refer to the end of this section*

⁽²⁾ Siège conforme au règlement technique S2000 (263-263D Annexe J) / *Seat in compliance with the S2000 technical regulations (263-263D Appendix J)*
15.07.2009

N° Homol.	Constructeur du siège <i>Seat manufacturer</i>	Modèle <i>Model</i>	Date	Supports à utiliser <i>Supports to be used</i>	S2000 ⁽²⁾
CS.014.00	RECARO GmbH&Co	PROFI SPA	09.00	Latéraux Lateral	
CS.015.00	EKTOR	ISO 2000	12.00	Latéraux Lateral	
CS.016.00	RECARO GmbH&Co	PRO RACER SPA 80mm verbreitert	12.00	Latéraux Lateral	✓
CS.017.00	ARACO / TOYOTA BOSHOKU	AAR RACING-2 303	01.01	Inférieurs Lower	
CS.018.00	ARACO / TOYOTA BOSHOKU	AAR RACING-2 302	01.01	Inférieurs Lower	
CS.019.00	ARACO / TOYOTA BOSHOKU	AAR RACING-2 301	01.01	Inférieurs Lower	
CS.020.00	ARACO / TOYOTA BOSHOKU	AAR RACING-2 300	01.01	Inférieurs Lower	
CS.021.01	ISOMAX	RMS	01.01	Latéraux Lateral	✓
CS.022.01	MOMO	Start	03.01	Inférieurs Lower	
CS.023.01	CARBOSYSTEMS previously HPP High Performance Products previously NITEC	Safetycell	04.01	Non applicable Not applicable	
CS.024.01	MOONCRAFT	Mooncraft S/No:2	04.01	Latéraux Lateral	
CS.025.01	OMP	BIG HA/703 WRC XL	03.01	Latéraux Lateral	
CS.026.01	KINGDRAGON S.p.A	VEGA2	04.01	Inférieurs Lower	
CS.027.01	SHIN NAGOYA	BRIDE THROWN FG603	06.01	Latéraux Lateral	
CS.028.01	SHIN NAGOYA	BRIDE DIVINE FM302	06.01	Latéraux Lateral	
CS.029.01	SHIN NAGOYA	BRIDE DIVINE FM303	06.01	Latéraux Lateral	
CS.030.01	SHIN NAGOYA	BRIDE DIVINE FS301	06.01	Latéraux Lateral	
CS.031.01	SHIN NAGOYA	BRIDE DIVINE FL301	06.01	Latéraux Lateral	
CS.032.01	SHIN NAGOYA	BRIDE THROWN FG601	06.01	Latéraux Lateral	
CS.033.01	SHIN NAGOYA	BRIDE DIVINE FM301	06.01	Latéraux Lateral	
CS.034.01	SHIN NAGOYA	BRIDE DIVINE FM304	06.01	Latéraux Lateral	
CS.035.01	SHIN NAGOYA	BRIDE DIVINE FM305	06.01	Latéraux Lateral	
CS.036.01	SHIN NAGOYA	BRIDE DIVINE FL303	06.01	Latéraux Lateral	
CS.037.01	MOMO	Monte carlo	06.01	Latéraux ou inférieurs Lateral or Lower	
CS.038.01	SHIN NAGOYA	BRIDE MARVEL FG607	06.01	Latéraux Lateral	

⁽¹⁾ Prière de se référer à la fin de cette section / *Please refer to the end of this section*

⁽²⁾ Siège conforme au règlement technique S2000 (263-263D Annexe J) / *Seat in compliance with the S2000 technical regulations (263-263D Appendix J)*

N° Homol.	Constructeur du siège <i>Seat manufacturer</i>	Modèle <i>Model</i>	Date	Supports à utiliser <i>Supports to be used</i>	S2000 ⁽²⁾
CS.039.01	SHIN NAGOYA	BRIDE FAME FM307	06.01	Latéraux Lateral	
CS.040.01	MOMO	CUP HI-TECH	08.01	Latéraux Lateral	
CS.041.01	MOMO	Nascar GT diablo	08.01	Latéraux ou inférieurs Lateral or Lower	
CS.042.01	OMP	WRC HA/705	12.01	Latéraux Lateral	
CS.043.01	OMP	SPORT HA/649	12.01	Inférieurs Lower	
CS.044.01	OMP	RS HA/633	12.01	Latéraux Lateral	
CS.045.01	OMP	ECO HA/644	12.01	Inférieurs Lower	
CS.046.01	MOMO	Monte Carlo 1 VTR	12.01	Latéraux ou inférieurs Lateral or Lower	
CS.047.02	KONIG	RS 1000 GFK	01.02	Latéraux Lateral	
CS.048.01	MOMO	CUP 1	12.01	Latéraux ou inférieurs Lateral or Lower	
CS.050.01	MOMO	Acropolis 1 KC	12.01	Latéraux Lateral	
CS.051.01	MOMO	Start 1 VTR	12.01	Inférieurs Lower	
CS.052.01	MOMO	CUP 2	12.01	Latéraux Lateral	
CS.053.02⁽⁺⁾	CORBEAU	Sprint⁽⁺⁾	01.02⁽⁺⁾	Latéraux(1) Lateral	
CS.054.02	KONIG	RE-02	04.02	Latéraux Lateral	
CS.055.02	BELT & BUCKLE SABELT	Racer	05.02	Inférieurs Lower	
CS.056.02	TOORA SPA	RACE	06.02	Inférieurs Lower	
CS.057.02	BIMARCO	EXPERT	07.02	Latéraux Lateral	
CS.058.02	BIMARCO	DAKAR	07.02	Latéraux Lateral	
CS.059.02	TOORA SPA	BASIC	07.02	Inférieurs Lower	
CS.060.02	TOORA SPA	CONCEPT	07.02	Latéraux Lateral	
CS.061.02	BELT & BUCKLE SABELT	ST	09.02	Latéraux Lateral	
CS.062.02	RACETECH	4009W	10.02	Latéraux Lateral	
CS.063.02	RACETECH	4009HR	10.02	Latéraux Lateral	✓
CS.064.02	RACETECH	4009WHRV	10.02	Latéraux ET dorsaux Lateral AND back	✓
CS.065.02	RACETECH	4009HRV	10.02	Latéraux ET dorsaux Lateral AND back	✓
CS.066.02	TOORA SPA	PROJECT CARBON	12.02	Latéraux Lateral	

⁽¹⁾ Prière de se référer à la fin de cette section / *Please refer to the end of this section*

⁽²⁾ Siège conforme au règlement technique S2000 (263-263D Annexe J) / *Seat in compliance with the S2000 technical regulations (263-263D Appendix J)*

N° Homol.	Constructeur du siège <i>Seat manufacturer</i>	Modèle <i>Model</i>	Date	Supports à utiliser <i>Supports to be used</i>	S2000 ⁽²⁾
CS.067.02	TOORA SPA	PROJECT VTR	12.02	Latéraux Lateral	
CS.068.02	RECARO GmbH&Co	PROFI SPG	12.02	Latéraux Lateral	
CS.069.03	LICO	HURRICANE	02.03	Latéraux Lateral	
CS.070.03	COBRA SEATS	MONACO S	02.03	Inférieurs Lower	
CS.071.03	DOME	DCM CS01	02.03	Latéraux Lateral	
CS.072.03	TOORA SPA	PROTEC	04.03	Latéraux Lateral	✓
CS.073.03	TEE'S CORPORATION	BRIDE F38A	06.03	Latéraux Lateral	✓
CS.074.03	OMP	RECORD 2	07.03	Latéraux Lateral	✓
CS.075.03	RECARO GmbH&Co	PRO RACER SPG XL	08.03	Latéraux Lateral	✓
CS.076.03	RECARO GmbH&Co	PRO RACER SPG VARIO	08.03	Latéraux Lateral	✓
CS.077.03	MOTORDRIVE SEATS	PRO GRP/COMPOSITE	09.03	Latéraux Lateral	
CS.078.03	MOTORDRIVE SEATS	BOWLER WC2	09.03	Latéraux Lateral	
CS.079.03	MOTORDRIVE SEATS	PRO HYBRID/CARBON	09.03	Latéraux Lateral	
CS.080.03	ISOMAX	18PD	10.03	Latéraux Lateral	
CS.081.03	RECARO GmbH&Co	POLE POSITION JAPAN	11.03	Latéraux Lateral	
CS.082.03	OMP	RS P.T.	12.03	Latéraux Lateral	✓
CS.083.03	SPARCO	CIRCUIT VTR	12.03	Latéraux Lateral	✓
CS.084.03	SPARCO	EVO XL	12.03	Latéraux Lateral	
CS.085.04	MOONCRAFT	GT COMPETITION II	01.04	Latéraux Lateral	
CS.086.04	RECARO GmbH&Co	PROFI SPG XL	01.04	Latéraux Lateral	
CS.087.04	VROOM	SPORT	01.04	Latéraux Lateral	
CS.088.04	VROOM	TOURING	01.04	Latéraux Lateral	✓
CS.089.04	OMP	HTS	01.04	Latéraux Lateral	✓
CS.090.04	RECARO GmbH&Co	PORSCHE PRO RACER SPG VARIO	01.04	Latéraux Lateral	✓
CS.091.04	BELT & BUCKLE SABELT	INDIANAPOLIS	02.04	Latéraux Lateral	✓
CS.092.04	TEE'S CORPORATION	BRIDE F31A	03.04	Latéraux Lateral	
CS.093.04	TOORA SPA	RUNNER	03.04	Latéraux Lateral	

⁽¹⁾ Prière de se référer à la fin de cette section / *Please refer to the end of this section*

⁽²⁾ Siège conforme au règlement technique S2000 (263-263D Annexe J) / *Seat in compliance with the S2000 technical regulations (263-263D Appendix J)*

N° Homol.	Constructeur du siège <i>Seat manufacturer</i>	Modèle <i>Model</i>	Date	Supports à utiliser <i>Supports to be used</i>	S2000 ⁽²⁾
CS.094.04	SPARCO	S-LIGHT	03.04	Latéraux Lateral	
CS.095.04	RACETECH	9109HR	03.04	Latéraux ET dorsaux Lateral AND back	✓
CS.096.04	RACETECH	4009WHR	03.04	Latéraux Lateral	✓
CS.097.04	RACETECH	4000WX	03.04	Latéraux Lateral	
CS.098.04	TOORA SPA	GARA	03.04	Inférieurs Lower supports	
CS.099.04	SPARCO	CIRCUIT S-LIGHT	03.04	Latéraux Lateral	✓
CS.100.04	VELO RACING	APEX	03.04	Latéraux Lateral	✓
CS.101.04	VELO RACING	GPT 3	04.04	Latéraux Lateral	
CS.102.04	VELO RACING	GPT 2	04.04	Latéraux Lateral	
CS.103.04	VELO RACING	GPT 1	04.04	Latéraux Lateral	
CS.104.04	REITER	RE.002	04.04	Latéraux Lateral	✓
CS.105.04	TEE'S CORPORATION	BRIDE F77A	05.04	Latéraux Lateral	✓
CS.106.04	MOTORQUALITY	VTS 2	05.04	Latéraux Lateral	
CS.107.04	MOTORQUALITY	VTS 1	05.04	Latéraux Lateral	
CS.108.04	COBRA SEATS	IMO 4R	05.04	Latéraux Lateral	
CS.109.04	VELO RACING	VRP1 or PODIUM II	05.04	Latéraux Lateral	
CS.110.04	BELT & BUCKLE SABELT	TITAN	06.04	Latéraux Lateral	
CS.111.04	VELO RACING	APEX Carbon/K	06.04	Latéraux Lateral	✓
CS.112.04	VELO RACING	APEX -XL Carbon/K	06.04	Latéraux Lateral	✓
CS.113.04	VELO RACING	VRP1 Carbon/K or Podium II K/C	06.04	Latéraux Lateral	
CS.114.04	VELO RACING	APEX XL	06.04	Latéraux Lateral	✓
CS.115.04	TEE'S CORPORATION	BRIDE FZ380	07.04	Latéraux Lateral	✓
CS.116.04	TEE'S CORPORATION	BRIDE FZ310	07.04	Latéraux Lateral	
CS.117.04	OMP	RONCO 2 / TURINI / T- CLUB	07.04	Inférieurs Lower	
CS.118.04	TOORA SPA	PROJECT 2	07.04	Latéraux Lateral	
CS.119.04	OMP	MCC / PROTOTIPO	08.04	Latéraux Lateral	✓

⁽¹⁾ Prière de se référer à la fin de cette section / *Please refer to the end of this section*

⁽²⁾ Siège conforme au règlement technique S2000 (263-263D Annexe J) / *Seat in compliance with the S2000 technical regulations (263-263D Appendix J)*

N° Homol.	Constructeur du siège <i>Seat manufacturer</i>	Modèle <i>Model</i>	Date	Supports à utiliser <i>Supports to be used</i>	S2000 ⁽²⁾
CS.120.04	OMP	HTS Fiberglass	08.04	Latéraux Lateral	✓
CS.121.04	TOORA SPA	CONCEPT LIGHT	09.04	Latéraux Lateral	
CS.122.04	RECARO GmbH&Co	POLE POSITION USA	09.04	Latéraux Lateral	
CS.123.04	SPARCO	PRO WRC	09.04	Latéraux Lateral	
CS.124.04	CORBEAU	Revolution 2K	10.04	Latéraux Lateral	✓
CS.125.04	CORBEAU	Forza 2K	10.04	Inférieurs Lower	
CS.126.04	CORBEAU	Sprint 2K	10.04	Latéraux Lateral	
CS.127.04	SPARCO	REV PLUS	12.04	Latéraux Lateral	
CS.128.04	MOMO	T-FRAME EVO	12.04	Inférieurs Lower	
CS.129.04	RECARO GmbH&Co	PRO RACER SPA HANS	12.04	Latéraux Lateral	✓
CS.130.04	CORBEAU	Pro Series 2K	12.04	Latéraux Lateral	
CS.131.04	GA GEORG ALBER	SEP	12.04	Latéraux Lateral	✓
CS.132.05	CORBEAU	Revenge	01.05	Latéraux Lateral	✓
CS.133.05 ⁽⁺⁾	ROSSI SPORT	Professional II ⁽⁺⁾	01.05 ⁽⁺⁾	Latéraux Lateral	
CS.134.05	MOONCRAFT	GT COMPETITION III	03.05	Latéraux Lateral	
CS.135.05	RECARO GmbH&Co	PRO RACER SPG XL HANS	05.05	Latéraux Lateral	✓
CS.136.05	GM RACING	PM00117 (for C5R and C6R only)	05.05	Latéraux ET dorsaux Lateral AND back	
CS.137.05	SPARCO	CIRCUIT PRO	06.05	Latéraux Lateral	✓
CS.138.05	NICK COMPETICION	CAVALLINO	08.05	Latéraux Lateral	
CS.139.05	NICK COMPETICION	INDY	08.05	Latéraux Lateral	✓
CS.140.05	REVERIE	XRC WIDE	08.05	Latéraux Lateral	✓
CS.141.05	GM RACING	PM00117 ventilated (for C5R and C6R only)	08.05	Latéraux ET dorsaux Lateral AND back	
CS.142.05 ⁽⁺⁾	ROSSI SPORT	Professional III ⁽⁺⁾	09.05 ⁽⁺⁾	Latéraux Lateral	
CS.143.05	OMP	Big Carbon	10.05	Latéraux Lateral	
CS.144.05	STS	RACE I	10.05	Inférieurs Lower	
CS.145.05	BELT & BUCKLE SABELT	RACER DUO	10.05	Latéraux ou inférieurs Lateral or Lower	
CS.146.05	OMP	HTE CARBON	11.05	Latéraux Lateral	

⁽¹⁾ Prière de se référer à la fin de cette section / Please refer to the end of this section

⁽²⁾ Siège conforme au règlement technique S2000 (263-263D Annexe J) / Seat in compliance with the S2000 technical regulations (263-263D Appendix J)

N° Homol.	Constructeur du siège <i>Seat manufacturer</i>	Modèle <i>Model</i>	Date	Supports à utiliser <i>Supports to be used</i>	S2000 ⁽²⁾
CS.146.05	OMP	HTE CARBON	11.05	Latéraux Lateral	✓
CS.147.05	BELT & BUCKLE SABELT	CH-F	11.05	Latéraux Lateral	
CS.148.05	BELT & BUCKLE SABELT	TITAN CARBONIO	11.05	Latéraux Lateral	
CS.149.05	BELT & BUCKLE SABELT	TITAN CARBONIO XL	12.05	Latéraux Lateral	
CS.150.05	BELT & BUCKLE SABELT	TITAN XL	12.05	Latéraux Lateral	
CS.151.06	RECARO GmbH&Co	TOURING SPORT - GFRP	01.06	Latéraux Lateral	
CS.152.06	RECARO GmbH&Co	RALLY SPORT - GFRP	01.06	Latéraux Lateral	
CS.153.06	RECARO GmbH&Co	RALLY SPORT – WET CARBON	01.06	Latéraux Lateral	
CS.154.06	RECARO GmbH&Co	TOURING SPORT- WET CARBON	01.06	Latéraux Lateral	
CS.155.06	BELT & BUCKLE SABELT	TAURUS XL	02.06	Latéraux Lateral	✓
CS.156.06	SPARCO	CIRCUIT PRO VTR	02.06	Latéraux Lateral	✓
CS.157.06	BELT & BUCKLE SABELT	TAURUS	02.06	Latéraux Lateral	✓
CS.158.06	MOTORQUALITY	VTS 0 CARBON	03.06	Latéraux Lateral	✓
CS.159.06	GP-RACE	TOP RALLY	03.06	Latéraux Lateral	
CS.160.06	NISMO	GT PRO	04.06	Latéraux Lateral	✓
CS.161.06	COBRA SEATS	Evolution HANS	04.06	Latéraux Lateral	✓
CS.162.06	COBRA SEATS	Imola HANS	04.06	Latéraux Lateral	
CS.163.06	COBRA SEATS	Suzuka HANS	04.06	Latéraux Lateral	
CS.164.06	BELT & BUCKLE SABELT	TAURUS CARBONIO	04.06	Latéraux Lateral	✓
CS.165.06	TANIDA	JURAN GTR500	04.06	Latéraux Lateral	✓
CS.166.06	RACETECH	1000	05.06	Latéraux Lateral	
CS.167.06	RACETECH	9119HR	05.06	Latéraux ET dorsaux Lateral AND back	✓
CS.168.06	RACETECH	9119WHR	05.06	Latéraux ET dorsaux Lateral AND back	✓
CS.169.06	OMP	T-RS	06.06	Latéraux ou inférieurs Lateral or Lower	
CS.170.06	RECARO GmbH&Co	PRO RACER SPA XL HANS	07.06	Latéraux Lateral	✓
CS.171.06	COBRA SEATS	Sebring	07.06	Latéraux Lateral	✓
CS.172.06	RECARO GmbH&Co	PRO RACER SPA HANS PLUS	10.06	Latéraux Lateral	✓

⁽¹⁾ Prière de se référer à la fin de cette section / *Please refer to the end of this section*

⁽²⁾ Siège conforme au règlement technique S2000 (263-263D Annexe J) / *Seat in compliance with the S2000 technical regulations (263-263D Appendix J)*

N° Homol.	Constructeur du siège <i>Seat manufacturer</i>	Modèle <i>Model</i>	Date	Supports à utiliser <i>Supports to be used</i>	S2000 ⁽²⁾
CS.173.06	TANIDA	JURAN GTX100	10.06	Latéraux Lateral	
CS.174.06	TANIDA	JURAN GTR500C	10.06	Latéraux Lateral	✓
CS.175.06	TANIDA	JURAN GTX600	10.06	Latéraux Lateral	✓
CS.176.06	TANIDA	JURAN GTX600C	10.06	Latéraux Lateral	✓
CS.177.06	OMP	WRC CARBON	10.06	Latéraux Lateral	
CS.178.06	OMP	BIG CARBON 2	10.06	Latéraux Lateral	
CS.179.06	OMP	ARS CARBON	10.06	Inférieurs Lower	
CS.180.06	SPARCO	SPRINT V	11.06	Latéraux Lateral	
CS.181.06	SPARCO	EVO PLUS	11.06	Latéraux Lateral	
CS.182.06	OMP	HTE CARBON XL	12.06	Latéraux Lateral	✓
CS.183.06	OMP	WRC FIBERGLASS WRE	12.06	Latéraux Lateral	
CS.184.06	OMP	HTE FIBERGLASS	12.06	Latéraux Lateral	✓
CS.185.06	MOMO	T-CLUB	12.06	Inférieurs Lower	
CS.186.07	SABELT	GT3	01.07	Latéraux Lateral	
CS.187.07	SABELT	TAURUS L	01.07	Latéraux Lateral	✓
CS.188.07	MOMO	DAYTONA SAFARI	01.07	Latéraux Lateral	✓
CS.189.07	MOMO	START 2007	01.07	Latéraux Lateral	
CS.190.07	MOMO	SUPER CUP	01.07	Latéraux Lateral	
CS.191.07	TURINI	HT107	01.07	Latéraux Lateral	
CS.192.07	TURINI	TURINI	01.07	Inférieurs Lower	
CS.193.07	SPARCO	TECNO GT	02.07	Latéraux Lateral	✓
CS.194.07	GA GEORG ALBER	EXPERT	02.07	Latéraux Lateral	
CS.195.07	NICK COMPETICION	EFE - UNO	04.07	Latéraux Lateral	✓
CS.196.07	SPARCO- COMPOSITEX	AIR	05.07	Latéraux Lateral	✓
CS.197.07	SPARCO	PRO ADV	05.07	Latéraux Lateral	✓
CS.198.07	RACEPRO	TARMAC	05.07	Latéraux Lateral	✓
CS.199.07	RACEPRO	ARROW	05.07	Latéraux Lateral	

⁽¹⁾ Prière de se référer à la fin de cette section / *Please refer to the end of this section*

⁽²⁾ Siège conforme au règlement technique S2000 (263-263D Annexe J) / *Seat in compliance with the S2000 technical regulations (263-263D Appendix J)*

N° Homol.	Constructeur du siège <i>Seat manufacturer</i>	Modèle <i>Model</i>	Date	Supports à utiliser <i>Supports to be used</i>	S2000 ⁽²⁾
CS.200.07	RACEPRO	RP	05.07	Latéraux Lateral	
CS.201.07	STATUS RACING	LAGUNA	05.07	Latéraux Lateral	
CS.202.07	TREBEN	516 VTR	06.07	Latéraux Lateral	
CS.203.07	VROOM	ZERO	09.07	Latéraux Lateral	✓
CS.204.07	MOMO	SAFARI - DAYTONA XL	09.07	Latéraux Lateral	✓
CS.205.07	MOMO	SUPER CUP XL	09.07	Latéraux Lateral	
CS.206.08	SABELT	CH-L	03.08	Latéraux Lateral	
CS.207.08	GP-RACE	TOP CIRCUIT	03.08	Latéraux Lateral	✓
CS.208.08	GP-RACE	TOP RALLY LIGHT	03.08	Latéraux Lateral	
CS.209.08	COBRA SEATS	MONACO PRO	04.08	Latéraux Lateral	
CS.210.08	COBRA SEATS	SEBRING PRO	06.08	Latéraux Lateral	
CS.211.08	D RACING	GT	05.08	Latéraux Lateral	
CS.212.08	BIMARCO	FUTURA	05.08	Latéraux Lateral	
CS.213.08	BORDER MOTORSEATS	SP-4C	05.08	Latéraux Lateral	
CS.214.08	REITER ENGINEERING	RE.003	07.08	Latéraux Lateral	✓
CS.215.08	SANDTLER	DAKAR	09.08	Latéraux Lateral	
CS.216.08	SANDTLER	INDY	09.08	Latéraux Lateral	✓
CS.217.08	SANDTLER	MONZA	09.08	Latéraux Lateral	✓
CS.218.08	RACETECH	9129HR	10.08	Latéraux ET dorsaux Lateral AND back	✓
CS.219.08	COBRA SEATS	AERORACE	10.08	Latéraux Lateral	
CS.220.08	MOONCRAFT	GT COMPETITION - V	10.08	Latéraux Lateral	✓
CS.221.08	SPARCO	SUPERCARBON	10.08	Latéraux Lateral	✓
CS.222.08	ATECH	ETS	11.08	Latéraux Lateral	
CS.223.08	ATECH	PERFORMANCE	11.08	Latéraux Lateral	✓
CS.224.08	SANDTLER	ROADSTER	11.08	Latéraux Lateral	
CS.225.09	LOTUS CARS	LOTUS SPORT GT CARBON	02.09	Latéraux - Spécifique Lateral - Specific	
CS.226.09	ATECH	EXTREME S2	05.09	Latéraux Lateral	✓

⁽¹⁾ Prière de se référer à la fin de cette section / *Please refer to the end of this section*

⁽²⁾ Siège conforme au règlement technique S2000 (263-263D Annexe J) / *Seat in compliance with the S2000 technical regulations (263-263D Appendix J)*

N° Homol.	Constructeur du siège <i>Seat manufacturer</i>	Modèle <i>Model</i>	Date	Supports à utiliser <i>Supports to be used</i>	S2000 ⁽²⁾
CS.227.09	STATUS RACING	RING	05.09	Latéraux Lateral	
CS.228.09	NISMO	GT PRO II	06.09	Latéraux Lateral	✓
CS.229.09	OMP	RS – P.T.	06.09	Latéraux Lateral	✓
CS.230.09	OMP	HTE FIBERGLASS XL	06.09	Latéraux Lateral	✓
CS.231.09	LOTUS CARS	LOTUS SPORT GT	06.09	Latéraux Lateral	
CS.232.09	LOTUS CARS	LOTUS SPORT CARBON GT2	06.09	Latéraux Lateral	

⁽¹⁾ Prière de se référer à la fin de cette section / *Please refer to the end of this section*

⁽²⁾ Siège conforme au règlement technique S2000 (263-263D Annexe J) / *Seat in compliance with the S2000 technical regulations (263-263D Appendix J)*

Extrait de bulletin FIA précédents - Extract from previous FIA bulletin:

HOMOLOGATIONS DE SIEGES DE COMPETITION / AVERTISSEMENT HOMOLOGATIONS OF COMPETITION SEATS / WARNING

Bulletin de janvier 2003 - Bulletin of January 2003

IMPORTANT

Pour des raisons de sécurité, nous vous informons que l'homologation du siège suivant, quelle que soit la date limite de validité, **est retirée avec effet immédiat.**

Fabricant : **EKTOR (F)**
Modèle : **RUNNER 2000**
Homologation n° : **CS.972.99**

Ce siège **ne pouvant plus être considéré comme respectant la norme FIA 8855-1999, son utilisation est interdite** dans tous les cas où le respect des normes susmentionnées est imposé.

IMPORTANT

For safety reasons, please note that the homologation of the following competition seat, whatever the validity deadline, **is withdrawn with immediate effect.**

Manufacturer : **EKTOR (F)**
Model : **RUNNER 2000**
Homologation n° : **CS.972.99**

As this seat **can no longer be considered to comply with the standard FIA 8855-1999, its use is prohibited** in all cases in which compliance with the above-mentioned standards is mandatory.

IMPORTANT

Pour des raisons de sécurité, nous vous informons que l'homologation du siège suivant, quelle que soit la date limite de validité, **est retirée avec effet immédiat.**

Fabricant : **KINGDRAGON (I)**
Modèle : **MASTER FIBERGLASS**
Homologation n° : **CS.912.98**

Ce siège **ne pouvant plus être considéré comme respectant la norme FIA 8855-1999, son utilisation est interdite** dans tous les cas où le respect des normes susmentionnées est imposé.

IMPORTANT

For safety reasons, please note that the homologation of the following competition seat, whatever the validity deadline, **is withdrawn with immediate effect.**

Manufacturer : **KINGDRAGON (I)**
Model : **MASTER FIBERGLASS**
Homologation n° : **CS.912.98**

As this seat **can no longer be considered to comply with the standard FIA 8855-1999, its use is prohibited** in all cases in which compliance with the above-mentioned standards is mandatory.

⁽¹⁾ Prière de se référer à la fin de cette section / Please refer to the end of this section

⁽²⁾ Siège conforme au règlement technique S2000 (263-263D Annexe J) / Seat in compliance with the S2000 technical regulations (263-263D Appendix J)

Extrait de bulletin FIA précédents - Extract from previous FIA bulletin:

**HOMOLOGATIONS DE SIEGES DE COMPETITION / AVERTISSEMENT
HOMOLOGATIONS OF COMPETITION SEATS / WARNING**

Bulletin de mars 2003 - Bulletin of March 2003

IMPORTANT

Pour des raisons de sécurité, nous vous informons que l'homologation du siège suivant, quelle que soit la date limite de validité, **est retirée avec effet immédiat.**

Fabricant : **COBRA SEATS (GB)**

Modèle : **MONACO**
Homologation n° : **CS.980.99**

Ce siège **ne pouvant plus être considéré comme respectant la norme FIA 8855-1999,** son utilisation est interdite dans tous les cas où le respect des normes susmentionnées est imposé.

IMPORTANT

For safety reasons, please note that the homologation of the following competition seat, whatever the validity deadline, **is withdrawn with immediate effect.**

Manufacturer : **COBRA SEATS (UK)**

Model : **MONACO**
Homologation n° : **CS.980.99**

As this seat **can no longer be considered to comply with the standard FIA 8855-1999,** **its use is prohibited** in all cases in which compliance with the above-mentioned standards is mandatory.

⁽¹⁾ Prière de se référer à la fin de cette section / Please refer to the end of this section

⁽²⁾ Siège conforme au règlement technique S2000 (263-263D Annexe J) / Seat in compliance with the S2000 technical regulations (263-263D Appendix J)

Extrait de bulletin FIA précédents - Extract from previous FIA bulletin:

**HOMOLOGATIONS DE SIEGES DE COMPETITION / AVERTISSEMENT
HOMOLOGATIONS OF COMPETITION SEATS / WARNING**

Bulletin de juin/juillet 2004 – Bulletin of June/July 2004

IMPORTANT

Pour des raisons de sécurité, nous vous informons que l'homologation des sièges suivants, quelle que soit leur date limite de validité, **est retirée avec effet immédiat.**

Fabricant : **CORBEAU SEATS LTD (GB)**

Modèle: **FORZA**
Homologation n°: **CS.992.00**

Modèle: **SPRINT**
Homologation n°: **CS.053.02**

Modèle: **PRO SERIES**
Homologation n°: **CS.993.00**

Modèle: **REVOLUTION**
Homologation n°: **CS.994.00**

Ces sièges **ne pouvant plus être considérés comme respectant la norme FIA 8855-1999**, leur utilisation est interdite dans tous les cas où le respect des normes susmentionnées est imposé.

IMPORTANT

For safety reasons, please note that the homologation of the following competition seats, whatever their validity deadline, **is withdrawn with immediate effect.**

Manufacturer : **CORBEAU SEATS LTD (UK)**

Model: **FORZA**
Homologation n°: **CS.992.00**

Model: **SPRINT**
Homologation n°: **CS.053.02**

Model: **PRO SERIES**
Homologation n°: **CS.993.00**

Model: **REVOLUTION**
Homologation n°: **CS.994.00**

As these seats **can no longer be considered to comply with the standard FIA 8855-1999, their use is prohibited** in all cases in which compliance with the above-mentioned standards is mandatory

⁽¹⁾ Prière de se référer à la fin de cette section / Please refer to the end of this section

⁽²⁾ Siège conforme au règlement technique S2000 (263-263D Annexe J) / Seat in compliance with the S2000 technical regulations (263-263D Appendix J)

Extrait de bulletin FIA précédents - Extract from previous FIA bulletin:

HOMOLOGATIONS DE SIEGES DE COMPETITION / AVERTISSEMENT HOMOLOGATIONS OF COMPETITION SEATS / WARNING

Bulletin 412 de juillet / septembre 2006 – Bulletin 412 of July / September 2006

IMPORTANT

Pour des raisons de sécurité, nous vous informons que l'homologation des sièges suivants, quelle que soit leur date limite de validité, **est retirée avec effet immédiat.**

Fabricant : **ROSSI SPORT (AR)**

Modèle: **PROFESSIONAL II**
Homologation n°: **CS.133.05**

Modèle: **PROFESSIONAL III**
Homologation n°: **CS.142.05**

Ces sièges **ne pouvant plus être considérés comme respectant la norme FIA 8855-1999,** leur utilisation est interdite dans tous les cas où le respect des normes susmentionnées est imposé.

IMPORTANT

For safety reasons, please note that the homologation of the following competition seats, whatever their validity deadline, **is withdrawn with immediate effect.**

Manufacturer : **ROSSI SPORT (AR)**

Model: **PROFESSIONAL II**
Homologation n°: **CS.133.05**

Model: **PROFESSIONAL III**
Homologation n°: **CS.142.05**

As these seats **can no longer be considered as complying with the standard FIA 8855-1999,** their use is prohibited in all cases in which compliance with the above-mentioned standards is mandatory.

⁽¹⁾ Prière de se référer à la fin de cette section / Please refer to the end of this section

⁽²⁾ Sièges conformes au règlement technique S2000 (263-263D Annexe J) / Seats in compliance with the S2000 technical regulations (263-263D Appendix J)
15.07.2009

**SYSTEMES D'EXTINCTION HOMOLOGUES PAR LA FIA SELON LA NORME FIA DES SYSTEMES
D'EXTINCTION PLOMBES EMBARQUES DANS LES VOITURES DE COURSE**

**EXTINGUISHER SYSTEMS HOMOLOGATED BY THE FIA ACCORDING TO THE FIA STANDARD FOR
PLUMBED-IN FIRE EXTINGUISHER SYSTEMS IN COMPETITION CARS**

LISTE TECHNIQUE N° 16 / TECHNICAL LIST N° 16

- ☞ EN CLIQUANT SUR LE LIEN HYPERTEXTE CI-APRES, VOUS POUVEZ TELECHARGER TOUS LES MANUELS DE L'UTILISATEUR :
- ☞ BY CLICKING ON THE FOLLOWING INTERNET LINK; YOU CAN DOWNLOAD ALL THE USER'S MANUALS:

FABRICANT / MANUFACTURER	NOM DU SYSTEME / NAME OF THE SYSTEM	N° D'HOMOLOGATION HOMOLOGATION NUMBER	DATE D'HOMOLOGATION HOMOLOGATION DATE
Fogmaker International	Fogmaker	Ex.001.97	12.97
Lifeline Fire and Safety Systems	Zero 2000	Ex.002.98	12.98
SPA Design	Fire Sense Response <i>previously</i> Fire Fighter System	Ex.003.98	12.98
Fire extinguisher Valve company	Enviro 3 or FX G-TEC 3kg	Ex.004.99	04.99
Fire extinguisher Valve company	AFFF 4000R	Ex.005.99	04.99
Fire extinguisher Valve company	AFFF 3500R	Ex.006.99	04.99
Fire extinguisher Valve company	VI-RO ₃ 2000R or FX G-TEC 2kg	Ex.007.99	04.99
OMP	Ecolife	Ex.008.00	01.00
OMP	Ecolife	Ex.009.00	01.00
TOTAL WALTHER	Microdrop	Ex.010.00	06.00
Sparco	FireWarrior	Ex.011.01	10.01
TOORA	Savelife	Ex.012.03	02.03
TOORA	Savelife	Ex.013.03	02.03
KIDDE DEUGRA	KD-596	EX.014.03	04.03
SABELT	SABFIRE	EX.015.03	04.03
SABELT	SABFIRE	EX.016.03	04.03
Lifeline Fire and Safety Systems	ZERO360	EX.017.03	05.03
Sparco	Fire Warrior Gas	Ex.018.04	05.04
Lifeline Fire and Safety Systems	ZERO360	EX.019.05	04.05
Lifeline Fire and Safety Systems	ZERO 2000CD	EX.020.05	05.05

FABRICANT / MANUFACTURER	NOM DU SYSTÈME / NAME OF THE SYSTEM	N° D'HOMOLOGATION HOMOLOGATION NUMBER	DATE D'HOMO/ HOM. DATE
Fire extinguisher Valve company	FX G-TEC 1500R FX G-TEC 1600R FX G-TEC 1700R FX G-TEC 1800R	EX.021.05	18.11.05
Fire extinguisher Valve company	FX G-TEC 1500M FX G-TEC 1600M FX G-TEC 1700M FX G-TEC 1800M	EX.022.05	18.11.05
Fire extinguisher Valve company	FX G-TEC 1500E FX G-TEC 1600E FX G-TEC 1700E FX G-TEC 1800E	EX.023.05	18.11.05
LICO	SF SafeRace	EX.024.06	09.05.06
MOMO	Momo Firewall	EX.025.07	28.03.07
TURINI	TURINI AFFF	EX.026.08	30.04.08
Lifeline Fire and Safety Systems	ZERO ZERO	EX.027.08	09.12.08
Lifeline Fire and Safety Systems	ZERO 360	EX.028.08	09.12.08
SPA Design	EXTREME 2.5	EX.029.09	29.01.09

Adresses des constructeurs / Address of the manufacturers :**Grande Bretagne / Great Britain (GB)**

1. **SPA Design Ltd**
Common Barn
Tamworth Road
Packington, Nr Lichfield
Staffordshire WS14 9PX
Tel: +44 (0)1827 300 150
Fax: +44 (0)1827 300 151
Website: www.spa-uk.co.uk
E-mail: i.maple@spa-uk.co.uk
2. **Lifeline Fire and Safety Systems Ltd**
Burnsall road
Coventry CV5 6BU
Tel: +44 (0)2476 712 999
Fax: +44 (0)2476 712 998
Website: www.lifeline-fire.co.uk
Email: sales@lifeline-fire.co.uk
3. **Fire Extinguisher Valve Company**
Unit 10 Ford Lane Business Park
Ford
Arundel
West Sussex BN18 0UZ,
Tel: +44 (0)1243 55 55 66
Fax: +44 (0)1243 55 56 60
Website :www.f-e-v.co.uk
Email: sales@f-e-v.co.uk

Allemagne / Germany (D)

1. **TOTAL WALTHER**
51, Waltherstrasse
D-51069 Köln
Fax : (49) 221 67 85 612
2. **KIDDE-DEUGRA**
Halskestraße 30
D-40880 Ratingen
Tel.: +49 (0) 2102-405-0
Fax: +49 (0) 2102-405-151
E-mail: info@kidde-deugra.com
Website: www.kidde-deugra.com

Suède / Sweden (S)

1. **Fogmaker International AB**
Kungsgatan 13B
SE 352 31
VAXJO
Fax: (+46) 470 244 40
E-mail : info@otc.se

Italie / Italy (I)

1. **OMP Racing**
Via E. Bazzano 5
16019 Ronco Scrivia (GE)
Website: www.ompracing.it
2. **Sparco**
Via Lombardia 5/7
10071 Borgaro (TO)
Website: www.sparco.it
3. **Toora**
30, Via Guido Rossa
10024 Moncalieri (TO)
Website: www.toora.it
4. **Sabell**
30, Via G la Pira
10028 Trofarello (TO)
Website: www.sabell.com
5. **Momo**
Via Winckelmann, 2
20146 Milano (MI)
Website: www.momo.it
6. **Turini**
Via Fiasella n°1/3
16123 GENOVA (GE)

Brésil / Brazil (BR)

1. **LICO Trading**
Av. Jangadeiro 769-B
Interlagos
CEP 04815-020
Website: www.lico.com.br

**GARNITURE D'ARCEAU DE SECURITE HOMOLOGUE PAR LA FIA
ROLL CAGE PADDING HOMOLOGATED BY THE FIA**

LISTE TECHNIQUE N° 23 / TECHNICAL LIST N° 23

FABRICANT / MANUFACTURER	NOM DE LA GARNITURE / PADDING NAME	NORME / STANDARD	HOMOLOGATION		VUE EN COUPE CROSS SECTION
			NUMERO/ NUMBER	DATE	
BSCI	BSCI 155-60	8857-2001 Type A	CP.001.02.A	03.02	<p>for 50mm diameter tube for 45mm diameter tube for 38mm diameter tube</p>
SAFETY DEVICES	SD-10 SD-9 SD-11	8857-2001 Type A	CP.002.02.A	05.02	<p>for 50 mm diameter tube. For 45 mm diameter tube. For 38 mm diameter tube. For 32 mm diameter tube.</p>
SPARCO	FIA PADDING	8857-2001 Type A	CP.003.03.A	01.03	<p>for 40mm diameter tube for 45mm diameter tube for 50mm diameter tube</p>
OMP	SIGURA	8857-2001 Type-B	CP.004.03.B	03.03	<p>for 30-35 mm diameter tube for 40-50 mm diameter tube</p>

FABRICANT / MANUFACTURER	NOM DE LA GARNITURE / PADDING NAME	NORME / STANDARD	HOMOLOGATION		VUE EN COUPE
			NUMERO/ NUMBER	DATE	CROSS SECTION
SCHROTH	ROLL CAGE PADDING	8857-2001 Type A	CP.005.06.A	07.06	<p>for 50mm diameter tube</p> <p>for 45mm diameter tube</p> <p>for 38mm diameter tube</p>
LIFELINE FIRE & SAFETY SYSTEMS LTD	LIFELINE ROLL CAGE PADDING	8857-2001 Type A	CP.006.06.A	10.06	
OMP	AA115A	8857-2001 Type A	CP.007.06.A	07.06	

Adresses des constructeurs / Address of the manufacturers :

. BSCI

PO Box 1203
Moor esville
NC 28115
U.K.
Fax: +1.704.663.0520
E-mail: kray@rollbarpadding.com
Web site: www.rollbarpadding.com

. LIFELINE FIRE & SAFETY SYSTEMS LTD

Burnsall Road
Coventry
CV5 6BU
U.K.
Fax: +44 2476 712 998
E-mail: sales@lifeline-fire.co.uk
Web site: www.lifeline-fire.co.uk

. OMP

5, Via E. Bassano
16019 Ronco Scrivia
Genova
Italy
Web site: www.ompracing.it

. SAFETY DEVICES LTD.

Kininvie House
Fordham Road
Newmarket, Suffolk
CB8 7AQ
U.K.
Fax +44 1638 561047
E-mail: tony.fall@safetydevices.com
Web site: www.safetydevices.com

. SCHROTH SAFETY PRODUCTS GMBH

Im Ohl 14
59757 ARNSBERG
Germany
Web site: www.schroth.com

. SPA RCO

5/7 via lombardia
10071 Borgaro Torinese (To)
Italy
Fax: +39.011 421 19 00
Web site: www.sparco.it/

**HARNAIS HOMOLOGUES PAR LA FIA
SELON LES NORMES FIA 8853/98 ET 8854/98**
**HARNESSES HOMOLOGATED BY THE FIA
ACCORDING TO THE FIA STANDARDS 8853/98 AND 8854/98**

LISTE TECHNIQUE N° 24 / TECHNICAL LIST N° 24

Numéro homologation <i>Homologation number</i>	Nom commercial <i>Commercial name</i>	Norme <i>Standard</i>	Nbre sangles en contact avec le pilote <i>Number of straps in contact with the driver</i>	Nbre fixations (extrémités sangles) <i>Number of attachments (strap end-fittings)</i>	Boucle <i>Buckle</i>	Constructeur <i>Manufacturer</i>	Date <i>Date</i>
D-100.T/98	692	8853/98	6	6	T	Securon	nov-97
B-101.T/98	692	8854/98	4	4	T	Securon	déc-97
D-102.T/98	693	8853/98	6	6	T	Securon	déc-97
B-103.T/98	693	8854/98	4	4	T	Securon	déc-97
B-104.T/98	MAGNUM 4PTS	8854/98	4	4	T	Total / TRS	janv-98
C-105.T/98	NEW PRO 5PTS	8853/98	5	5	T	Total / TRS	janv-98
D-106.T/98	NEW PRO 6PTS	8853/98	6	6	T	Total / TRS	janv-98
D-107.T/98	NEW PRO 6PTS « T »	8853/98	6	6	T	Total / TRS	janv-98
D-108.T/98	SILVERSTONE 6	8853/98	6	6	T	Willans	févr-98
D-109.T/98	CLUB 6T	8853/98	6	6	T	Willans	févr-98
D-110.T/98	CLUB T6	8853/98	6	6	T	Willans	févr-98
D-111.T/98	CLUB 6x6	8853/98	6	6	T	Willans	févr-98
B-112.T/98	CLUB 4x4	8854/98	4	4	T	Willans	févr-98
D-113.T/98	DA434 (3 »)	8853/98	6	6	T	OMP	janv-98
B-114.T/98	DA434 (3 »)	8854/98	4	4	T	OMP	janv-98
D-115.T/98	DA434 (4 »)	8853/98	6	6	T	OMP	janv-98
B-116.T/98	2004	8854/98	4	4	T	LUKE	mars-98
C-117.T/98	2005	8853/98	5	5	T	LUKE	mars-98
D-118.T/98	2006	8853/98	6	6	T	LUKE	mars-98
C-119.T/98	TOP FORMULA⁽¹⁾	8853/98	5	4	T	TRW Sabelt Belt & Buckle SRS	juin-99
D-120.T/98	TOP FORMULA	8853/98	6	6	T	TRW Sabelt Belt & Buckle SRS	juin-99
D-121.T/98	TOP FORMULA⁽¹⁾	8853/98	6	5	T	TRW Sabelt Belt & Buckle SRS	juin-99
B-122.T/98	TOP FORMULA	8854/98	4	4	T	TRW Sabelt Belt & Buckle SRS	juin-99
B-123.T/98	TOP FORMULA⁽¹⁾	8854/98	4	3	T	TRW Sabelt Belt & Buckle SRS	juin-99
D-124.T/98	TOP FORMULA	8853/98	6	6	T	TRW Sabelt Belt & Buckle SRS	juin-99
C-125.T/98	TOP FORMULA	8853/98	5	5	T	TRW Sabelt Belt & Buckle SRS	juin-99
D-126.T/98	TYPE MONOPLACE	8853/98	6	6	T	Stand 21	oct-98
D-127.T/98	6 PTS 3 »	8853/98	6	6	T	Stand 21	oct-98
B-128.T/98	CLUB 4x3⁽¹⁾	8854/98	4	3	T	Willans	oct-98
C-129.T/98	PROFI III-5 ASM	8853/98	5	5	T	Schroth	avr-98
D-130.T/98	PROFI III-6 ASM	8853/98	6	6	T	Schroth	avr-98

Número homologation	Nom commercial	Norme	Nbre sangles en contact avec le pilote	Nbre fixations (extrémités sangles)	Type boucle	Constructeur	Date
Homologation number	Commercial name	Standard	Number of straps in contact with the driver	Number of attachments (strap end-fittings)	Buckle type	Manufacturer	Date
B-131.P/98	PROFI III-FE ASM	8854/98	4	4	P	Schroth	avr-98
C-132.P/98	PROFI III-5 FE ASM	8853/98	5	5	P	Schroth	avr-98
D-133.P/98	PROFI III-6FE ASM	8853/98	6	6	P	Schroth	avr-98
C-134.T/98	PROFI III-5 LS ASM	8853/98	5	5	T	Schroth	avr-98
D-135.T/98	PROFI III-6 LS ASM	8853/98	6	6	T	Schroth	avr-98
D-136.T/98	PROFI III-6F ASM	8853/98	6	6	T	Schroth	avr-98
B-137.T/98	PROFI II ASM	8854/98	4	4	T	Schroth	mai-98
D-138.T/98	GA S2	8853/98	6	6	T	GA	juin-98
D-139.T/98	GA FORMEL	8853/98	6	6	T	GA	juin-98
D-144.T/98	TK-MPH-360	8853/98	6	6	T	TAKATA	avr-98
C-145.T/98	TK-MPH-350	8853/98	5	5	T	TAKATA	avr-98
B-146.T/98	TK-MPH-340	8854/98	4	4	T	TAKATA	avr-98
D-147.T/98	TK-MPB-001	8853/98	6	6	T	TAKATA	avr-98
B-148.T/98	75-1169	8854/98	4	4	T	Safetex	mai-98
D-149.T/98	75-065801	8853/98	6	6	T	Safetex	juin-98
D-150.T/98	75-1173	8853/98	6	6	T	Safetex	juin-98
C-155.T/98	KLIPPAN 2001	8853/98	5	5	T	Klippan	avr-99
D-156.T/98	KLIPPAN 2001	8853/98	6	6	T	Klippan	avr-99
D-157.T/98	ARNES F1 6P 75MM	8853/98	6	6	T	GWR	août-99
B-158.T/98	ARNES F1 4P 75MM	8854/98	4	4	T	GWR	août-99
D-159.T/98	B2006F	8853/98	6	6	T	LUKE	août-99
D-160.T/98	DA/436/R	8853/98	6	6	T	OMP	mars-00
B-161.T/98	72-1170	8854/98	4	4	T	Safetex / AmSafe	déc-00
C-162.T/98	72-1172	8853/98	5	5	T	Safetex / AmSafe	déc-00
D-163.T/98	72-1174	8853/98	6	6	T	Safetex / AmSafe	déc-00
C-164.T/98	PROFESSIONAL	8853/98	5	5	T	Lütticke	Jan-01
D-165.T/98	PROFESSIONAL	8853/98	6	6	T	Lütticke	Jan-01
D-166.T/98	904602N	8853/98	6	6	T	Sabelt Belt & Buckle	Mar-01
D-167.T/98	904603N⁽¹⁾	8853/98	6	5	T	Sabelt Belt & Buckle	Mar-01
D-168.T/98	LIGHTWEIGHT SILVERSTONE 6	8853/98	6	6	T	Willans	Jul-01
B-169.T/98	QUATTRO PUNTI ROSSA	8854/98	4	4	T	Momo	Jul-01
C-170.T/98	CINTURA 5 PUNTI 3 »	8853/98	5	5	T	Momo	Jul-01
D-171.T/98	CINTURA 6 PUNTI FORMULA 3 »	8853/98	6	6	T	Momo	Jul-01
D-172.T/98	CINTURA 6 PUNTI 3 »	8853/98	6	6	T	Momo	Jul-01
B-173.T/98	CINTURA 4 PUNTI 3 » RALLY SPORT	8854/98	4	4	T	LRF	Nov-01
C-174.T/98	CINTURA 5 PUNTI 3 » RALLY SPORT	8853/98	5	5	T	LRF	Nov-01
D-175.T/98	CINTURA 6 PUNTI 3 » RALLY SPORT	8853/98	6	6	T	LRF	Nov-01
D-176.T/98	CINTURA 6 PUNTI 3 » FORMULA	8853/98	6	6	T	LRF	Nov-01
C-177.T/98	DODGE VIPER HARNESS	8853/98	5	5	T	Breed	Jan-02
D-178.T/98	CFCI 0006	8853/98	6	6	T	Sabelt Belt & Buckle	Jan-02
D-179.T/98	CFCI 1009	8853/98	6	6	T	Sabelt Belt & Buckle	Jan-02
D-180.T/98	HYBRID SYSTEM	8853/98	6	6	T	Schroth	Mar-02
D-181.T/98	DA434 (3 ») N	8853/98	6	6	T	OMP	Mar-02
B-182.T/98	DA434 (3 ») N	8854/98	4	4	T	OMP	Mar-02
B-183.T/98	PROFESSIONAL	8854/98	4	4	T	Lütticke	Aug-02

Número homologation <i>Homologation number</i>	Nom commercial <i>Commercial name</i>	Norme <i>Standard</i>	Nbre sangles en contact avec le pilote <i>Number of straps in contact with the driver</i>	Nbre fixations (extrémités sangles) <i>Number of attachments (strap end-fittings)</i>	Type boucle <i>Buckle type</i>	Constructeur <i>Manufacturer</i>	Date <i>Date</i>
B-184.T/98	CINTURA SIC.3 » 4 PUNTI	8854/98	4	4	T	Toora	Jan-03
D-185.T/98	CINTURA SIC.3 » MONOPOSTO	8853/98	6	6	T	Toora	Jan-03
D-186.T/98	CINTURA SIC. 3 » 6 PUNTI	8853/98	6	6	T	Toora	Jan-03
B-187.T/98	CINTURA SIC.3 » 4 PUNTI	8854/98	4	4	T	MCF	Jan-03
D-188.T/98	CINTURA SIC. 3 » 6 PUNTI	8853/98	6	6	T	MCF	Jan-03
D-189.T/98	CINTURA SIC.3 » MONOPOSTO	8853/98	6	6	T	MCF	Jan-03
D-190.T/98	TK-MPH-360F	8853/98	6	6	T	TAKATA	Feb-03
B-191.T/98	VICTORY 4	8854/98	4	4	T	LICO	Mar-03
C-192.T/98	CAMLOCK HARNESS 5 POINT PULL DOWN SET	8853/98	5	5	T	G-FORCE	May-03
B-193.T/98	76-1636-01	8854/98	4	4	T	SAFETEX	Aug-03
C-194.T/98 ⁽¹⁾	PROFESSIONAL 3-4	8853/98	5	4	T	OMP	Dec-03
D-195.T/98	PROFESSIONAL 6	8853/98	6	6	T	OMP	Dec-03
D-196.T/98 ⁽¹⁾	PROFESSIONAL 3-2	8853/98	6	5	T	OMP	Dec-03
B-197.T/98	PROFESSIONAL 4	8854/98	4	4	T	OMP	Dec-03
B-198.T/98 ⁽¹⁾	PROFESSIONAL 3	8854/98	4	3	T	OMP	Dec-03
D-199.T/98	FORMULA	8853/98	6	6	T	OMP	Dec-03
C-200.T/98	PROFESSIONAL 4.1	8853/98	5	5	T	OMP	Dec-03
B-201.T/98	3"x3" RACING HARNESS (4POINTS)	8854/98	4	4	T	TAIWAN	Feb-04
D-202.T/98	3"x3" RACING HARNESS (6 POINTS)	8853/98	6	6	T	TAIWAN	Feb-04
D-203.T/98 ⁽¹⁾	3"x2" RACING HARNESS FORMULA ⁽¹⁾	8853/98	6	6	T	TAIWAN	Feb-04
D-204.T/98	TK-MPB-020SLL	8853/98	6	6	T	TAKATA	Sept-04
D-205.T/98	G FORCE RACING 6 POINTS CAMLOCK	8853/98	6	6	T	G-FORCE	Aug-05
C-206.T/98	G FORCE RACING 5 POINTS CAMLOCK	8853/98	5	5	T	G-FORCE	Aug-05
D-207.T/98	TITON 6	8853/98	6	6	T	PRIMA	Oct-05
B-208.T/98	TITON 4	8854/98	4	4	T	PRIMA	Oct-05
C-209.T/98	TITON 5	8853/98	5	5	T	PRIMA	Oct-05
D-210.T/98	CUP 6	8853/98	6	6	T	BPS rallye	Dec-05
D-211.T/98	4490	8853/98	6	6	T	Sandtler	Jan-06
D-212.T/98	SILVERSTONE SIX SINGLE SEATER FOR HANS USE ONLY	8853/98	6	6	T	Willans	Feb-06
C-213.T/98	WRC	8853/98	5	5	T	VROOM	Mar-06
B-214.T/98	TK-MPH-341	8854/98	4	4	T	TAKATA	Mar-06
C-215.T/98	TK-MPH-351	8853/98	5	5	T	TAKATA	Mar-06
D-216.T/98	TK-MPH-361	8853/98	6	6	T	TAKATA	Mar-06
D-217.T/98	TK-MPH-361F	8853/98	6	6	T	TAKATA	Mar-06
D-218.T/98	TK-MPH-381F	8853/98	6	8	T	TAKATA	Mar-06
C-219.T/98	SILVESTER SAFETY EQUIPMENT RACE HARNESS	8853/98	5	5	T	SILVESTER	Apr-06
B-220.T/98	RCU-400	8854/98	4	4	T	TAIWAN	May-06
D-221.T/98	RCU-401	8853/98	6	6	T	TAIWAN	May-06
D-222.T/98	SILVESTER SAFETY EQUIPMENT 6 POINT RACE HARNESS	8853/98	6	6	T	SILVESTER	Jul-06

Número homologation	Nom commercial	Norme	Nbre sangles en contact avec le pilote	Nbre fixations (extrémités sangles)	Type boucle	Constructeur	Date
<i>Homologation number</i>	<i>Commercial name</i>	<i>Standard</i>	<i>Number of straps in contact with the driver</i>	<i>Number of attachments (strap end-fittings)</i>	<i>Buckle type</i>	<i>Manufacturer</i>	<i>Date</i>
D-223.T/98	6PN-1BELT	8853/98	6	6	T	A-BELT-LIN	Oct-06
C-224.T/98	5 POINT RACING HARNESS	8853/98	5	5	T	RED WOOD	Oct-06
B-225.T/98	RCU-500	8854/98	4	4	T	TAIWAN	Nov-06
D-226.T/98	RCU-501	8853/98	6	6	T	TAIWAN	Nov-06
C-227.T/98	RCU-502	8853/98	5	5	T	TAIWAN	Nov-06
D-228.T/98	696	8853/98	6	6	T	SECURON	Jan-07
D-229.T/98	SILVERSTONE LD6	8853/98	6	6	T	WILLANS	Jan-07
B-230.T/98	DT306	8854/98	4	4	T	TURINI	Feb-07
D-231.T/98	DT307	8853/98	6	6	T	TURINI	Feb-07
D-232.T/98	TK-MPH-362	8853/98	6	6	T	TAKATA	Mar-07
D-233.T/98	TK-MPH-362F	8853/98	6	6	T	TAKATA	Mar-07
D-234.T/98	TK-MPH-382F	8853/98	6	8	T	TAKATA	Mar-07
D-235.T/98	TK-MPB-021 DU2	8853/98	6	8	T	TAKATA	Mar-07
D-236.T/98	TK-MPB-021 SU2	8853/98	6	6	T	TAKATA	Mar-07
D-237.T/98	TK-MPB-021 SUT	8853/98	6	6	T	TAKATA	Mar-07
C-238.T/98	R3AG	8853/98	5	5	T	FADES	May-07
B-239.T/98	QR234	8854/98	4	4	T	QSP	July-07
D-240.T/98	QR236	8853/98	6	6	T	QSP	July-07
B-241.T/98	QRB334	8854/98	4	4	T	QSP	July-07
D-242.T/98	QRB336	8853/98	6	6	T	QSP	July-07
B-243.T/98	QRL334	8854/98	4	4	T	QSP	July-07
D-244.T/98	QRL336	8853/98	6	6	T	QSP	July-07
D-245.T/98	WRC HANS	8853/98	6	6	T	VROOM	Sept-07
D-246.T/98	WRC HANS PRO	8853/98	6	6	T	VROOM	Sept-07
B-247.T/98	SGARBI RACE 4	8854/98	4	4	T	CORSA	Oct-07
D-248.T/98	KLIPPAN 6 PT	8853/98	6	6	T	KLIPPAN	Nov-07
C-249.T/98	KLIPPAN 5 PT	8853/98	5	5	T	KLIPPAN	Nov-07
B-250.P/98	RCU-700	8854/98	4	4	P	TAIWAN	May-08
D-251.P/98	RCU-701	8853/98	6	6	P	TAIWAN	May-08
B-252.T/98	DA801	8854/98	4	4	T	OMP	Oct-08
D-253.T/98	DA802	8853/98	6	6	T	OMP	Oct-08
D-254.T/98	DA806	8853/98	6	6	T	OMP	Oct-08
D-255.T/98	DA807	8853/98	6	6	T	OMP	Oct-08
D-256.T/98	DA804 LEGGERA	8853/98	6	6	T	OMP	Oct-08
D-257.T/98	DA805 LEGGERA	8853/98	6	6	T	OMP	Oct-08
C-258.T/98	5PT CAM LOCK RACING HARNESS	8853/98	5	5	T	RAEMCO	Oct-08
D-259.T/98	6PT CAM LOCK RACING HARNESS	8853/98	6	6	T	RAEMCO	Oct-08
C-260.T/98	5PT CAM LOCK RACING HARNESS	8853/98	5	5	T	STÁTUS	Oct-08
D-261.T/98	6PT CAM LOCK RACING HARNESS	8853/98	6	6	T	STÁTUS	Oct-08
D-262.T/98	RQP 751	8853/98	6	6	T	RACEQUIP	Nov-08
D-263.T/98	RCU-800	8853/98	6	6	T	TAIWAN	Dec-08
B-264.T/98	RZ-04	8854/98	4	4	T	RICCO RACING	Dec-08
D-265.T/98	RZ-06	8853/98	6	6	T	RICCO RACING	Dec 08
C-266.T/98	5PT CAM LOCK RACING HARNESS	8853/98	5	5	T	SAAS	April 09
D-267.T/98	6PT CAM LOCK RACING HARNESS	8853/98	6	6	T	SAAS	April 09
C-268.T/98	5PT CAM LOCK RACING HARNESS	8853/98	5	5	T	DRIFT	April 09
D-269.T/98	6PT CAM LOCK RACING HARNESS	8853/98	6	6	T	DRIFT	April 09

(1) See extract of FIA bulletin in the following pages

Extracts from previous FIA bulletin:

HOMOLOGATION OF SAFETY HARNESSES / WARNING

Bulletin April 2001

IMPORTANT

Pour des raisons de sécurité, nous vous informons que l'homologation des harnais suivants, quelles que soient leurs dates limites de validité, est retirée avec effet immédiat.

Momocorse srl (Italie)

- 6 PUNTI FORMULA **FIA D-142.T/98**
- RALLY LUSSO 3" **FIA B-143.T/98**
- CINTURA 3" 6 P.TI **FIA D-153.T/98**
- CINTURA 3" 5 P.TI **FIA C-154.T/98**

Confezioni LRF Ditta Ind. (Italie)

- 6 PUNTI FORMULA **FIA D-140.T/98**
- RALLY LUSSO 3" **FIA B-141.T/98**
- PROFESSIONALE 3" **FIA C-151.T/98**
- PROFESSIONALE 3" **FIA D-152.T/98**

Ces harnais ne pouvant plus être considérés comme respectant les normes FIA 8853/98 et 8854/98, leur utilisation est interdite dans tous les cas où le respect des normes susmentionnées est imposé.

IMPORTANT

For safety reasons, please note that the homologation of the following harnesses, whatever their validity deadlines, is withdrawn with immediate effect.

Momocorse srl (Italy)

- 6 PUNTI FORMULA **FIA D-142.T/98**
- RALLY LUSSO 3" **FIA B-143.T/98**
- CINTURA 3" 6 P.TI **FIA D-153.T/98**
- CINTURA 3" 5 P.TI **FIA C-154.T/98**

Confezioni LRF Ditta Ind. (Italy)

- 6 PUNTI FORMULA **FIA D-140.T/98**
- RALLY LUSSO 3" **FIA B-141.T/98**
- PROFESSIONALE 3" **FIA C-151.T/98**
- PROFESSIONALE 3" **FIA D-152.T/98**

As these harnesses can no longer be considered to comply with the standards FIA 8853/98 and 8854/98, their use is prohibited in all cases in which compliance with the above-mentioned standards is mandatory.

Extracts from previous FIA bulletin:

HOMOLOGATION OF SAFETY HARNESSES / WARNING

Bulletin July 2001

IMPORTANT

Pour des raisons de sécurité, nous vous informons que l'homologation des harnais suivants, quelles que soient leurs dates limites de validité, est retirée avec effet immédiat.

TAIWAN Racing Products (Taiwan)

- 3"x2" Racing harness Formula FIA D-203.T/98

Ces harnais ne pouvant plus être considérés comme respectant les normes FIA 8853/98, leur utilisation est interdite dans tous les cas où le respect des normes susmentionnées est imposé.

IMPORTANT

For safety reasons, please note that the homologation of the following harnesses, whatever their validity deadlines, is withdrawn with immediate effect.

TAIWAN Racing Products (Taiwan)

- 3"x2" Racing harness Formula FIA D-203.T/98

As these harnesses can no longer be considered to comply with the standards FIA 8853/98, their use is prohibited in all cases in which compliance with the above-mentioned standards is mandatory.

Extracts from next FIA bulletin:**HOMOLOGATION OF SAFETY HARNESSES / WARNING**

Bulletin July-September 2007

IMPORTANT

Pour des raisons de sécurité, nous vous informons que l'homologation des harnais suivants, quelles que soient leurs dates limites de validité, est retirée avec effet immédiat.

SABELT S.P.A. (Italie)

- | | |
|---------------|-----------------------|
| • Top Formula | FIA C-119.T/98 |
| • Top Formula | FIA D-121.T/98 |
| • Top Formula | FIA B-123.T/98 |
| • 904603N | FIA D-167.T/98 |

OMP RACING S.R.L. (Italie)

- | | |
|--------------------|-----------------------|
| • Professional 3.1 | FIA C-194.T/98 |
| • Professional 3.2 | FIA D-196.T/98 |
| • Professional 3 | FIA B-198.T/98 |

STOCKBRIDGE RACING LTD - WILLANS (GB)

- | | |
|------------|-----------------------|
| • Club 4x3 | FIA B-128.T/98 |
|------------|-----------------------|

Ces harnais **ne pouvant plus être considérés comme respectant les normes FIA 8853/98 et 8854/98**, leur utilisation est interdite dans tous les cas où le respect des normes susmentionnées est imposé.

IMPORTANT

For safety reasons, please note that the homologation of the following harnesses, whatever their validity deadlines, is withdrawn with immediate effect.

SABELT S.P.A. (Italy)

- | | |
|---------------|-----------------------|
| • Top Formula | FIA C-119.T/98 |
| • Top Formula | FIA D-121.T/98 |
| • Top Formula | FIA B-123.T/98 |
| • 904603N | FIA D-167.T/98 |

OMP RACING S.R.L. (Italy)

- | | |
|--------------------|-----------------------|
| • Professional 3.1 | FIA C-194.T/98 |
| • Professional 3.2 | FIA D-196.T/98 |
| • Professional 3 | FIA B-198.T/98 |

STOCKBRIDGE RACING LTD - WILLANS (UK)

- | | |
|------------|-----------------------|
| • Club 4x3 | FIA B-128.T/98 |
|------------|-----------------------|

As these harnesses **can no longer be considered to comply with the standards FIA 8853/98 and 8854/98**, their use is prohibited in all cases in which compliance with the above-mentioned standards is mandatory.

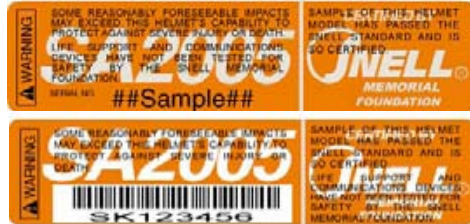
**NORMES RECONNUES POUR LES CASQUES
RECOGNISED STANDARDS FOR HELMETS**

LISTE TECHNIQUE N° 25 / TECHNICAL LIST N° 25

- **FIA 8860-2004**
Fédération International de l'Automobile
8, Place de la Concorde
75008 Paris
France
www.fia.com



- **Snell SA 2005**
Snell Memorial Foundation
3628 Madison Avenue, Suite 11
North Highlands, CA 95660
USA
www.smf.org



- **Snell SA 2000**

**NOT VALID
AFTER 31.12.2014**



- **SFI 31.1**
- **SFI 31.1A**
- **SFI 31.2A**
SFI Foundation Inc
15708 Pomerado Road, Suite N208
Poway, CA 92064
USA
www.sfifoundation.com



- **BS6658-85 type A/FR**
British Standards Institution
389 Chiswick High Road
London W4 4AL
UK
www.bsi-global.com

**NOT VALID
AFTER
31.12.2013**



**Pour Autocross-division 3 UNIQUEMENT, les normes suivantes sont aussi reconnues:
For Autocross-division 3 ONLY, the following standards are also recognised:**

- **Snell M 2005**



- **Snell M 2000**

**NOT VALID
AFTER 31.12.2014**



**Prrière de se reporter aux exigences supplémentaires concernant l'utilisation des casques à l'Annexe L du Code Sportif International de la FIA.
Please check additional requirements regarding helmets use in the Appendix L of the FIA International Sporting Code.**

**VETEMENTS DE PROTECTION POUR PILOTES AUTOMOBILES HOMOLOGUES SUIVANT LA
NORME FIA 8856-2000
PROTECTIVE CLOTHING FOR AUTOMOBILE DRIVERS HOMOLOGATED ACCORDING TO THE
FIA STANDARD 8856-2000**

LISTE TECHNIQUE N° 27 / TECHNICAL LIST N° 27

Partie 1/Part 1: liste des vêtements homologués / *list of homologated garments*

Partie 2/Part 2: liste des fabricants approuvés de sous-vêtements / *list of approved under garment manufacturers*

Partie 3/Part 3: liste des gants approuvés / *list of approved gloves*

Partie 1 / Part 1

Liste des vêtements homologués / List of homologated garments

Numéro homologation <i>Homologation number</i>	Nom commercial <i>Commercial name</i>	Constructeur <i>Manufacturer</i>	Date d'homologation <i>Homologation date</i>
RS.001.01	TECNICA	OMP	01.12.01
RS.002.01	TECNICA LUCIDA	OMP	01.12.01
RS.003.01	SUPERFIRST	OMP	01.12.01
RS.004.01	NUOVA TREND PILOTA	OMP	01.12.01
RS.005.01	R-501	SPARCO	06.12.01
RS.006.01	R-506	SPARCO LICO	06.12.01 05.10.04
RS.007.01	R-505	SPARCO	06.12.01
RS.008.01	R-507	SPARCO	07.12.01
RS.009.01	R-508	SPARCO	07.12.01
RS.010.01	R-503	SPARCO	07.12.01
RS.011.01	R-502	SPARCO	14.12.01
RS.012.01	R-504 or R-509	SPARCO LICO	14.12.01 05.10.04
RS.013.01	RED THREE LAYER SKYHAWK RACESUIT	ADVANCED WEAR AND SAFETY	19.12.01
RS.014.02	ST 2000/3	STAND 21	04.01.02
RS.015.02	ST 015	STAND 21	04.01.02
RS.016.02	ST 2000/2	STAND 21	07.01.02
RS.017.02	ST 021	STAND 21	07.01.02
RS.018.02	RUNNER PHANTOM	MOMO	15.01.02
RS.019.02	SHADOW S	MOMO	15.01.02
RS.020.02	TOP RACER S	MOMO	15.01.02
RS.021.02	PHANTOM	MOMO	15.01.02
RS.022.02	TOP RACER L	MOMO	15.01.02

Partie 1 / Part 1
Liste des vêtements homologués / List of homologated garments

RS.023.02	TROPHY	MOMO	15.01.02
RS.024.02	3NV	GA	11.02.02
RS.025.02	3N	GA	11.02.02
RS.026.02	3NF	GA	11.02.02
RS.027.02	3PN	GA	11.02.02
RS.028.02	MOTOR RACING SUIT	JAYS RACEWEAR	12.03.02
RS.029.02	ALPINESTARS F1 RACE SUIT 2002	ALPINESTARS	03.04.02
RS.030.02	JAYS M3	JAYS RACEWEAR	16.07.02
RS.031.02	SKYHAWK L	ADVANCED WEAR AND SAFETY	06.09.02
RS.032.02	SKYHAWK FX	ADVANCED WEAR AND SAFETY	6.09.02
RS.033.02	LEONARDO LIGHT	LEONARDO	30.09.02
RS.034.02	LEONARDO PRO	LEONARDO	30.09.02
RS.035.02	8.0.10	MAXESS	27.09.02
RS.036.02	ARD-024 type SX-DW	DIJON CARS 5ZIGEN	23.12.02
RS.037.02	VEKU	OY MOBIFIN / MOVERAL	09.12.02
RS.038.02	GI 2700 COMFORT	GALUPPO	18.12.02
RS.039.03	MILLENIUM	SABELT BELT & BUCKLE	31.01.03
RS.040.03	R-507-3	SPARCO LICO	04.02.03 05.10.04
RS.041.03	R-508-3	SPARCO	13.02.03
RS.042.03	SPRING	TOORA	06.02.03
RS.043.03	NEW AGE	TOORA	06.02.03
RS.044.03	YOUNG	TOORA	28.02.03
RS.045.03	RFC RACE SUIT 2003	ALPINESTARS	05.03.03
RS.046.03	DRIVER	SABELT BELT & BUCKLE	04.03.03
RS.047.03	GFC RACE SUIT 2003	ALPINESTARS	05.03.03
RS.048.03	WINNER	SABELT BELT & BUCKLE	13.03.03
RS.049.03	R-511	SPARCO	08.10.03
RS.050.03	R-513	SPARCO	09.10.03
RS.051.03	R-512	SPARCO	15.10.03
RS.052.03	RACE CAT SUIT	PUMA	27.11.03
RS.053.03	TOP TECH	Sabelt	27.11.03

Partie 1 / Part 1
Liste des vêtements homologués / List of homologated garments

RS.054.03	GP TECH SUIT	ALPINESTARS	09.12.03
RS.055.03	RENNOVERALL – 519N	JELINEK	22.12.03
RS.056.04	R-514	SPARCO	29.01.04
RS.057.04	R-515	SPARCO	13.02.04
RS.058.04	TECNICA LIGHT	OMP	16.02.04
RS.059.04	THUNDER	KINGDRAGON	19.05.04
RS.060.04	FLASH	KINGDRAGON	19.05.04
RS.061.04	GP TECH LIGHT	ALPINESTARS	01.06.04
RS.062.04	DES-005	BEAR	29.06.04
RS.063.04	MIR RACELINE NX 04A	CONFEZIONI SABINA	19.07.04
RS.064.04	MIR RACELINE NX04B	CONFEZIONI SABINA	19.07.04
RS.065.04	RACE 3	MOTORQUALITY	26.07.04
RS.066.04	RACE 2	MOTORQUALITY	30.07.04
RS.067.04	RACE 1	MOTORQUALITY	30.07.04
RS.068.04	EUROPA COLOR	CORSA	10.09.04
RS.069.04	EUROPA SHINY	CORSA	10.09.04
RS.070.04	RPM Trans Am	Revolution Racegear	27.09.04
RS.071.04	RPM Turismo	Revolution Racegear	27.09.04
RS.072.04	RPM Mondial	Revolution Racegear	27.09.04
RS.073.04	RPM Protech	Revolution Racegear	27.09.04
RS.074.04	RPM Turismo GT	Revolution Racegear	27.09.04
RS.075.04	Race light cat	Puma	12.10.04
RS.076.04	BEBEK Grand Prix	BEBEK	14.12.04
RS.077.04	SUPER PRO	LEARS Co	24.12.04
RS.078.04	PRO FORMULA	LEARS Co	24.12.04
RS.079.05	PRO FORMULA	LEARS Co	12.01.05
RS.080.05	THE MAN SPIRIT RACING SUIT	YAMADATATSU	11.02.05
RS.081.05	ARD-024 type SX.CD	5ZIGEN	11.02.05
RS.082.05	MODERN 2	CHICANE CLOTHING	18.02.05
RS.083.05	AS001	ALPINESTARS	25.02.05
RS.084.05	SPEEDY	SABELT	25.02.05
RS.085.05	PLUS 2 GP	FLAMECRUSHER	28.02.05
RS.086.05	F-32N	FIRELEX	30.03.05
RS.087.05	TUTA INDY	NOVACONF	30.03.05

Partie 1 / Part 1
Liste des vêtements homologués / List of homologated garments

RS.088.05	LEADER / PILOTA FIRST / PILOTA PLUS	OMP	26.04.05
RS.089.05	SUPER PRO	LEARS	20.06.05
RS.090.05	ARD-010 FZ-R	5ZIGEN	08.07.05
RS.091.05	ARD-022 ZX-R	5ZIGEN	08.07.05
RS.092.05	CORDOBA	KM-RACELINE	11.07.05
RS.093.05	0742 The man Spirit	YAMADATATSU	13.07.05
RS.094.05	NCX 500	AWS	17.08.05
RS.095.05	2NV	GA	17.08.05
RS.096.05	S-2	IMPACT	24.08.05
RS.097.05	R516 - Sponsor 2006	SPARCO	04.10.05
RS.099.05	DIAMOND	SABELT	06.10.05
RS.100.05	SPEEDY 2	SABELT	06.10.05
RS.101.05	LIGHT	SABELT	06.10.05
RS.102.05	J-S MONZA	J-S Buzos Antiflama	06.10.05
RS.103.05	JS F1	J-S Buzos Antiflama	06.10.05
RS.104.05	GP2	ALPINESTARS	27.10.05
RS.106.05	GP TECH	ALPINESTARS	14.11.05
RS.107.06	ERG - PROFIA	R&R Speedsports	19.01.06
RS.108.06	ERG Pro Circuit	R&R Speedsports	19.01.06
RS.109.06	ERG Pro Tek	R&R Speedsports	19.01.06
RS.110.06	FUTURO	KM Raceline	19.01.06
RS.111.06	RACE CAT 3 SUIT	PUMA	21.02.06
RS.112.06	JURAN	TANIDA	21.02.06
RS.113.06	TOP XL	MOMO	21.02.06
RS.114.06	PRO RACER	MOMO	21.02.06
RS.115.06	GT60 CORSA F1	FREE MINDS	03.03.06
RS.116.06	GMP Tech 3	GMP Racing Products	21.03.06
RS.117.06	GMP Indy 2000	GMP Racing Products	21.03.06
RS.118.06	PRO RACER L	MOMO	05.04.06
RS.119.06	MODERN 1	CHICANE CLOTHING	22.05.06
RS.120.06	RPM X Tech	Revolution Racegear	16.08.06
RS.121.06	GP Pro AS004 STELLA GP Pro	ALPINESTARS	07.11.06
RS.122.06	GP Tech AS005	ALPINESTARS	07.11.06

Partie 1 / Part 1
Liste des vêtements homologués / List of homologated garments

RS.123.06	GT61 P-FLASH	FREE MINDS	22.11.06
RS.124.06	SPEEDY 3	SABELT	01.12.06
RS.125.06	R517 TECH	SPARCO	13.12.06
RS.126.06	ROOKIE	MOMO	15.12.06
RS.127.06	MOMO TOP LIGHT	MOMO	15.12.06
RS.128.06	R519 TOP	SPARCO	20.12.06
RS.129.06	R518 XLIGHT	SPARCO	21.12.06
RS.130.07	IT206	TURINI	15.01.07
RS.131.07	TOP TECH	SABELT	05.02.07
RS.132.07	ELITE / ELITE 2 / RACING	OMP	13.03.07
RS.133.07	TECNICA PLUS	OMP	13.03.07
RS.134.07	TECNICA LIGHT 2 / SUPERLIGHT	OMP	13.03.07
RS.135.07	LEGEND	TOORA	25.04.07
RS.136.07	RACE CAT	PUMA	25.04.07
RS.137.07	FULL PROTECT ONE	A&TE - DOGOSPORT	24.05.07
RS.138.07	SX 420	ADVANCED WEAR & SAFETY (AWS)	28.06.07
RS.139.07	SCX 490	ADVANCED WEAR & SAFETY (AWS)	28.06.07
RS.140.07	540 EXTREME	ADVANCED WEAR & SAFETY (AWS)	13.09.07
RS.141.07	RS400	RACETECH	18.09.07
RS.142.07	TOP EXTRA LIGHT	MOMOUSA	20.09.07
RS.143.07	GP-1 AS007	ALPINESTARS	04.10.07
RS.144.07	AIR FORCE	STAND 21	04.10.07
RS.145.07	FPI Model 978	UVEX	23.10.07
RS.146.07	PFIII Model 979	UVEX	23.10.07
RS.147.07	FPIII-mecanic Model 980	UVEX	23.10.07
RS.148.07	SUPER TECH	ALPINESTARS	12.11.07
RS.149.07	STD E.21 / MTO.21	SIMPSON PERFORMANCE PRODUCTS	12.12.07
RS.150.08	JURAN RS-03	TANIDA CO. LTD	01.02.08
RS.151.08	GP TECH F1	ALPINESTARS	30.06.08
RS.152.08	K1 - 001	KOBRA di Baronetto Paola	22.07.08
RS.153.08	GP TECH 2009	ALPINESTARS	25.07.08
RS.154.08	R520 MIRAGE	SPARCO - OAKLEY	05.08.08

Partie 1 / Part 1
Liste des vêtements homologués / List of homologated garments

RS.155.08	R521 FACTORY PILOT	SPARCO - OAKLEY	05.08.08
RS.156.08	JEWEL	LICO	22.08.08
RS.157.08	ARD-110 CHEVRON X	5ZIGEN	27.08.08
RS.158.08	AVANTI	PUMA	27.08.08
RS.159.08	GP PRO 2009 STELLA GP PRO 2009	ALPINESTARS	22.09.08
RS.160.08	PROTECH 2	REVOLUTION RACEGEAR	08.10.08
RS.161.08	X TECH 2	REVOLUTION RACEGEAR	08.10.08
RS.162.08	ONE / SUPER LEGGERA / VINTAGE SUPER LEGGERA	OMP	29.10.08
RS.163.08	LE MANS	OMP	17.11.08
RS.164.08	K2-001	KOBRA	09.12.08
RS.165.08	ST221-HSC	STAND 21	09.12.08
RS.166.08	ST215-HSC	STAND 21	09.12.08
RS.167.08	R525 (F1UXL2009)	SPARCO	12.12.08
RS.168.08	JEWEL 2009	LICO	31.12.08
RS.169.09	JADE / JADE TOP	LICO	21.01.09
RS.170.09	THE MAN SPIRIT TYPE-X	YAMADATATSU	06.04.09
RS.171.09	RACESPEED RSN-100	TAIWAN RACING PRODUCTS (TRP)	23.04.09
RS.172.09	RACE CAT 4 SUIT	PUMA	30.04.09
RS.173.09	GP-X (2010)	ALPINESTARS	21.08.09
RS.174.09	GP-TECH F109	ALPINESTARS	21.08.09
RS.176.09	R526	SPARCO	06.09.09
RS.177.09	PLUS 2	FLAMECRUSHER	09.09.09
RS.178.09	PLUS 3	FLAMECRUSHER	09.09.09

Partie 2 / Part 2**Liste des fabricants approuvés de sous-vêtements / List of approved under garment manufacturers**

Constructeur Manufacturer	Adresse Address	Type de produits Type of products
5ZIGEN	6-5 Kaminoshimacho-Kita Yao JPN - 581-0845 OSAKA	Cagoule / Balaclava hood Sous vêtement / Under garment Chaussettes / Socks Chaussures / Shoes
ADIDAS SALOMON ADIDAS AG	World of sports DEU - 91074 Herzogenaurach	Chaussures / Shoes
ADVANCED WEAR & SAFETY	120/131 Ellingham industrial Estate Ashford GBR - Kent TN23 6LZ	Sous vêtement / Under garment Cagoule / Balaclava hood
AKE ltd	Mortimer house Holmer road GBR - Hereford HR4 9TA	Sous vêtement / Under garment Cagoule / Balaclava hood
ALPINESTARS	5, Via Le Fermi ITA - 31011 Asolo (TV)	Sous vêtement / Under garment Cagoule / Balaclava hood Chaussettes / Socks Chaussures / Shoes
AUTOFLUG GmbH	Industriestrasse 10 DEU - 25462 Rellingen	Sous vêtement / Under garment
BAROLI CESARE & C. SNC	Via Umberto I, 18 ITA - 28010 Gargallo (NO)	Chaussures / Shoes
BEAR CO ltd	7-2-26 Todoroki, Setagaya-ku JPN - Tokyo 158-008	Sous vêtement / Under garment Cagoule / Balaclava hood
CHANCERY FOOTWEAR	Unit 86 Bunting Road Industrial Estate GBR - NN2 6EE NORTHAMPTON	Chaussures / Shoes
CHAPMAN INNOVATIONS	343 West , 400 South Salt Lake City, UTAH 84101 USA	Sous vêtement / Under garment Cagoule / Balaclava hood Chaussettes / Socks
CHICANE CLOTHING LTD	Unit K, 27B Cain Road Penrose, NZL - Auckland	Sous vêtement / Under garment Cagoule / Balaclava hood
COLIN MC RAE SPORT – CYPE	5, av. Gaspard Vallette CHE - 1206 Genève	Chaussures / Shoes
CORSA	6538, Av Interlagos SP CEP 04777-000 BRA - SAO PAULO	Chaussures / Shoes Cagoule / Balaclava hood Sous vêtement / Under garment Chaussettes / Socks
D&M MOTORSPORT	Handwerkerstrasse, 13 DEU - 32289 Rodinghausen	Chaussures / Shoes
DB SPORT	64, Via Della Pace ITA - 31041 Cornuda (TV)	Chaussures / Shoes

Partie 2 / Part 2**Liste des fabricants approuvés de sous-vêtements / List of approved under garment manufacturers**

Constructeur Manufacturer	Adresse Address	Type de produits Type of products
DC SHOES INC.	1333 Keystone Way Vista, California 92081 USA	Chaussures / Shoes
D RACING	Chrast 41 CZE - 28401 Kutana Hora	Sous vêtement / Under garment Chaussettes / Socks Cagoule / Balaclava hood
FERRINI B.V. – QUICK SPORTS INTERNATIONAL BV	Nijverheidsstraat, 11 NLD - 3291 CH Strijen	Chaussures / Shoes
FILA SPORT	Viale Cesare Battisti 26 ITA - 13900 Biella	Chaussures / Shoes
FINNSVALA KY	Rannantie, 13 FIN - 86710 Kärsämäki	Cagoule / Balaclava hood Sous vêtement / Under garment
FLAMECRUSHER 2006 LIMITED	6A Hynds Road NZL - Greerton - Tauranga	Cagoule / Balaclava hood Sous vêtement / Under garment
FREE MINDS S.r.l.	Via Schiavonesca Vecchia, 53 ITA - 31040 Volpago del Montello (TV)	Cagoule / Balaclava hood Sous vêtement / Under garment Chaussures / Shoes Chaussettes / Socks
GA	7-9, Karl Beck Strasse DEU - 84533 Markt A. Inn	Sous vêtement / Under garment Chaussettes / Socks Chaussures / Shoes Cagoule / Balaclava hood
GAERNE SPA	81, Via Caldiroro ITA - 31010 Coste di Maser (TV)	Chaussures / Shoes
GALUPPO	C/Gambrinus, 101 ESP - 15008 La Coruña	Sous vêtement / Under garment Chaussettes / Socks Chaussures / Shoes Cagoule / Balaclava hood
GRUPPEM INC.	6088-20 Shinyoshidacho, Kohoku- ku, Yokohama-shi, JPN - Kanagawa Pref. 223-0056	Sous vêtement / Under garment Cagoule / Balaclava hood
HONEY di Zancai Massimo	Via San Giovanni, 153 ITA - 33084 CORDENONS (PN)	Chaussures / Shoes
IT Textiles Group	Comber Road GBR - Newtonwards Northern Ireland BT23 4RX	Sous vêtement / Under garment Cagoule / Balaclava hood
JAYS RACEWEAR	Throstle Nest Mill Leeds road GBR - NELSON BB9 7QZ	Cagoule / Balaclava hood Sous vêtement / Under garment Chaussettes / Socks
JS BUZOS ANTIFLAMA	1007, Warnes BUENOS AIRES 1414	Cagoule / Balaclava hood

Partie 2 / Part 2**Liste des fabricants approuvés de sous-vêtements / List of approved under garment manufacturers**

Constructeur Manufacturer	Adresse Address	Type de produits Type of products
KM RACELINE	San Jerónimo 1971 B° San Vicente ARG - CORDOBA	Cagoule / Balaclava hood Sous vêtement / Under garment Chaussettes / Socks
KOBRA di BARONETTO PAOLA	Via san Luigi 9 ITA - 10094 Giaveno (TO)	Cagoule / Balaclava hood Sous vêtement / Under garment Chaussettes / Socks Chaussures / Shoes
LEARS CO	26-4, YOGA 2-CHOME, SETAGAYA-KU JPN - TOKYO 158-8567,	Cagoule / Balaclava hood Sous vêtement / Under garment Chaussettes / Socks Chaussures / Shoes
LEONARDO DESIGN OY	7 Ruosilantie FIN - 00390 HELSINKI	Cagoule / Balaclava hood Sous vêtement / Under garment
LICO	Avenida do Jangadeiro, 769B BRA - Interlagos – Sao Paulo	Sous vêtement / Under garment Chaussettes / Socks Chaussures / Shoes Cagoule / Balaclava hood
LUETTICKE MOTORSPORT (LMS)	Heerstrasse 16 DEU - 58540 MEINERZHAGEN	Cagoule / Balaclava hood Sous vêtement / Under garment Chaussettes / Socks
MIR-CONFEZIONI SABINA	Via Righi 20 ITA - 52100 AREZZO	Cagoule / Balaclava hood Sous vêtement / Under garment Chaussettes / Socks Chaussures / Shoes
MOMO	Via Winckelmann 2 ITA - 20146 Milan	Sous vêtement / Under garment Chaussettes / Socks Cagoule / Balaclava hood Chaussures / Shoes
MOTORQUALITY	Via Venezia ITA - 20099 Sesto San Giovanni	Chaussures / Shoes Cagoule / Balaclava hood Sous vêtement / Under garment Chaussettes / Socks
NIMBUS MOTORSPORT	30 Main street Wetwang GBR - Driffield YO25 9XJ	Cagoule / Balaclava hood Sous vêtement / Under garment Chaussettes / Socks
OAKLEY	One Icon Foothill Ranch California 92610 USA	Chaussures / Shoes Sous vêtement / Under garment Cagoule / Balaclava hood Chaussettes / Socks
OMP	5, Via E. Bassano 16019 Ronco Scrivia ITA - Genova	Sous vêtement / Under garment Chaussettes / Socks Chaussures / Shoes Cagoule / Balaclava hood

Partie 2 / Part 2**Liste des fabricants approuvés de sous-vêtements / List of approved under garment manufacturers**

Constructeur Manufacturer	Adresse Address	Type de produits Type of products
PEGASUS FOOTWEAR CO. (SPEEDWELL)	Jiubi Village, Lanhe Town Panyu District CHN - Guangzhou	Chaussures / Shoes
PERFORMANCE APPAREL GROUP, LLC	700 Watkins Avenue PO Box 758 South Boston VA 24592 USA	Sous vêtement / Under garment Cagoule / Balaclava hood
PILOTI DRIVING SHOES	790 Hampshire Road Unit D Westlake Village, CA 91361 USA	Chaussures / Shoes
PUMA	Würzburger strasse, 13 DEU - 91074 Herzogenaurach	Chaussures / Shoes Sous vêtement / Under garment Cagoule / Balaclava hood
REEBOK INTERNATIONAL	Reebok Stadium North Stand Offices, Stadium Way Horwich, GBR - Bolton BL6 6SW	Chaussures / Shoes
REVOLUTION RACEGEAR	Whitehorse Road AUS - 3132 VICTORIA	Chaussures / Shoes Sous vêtement / Under garment Sous vêtement de refroidissement / Cooling undergarment Chaussettes / Socks
SABELT S.p.A. (BELT & BUCKLE)	10, Via Guido Rossa ITA - 10024 Moncalieri (TO)	Sous vêtement / Under garment Chaussettes / Socks Chaussures / Shoes Cagoule / Balaclava hood
SANTONI S.p.A.	Via E. Mattei 59 ITA - 62014 Corridonia (MC)	Chaussures / Shoes
SHOCK DOCTOR	3300 Fernbrook Laine N, Suite 250 Plymouth, MN 55447 USA	Sous vêtement / Under garment Cagoule / Balaclava hood
SPARCO	Sparco S.p.A Autostrada TO-MI Km 0.500 ITA - 10036 Settimo Torinese (TO)	Sous vêtement / Under garment Chaussettes / Socks Chaussures / Shoes Cagoule / Balaclava hood
STAND 21	12, rue des Novalles FRA - 21240 Dijon/Talant	Sous vêtement / Under garment Chaussettes / Socks Chaussures / Shoes Cagoule / Balaclava hood
TANIDA CO. LTD	2-3-17 Tsurumai, Showa-ku JPN - NAGOYA-SHI 466-0014	Sous vêtement / Under garment Chaussettes / Socks Cagoule / Balaclava hood

Partie 2 / Part 2**Liste des fabricants approuvés de sous-vêtements / List of approved under garment manufacturers**

Constructeur Manufacturer	Adresse Address	Type de produits Type of products
TREERE' Sri HOSIERY INNOVATION	Via Modena 18 ITA - 46041 Asola (Mantova)	Chaussettes / Socks Sous vêtement / Under garment
TEAL SAFETY	43, murob park PO BOX 137 Ballymena GBR - Antrim BT43 6WA	Sous vêtement / Under garment Cagoule / Balaclava hood
TOORA	30, Via Guido Rossa ITA - 10024 Moncalieri (TO)	Sous vêtement / Under garment Chaussettes / Socks Chaussures / Shoes Cagoule / Balaclava hood
TURBO RACEWEAR	659, Rosebank Road Avondale NZL - Auckland	Chaussures / Shoes
UVEX ARBEITSSCHUTZ GMBH	Würzburger Straße 181-189 DEU - 90766 FÜRTH	Chaussures / Shoes Cagoule / Balaclava hood Sous vêtement / Under garment Chaussettes / Socks
YAMADATATSU – THE MAN SPIRIT	3-14-22 Nakayama, Joto-Ku JPN - OSAKA 536-0024	Cagoule / Balaclava hood Sous vêtement / Under garment Chaussettes / Socks
VEKU	Moveral Oy Ltd PB 117 FIN - 33201 Tampere	Cagoule / Balaclava hood Sous vêtement / Under garment
VITALLO	Schuh-Manufaktur Hackner Zwingerstrasse 5 DEU - 91161 Hilpoltstein	Chaussures / Shoes
VROOM SAFETY PRODUCTS	Larrea 1592 Quilmes(B1878DFF) ARG - Buenos Aires	Cagoule / Balaclava hood Sous vêtement / Under garment Chaussettes / Socks

Partie 3 / Part 3
Liste des gants approuvés / List of approved gloves

Constructeur Manufacturer	Adresse Address	Nom du modèle du gant Name of the glove model
5ZIGEN	6-5 Kaminoshimacho-Kita Yao JPN - 581-0845 OSAKA	<ul style="list-style-type: none"> • ARD-260 ProRacer 200X • ARD-261 ProRacer 200CL • ARD-262 ProRacer 200R • ARD-270 ProRacer 300X • ARD-270D ProRacer 300DX • ARD-272 ProRacer 300R • ARD-272D ProRacer 300DR
ALPINESTARS	5, Via Le Fermi ITA - 31011 Asolo (TV)	<ul style="list-style-type: none"> • TECH 1-Z • TECH 1-ZX • TECH 1-ZXS • TECH 1 Z 1.3 • TECH 1-ZX Spec 08 • TECH 1-Z Spec 08 • TECH 1-RACE • TECH 1-ZX Spec. 09 • TECH 1-Z Spec. 09 • TECH 1-RACE Spec. 09
FREE MINDS S.r.l.	Via Schiavonesca Vecchia, 53 ITA - 31040 Volpago del Montello (TV)	<ul style="list-style-type: none"> • TAKTO GT-007
GA	7-9, Karl Beck Strasse DEU - 84533 Markt A. Inn	<ul style="list-style-type: none"> • NOMEX Fahrerhandschuh
GALUPPO RACEWEAR	C.I. Gambrinus, 101-23B ESP - 15008 La Coruña	<ul style="list-style-type: none"> • GI-106
KOBRA di BARONETTO PAOLA	Via san Luigi 9 ITA - 10094 Giaveno (TO)	<ul style="list-style-type: none"> • GUAK 001 PROFESSIONAL
LEARS CO	26-4, YOGA 2-CHOME, SETAGAYA-KU JPN - TOKYO 158-8567	<ul style="list-style-type: none"> • CLA PRO2000S
LICO	Avenida do Jangadeiro, 769B Interlagos BRA - Sao Paulo	<ul style="list-style-type: none"> • PRO • BASE
MIR-CONFEZIONI SABINA	Via Righi, 20 ITA - 52100 AREZZO	<ul style="list-style-type: none"> • MIR NOMEX-C • MIR NOMEX-L
MOMO	2, Via Winckelmann ITA - 20146 Milano	<ul style="list-style-type: none"> • PRO RACER SHORT • PRO RACER EXT • PRO RACER CLUB • TOP LIGHT
MOTORQUALITY	Via Venezia ITA - 20099 Sesto San Giovanni (Milano)	<ul style="list-style-type: none"> • GTX-PRO

Partie 3 / Part 3
Liste des gants approuvés / List of approved gloves

Constructeur Manufacturer	Adresse Address	Nom du modèle du gant Name of the glove model
OAKLEY	One Icon Foothill Ranch California 92610 USA	<ul style="list-style-type: none"> • 94023 DRIVING GLOVE • 94055 DRIVING GLOVE
OMP	5, Via E. Bassano ITA - 16019 Ronco Scrivia (Genova)	<ul style="list-style-type: none"> • START • WINS • SPEED • EVOLUTION • WINS TOP • PERFORMANCE • PROFESSIONAL • GRAND PREMIO • HTG • ONE GLOVE • DIJON
PUMA	13, Wurzbürger strasse DEU - 91074 Herzogenaurach	<ul style="list-style-type: none"> • PRO-FIT CAT GLOVE
REEBOK INTERNATIONAL	Reebok Stadium North Stand Offices, Stadium Way GBR - Horwich, Bolton BL6 6SW	<ul style="list-style-type: none"> • LH No. 1
REVOLUTION RACEGEAR	592 Whitehorse Road AUS - Mitcham, -vic 3132	<ul style="list-style-type: none"> • RPM X-TECH
SABELT	11, Corso Stati Uniti ITA - 10129 Torino	<ul style="list-style-type: none"> • CHRONO • TRACK • CUP • TOUCH • DIGIT • POWER
SPARCO	Sparco S.p.A Autostrada TO-MI Km 0.500 ITA - 10036 Settimo Torinese (TO)	<ul style="list-style-type: none"> • HURRICANE • WAVE • BLIZZARD • THUNDER • TWISTER • STORM1 • STORM2 • TIDE • FLASH
STAND 21	12, rue des Novalles FRA - 21240 Dijon/Talant	<ul style="list-style-type: none"> • DAYTONA • OUTSIDE SEAMS
TANIDA CO., LTD	2-3-17, Tsurumai, Showa-ku JPN – Nagoya-shi, 466-0064	<ul style="list-style-type: none"> • JURAN JRG-01
TOORA	30, Via Guido Rossa ITA - 10024 Moncalieri (TO)	<ul style="list-style-type: none"> • TARGET • STARTER
UVEX - PROFAS	Elsö - Klover - Strasse 6 DEU – 21337 LUNEBURG	<ul style="list-style-type: none"> • RG 1

Partie 3 / Part 3
Liste des gants approuvés / List of approved gloves

Constructeur <i>Manufacturer</i>	Adresse <i>Address</i>	Nom du modèle du gant <i>Name of the glove model</i>
YAMADATATSU – THE MAN SPIRIT	3-14-22 Nakayama, Joto-Ku JPN - OSAKA 536-0024	<ul style="list-style-type: none">• TYPE 1

**LISTE DES SYSTEMES HANS® APPROUVES SELON LA NORME FIA 8858-2002 ET DES
CASQUES COMPATIBLES**
**LIST OF FIA-APPROVED HANS® SYSTEMS ACCORDING TO FIA STANDARD 8858-2002 AND
COMPATIBLE HELMETS**













LISTE TECHNIQUE N° 29 / TECHNICAL LIST N° 29

- Partie 1 / Part 1:** HANS® approuvés selon FIA 8858-2002 / *Approved HANS® according to FIA 8858-2002*
Partie 2 / Part 2: Casques compatibles avec les HANS® / *Approved helmets compatible with HANS®*
Partie 3 / Part 3: Système de sangle du HANS® approuvés selon FIA 8858-2002
 / *HANS® tether system approved according to FIA 8858-2002*


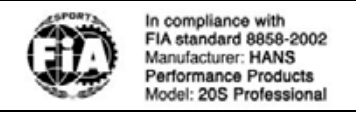










Partie 1/ Part 1
HANS® approuvés selon FIA 8858-2002
Approved HANS® according to FIA 8858-2002

HANS® approuvés selon FIA 8858-2002 ⁽¹⁾ Approved HANS® according to FIA 8858-2002 ⁽¹⁾ 		
Nom du modèle <i>Model</i>	Constructeur <i>Manufacturer</i>	Etiquette <i>Label</i>
20RE with a S/N as from 3680	Hubbard/Downing Inc	 In compliance with FIA standard 8858-2002 Manufacturer: Hubbard Downing, Inc. Model: 20RE
20RP with a S/N as from 3850	Hubbard/Downing Inc	 In compliance with FIA standard 8858-2002 Manufacturer: Hubbard Downing, Inc. Model: 20RP label printed on metallic paper
20SP with a S/N as from 4685	Hubbard/Downing Inc	 In compliance with FIA standard 8858-2002 Manufacturer: Hubbard Downing, Inc. Model: 20SP label printed on metallic paper
30.1 DeMatta	Hubbard/Downing Inc	 In compliance with FIA standard 8858-2002 Manufacturer: Hubbard Downing, Inc. Model: 30.1 DeMatta
30RE with a S/N as from 3670	Hubbard/Downing Inc	 In compliance with FIA standard 8858-2002 Manufacturer: Hubbard Downing, Inc. Model: 30RE
30RP with a S/N as from 3616	Hubbard/Downing Inc	 In compliance with FIA standard 8858-2002 Manufacturer: Hubbard Downing, Inc. Model: 30RP
30RP WIDE with a S/N as from 3608	Hubbard/Downing Inc	 In compliance with FIA standard 8858-2002 Manufacturer: Hubbard Downing, Inc. Model: 30RP WIDE

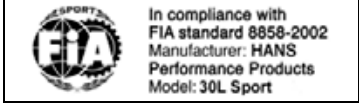



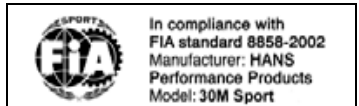






⁽¹⁾ Consultez l'Annexe L- Chapitre III- Article 1.2 du Code Sportif International pour les détails
 Please refer to Appendix L – Chapter III – Article 1.2. of the International Sporting Code for details

HANS® approuvés selon FIA 8858-2002 ⁽¹⁾ Approved HANS® according to FIA 8858-2002 ⁽¹⁾		
Nom du modèle <i>Model</i>	Constructeur <i>Manufacturer</i>	Etiquette <i>Label</i>
30RP Wide +10	Hubbard/Downing Inc	 <p>In compliance with FIA standard 8858-2002 Manufacturer: Hubbard Downing, Inc. Model: 30RP WIDE +10</p>
30RP Wide +20	Hubbard/Downing Inc	 <p>In compliance with FIA standard 8858-2002 Manufacturer: Hubbard Downing, Inc. Model: 30RP WIDE +20</p>
40RP with a S/N as from 3005	Hubbard/Downing Inc	 <p>In compliance with FIA standard 8858-2002 Manufacturer: Hubbard Downing, Inc. Model: 40RP</p>
10M Economy	Hubbard/Downing Inc HANS® Performance Products	 <p>In compliance with FIA standard 8858-2002 Manufacturer: HANS® Performance Products Model: 10M Economy</p>
10M Extra	Hubbard/Downing Inc HANS® Performance Products	 <p>In compliance with FIA standard 8858-2002 Manufacturer: HANS Performance Products Model: 10M Extra</p>
10M Professional	Hubbard/Downing Inc HANS® Performance Products	 <p>In compliance with FIA standard 8858-2002 Manufacturer: HANS Performance Products Model: 10M Professional</p>
20XS Economy	Hubbard/Downing Inc HANS® Performance Products	 <p>In compliance with FIA standard 8858-2002 Manufacturer: HANS® Performance Products Model: 20XS Economy</p>
20XS Extra	Hubbard/Downing Inc HANS® Performance Products	 <p>In compliance with FIA standard 8858-2002 Manufacturer: HANS Performance Products Model: 20XS Extra</p>
20XS Professional	Hubbard/Downing Inc HANS® Performance Products	 <p>In compliance with FIA standard 8858-2002 Manufacturer: HANS Performance Products Model: 20XS Professional</p>
20SS Professional	Hubbard/Downing Inc HANS® Performance Products	 <p>In compliance with FIA standard 8858-2002 Manufacturer: HANS Performance Products Model: 20SS Professional</p>
20S Economy	Hubbard/Downing Inc HANS® Performance Products	 <p>In compliance with FIA standard 8858-2002 Manufacturer: HANS® Performance Products Model: 20S Economy</p>
20S Extra	Hubbard/Downing Inc HANS® Performance Products	 <p>In compliance with FIA standard 8858-2002 Manufacturer: HANS Performance Products Model: 20S Extra</p>














⁽¹⁾ Consultez l'Annexe L- Chapitre III- Article 1.2 du Code Sportif International pour les détails
Please refer to Appendix L – Chapter III – Article 1.2. of the International Sporting Code for details

<p>HANS® approuvés selon FIA 8858-2002 ⁽¹⁾ Approved HANS® according to FIA 8858-2002 ⁽¹⁾</p>		
<p>Nom du modèle <i>Model</i></p>	<p>Constructeur <i>Manufacturer</i></p>	<p>Etiquette <i>Label</i></p>
<p>20S Professional</p>	<p>Hubbard/Downing Inc HANS® Performance Products</p>	
<p>20M Professional</p>	<p>Hubbard/Downing Inc HANS® Performance Products</p>	
<p>20L Economy</p>	<p>Hubbard/Downing Inc HANS® Performance Products</p>	
<p>20L Extra</p>	<p>Hubbard/Downing Inc HANS® Performance Products</p>	
<p>20L Professional</p>	<p>Hubbard/Downing Inc HANS® Performance Products</p>	
<p>20XL Extra</p>	<p>Hubbard/Downing Inc HANS® Performance Products</p>	
<p>20XL Professional</p>	<p>Hubbard/Downing Inc HANS® Performance Products</p>	
<p>20M Sport</p>	<p>Hubbard/Downing Inc HANS® Performance Products</p>	
<p>30L Professional</p>	<p>Hubbard/Downing Inc HANS® Performance Products</p>	
<p>30L Economy</p>	<p>Hubbard/Downing Inc HANS® Performance Products</p>	
<p>30L Extra</p>	<p>Hubbard/Downing Inc HANS® Performance Products</p>	















⁽¹⁾ Consultez l'Annexe L- Chapitre III- Article 1.2 du Code Sportif International pour les détails
 Please refer to Appendix L – Chapter III – Article 1.2. of the International Sporting Code for details

HANS® approuvés selon FIA 8858-2002 ⁽¹⁾ Approved HANS® according to FIA 8858-2002 ⁽¹⁾		
Nom du modèle <i>Model</i>	Constructeur <i>Manufacturer</i>	Etiquette <i>Label</i>
30L Sport	Hubbard/Downing Inc HANS® Performance Products	
30M Economy	Hubbard/Downing Inc HANS® Performance Products	
30M Extra	Hubbard/Downing Inc HANS® Performance Products	
30M Professional	Hubbard/Downing Inc HANS® Performance Products	
30M Sport	Hubbard/Downing Inc HANS® Performance Products	
40M Professional	Hubbard/Downing Inc HANS® Performance Products	
20M PRO with a S/N as from 3850 or as from 2MP0001	Schroth	
20M SPORT with a S/N as from 3680 or as from 2MS0001	Schroth	
20 M GT	Schroth	
20 L GT	Schroth	
20L SPORT with a S/N as from 20LS0001	Schroth	

⁽¹⁾ Consultez l'Annexe L- Chapitre III- Article 1.2 du Code Sportif International pour les détails
Please refer to Appendix L – Chapter III – Article 1.2. of the International Sporting Code for details

HANS® approuvés selon FIA 8858-2002 ⁽¹⁾ Approved HANS® according to FIA 8858-2002 ⁽¹⁾		
Nom du modèle <i>Model</i>	Constructeur <i>Manufacturer</i>	Etiquette <i>Label</i>
20L PRO with a S/N as from 2LP0002	Schroth	 In compliance with FIA standard 8858-2002 Manufacturer: SCHROTH Safety Products Model: 20L Pro
30M PRO with a S/N as from 3616 or as from 3MP0004	Schroth	 In compliance with FIA standard 8858-2002 Manufacturer: SCHROTH Safety Products Model: 30M PRO
30L PRO	Schroth	 In compliance with FIA standard 8858-2002 Manufacturer: SCHROTH Safety Products Model: 30L Pro
30M SPORT with a S/N as from 3670 or as from 3MS0006	Schroth	 In compliance with FIA standard 8858-2002 Manufacturer: SCHROTH Safety Products Model: 30M SPORT
30 M GT	Schroth	 In compliance with FIA standard 8858-2002 Manufacturer: SCHROTH Safety Products Model: 30 M GT
40F1- AW with a S/N as from 4MFAW0003	Schroth	 In compliance with FIA standard 8858-2002 Manufacturer: SCHROTH Safety Products Model: 40F1 - AW
40M F1 with a S/N as from 3005 or as from 4MF0003	Schroth	 In compliance with FIA standard 8858-2002 Manufacturer: SCHROTH Safety Products Model: 40M F1
40M PRO with a S/N as from 3005	Schroth	 In compliance with FIA standard 8858-2002 Manufacturer: SCHROTH Safety Products Model: 40M PRO
Economy Medium 10	Stand 21 Racewear	 In compliance with FIA Standard 8858-2002 En conformité avec la norme FIA 8858-2002 Manufacturer/Fabricant: Stand 21 Racewear® Model/Modèle: Economy Medium 10
Economy Small 20	Stand 21 Racewear	 In compliance with FIA Standard 8858-2002 En conformité avec la norme FIA 8858-2002 Manufacturer/Fabricant: Stand 21 Racewear® Model/Modèle: Economy Small 20
Premium Medium 20	Stand 21 Racewear	 In compliance with FIA Standard 8858-2002 En conformité avec la norme FIA 8858-2002 Manufacturer/Fabricant: Stand 21 Racewear® Model/Modèle: Premium Medium 20
Economy Medium 20	Stand 21 Racewear	 In compliance with FIA Standard 8858-2002 En conformité avec la norme FIA 8858-2002 Manufacturer/Fabricant: Stand 21 Racewear® Model/Modèle: Economy Medium 20

⁽¹⁾ Consultez l'Annexe L- Chapitre III- Article 1.2 du Code Sportif International pour les détails
 Please refer to Appendix L – Chapter III – Article 1.2. of the International Sporting Code for details

HANS® approuvés selon FIA 8858-2002 ⁽¹⁾ Approved HANS® according to FIA 8858-2002 ⁽¹⁾		
Nom du modèle <i>Model</i>	Constructeur <i>Manufacturer</i>	Etiquette <i>Label</i>
Economy Large 20	Stand 21 Racewear	 In compliance with FIA Standard 8858-2002 En conformité avec la norme FIA 8858-2002 Manufacturer/Fabricant: Stand 21 Racewear® Model/Modèle: Economy Large 20
Premium Large 20	Stand 21 Racewear	 In compliance with FIA Standard 8858-2002 En conformité avec la norme FIA 8858-2002 Manufacturer/Fabricant: Stand 21 Racewear® Model/Modèle: Premium Large 20
Economy Small 25	Stand 21 Racewear	 In compliance with FIA Standard 8858-2002 En conformité avec la norme FIA 8858-2002 Manufacturer/Fabricant: Stand 21 Racewear® Model/Modèle: Economy Small 25
Economy Medium 30	Stand 21 Racewear	 In compliance with FIA Standard 8858-2002 En conformité avec la norme FIA 8858-2002 Manufacturer/Fabricant: Stand 21 Racewear® Model/Modèle: Economy Medium 30
Premium Medium 30	Stand 21 Racewear	 In compliance with FIA Standard 8858-2002 En conformité avec la norme FIA 8858-2002 Manufacturer/Fabricant: Stand 21 Racewear® Model/Modèle: Premium Medium 30
Economy Large 30	Stand 21 Racewear	 In compliance with FIA Standard 8858-2002 En conformité avec la norme FIA 8858-2002 Manufacturer/Fabricant: Stand 21 Racewear® Model/Modèle: Economy Large 30
Premium Large 30	Stand 21 Racewear	 In compliance with FIA Standard 8858-2002 En conformité avec la norme FIA 8858-2002 Manufacturer/Fabricant: Stand 21 Racewear® Model/Modèle: Premium Large 30
Premium Medium 40	Stand 21 Racewear	 In compliance with FIA Standard 8858-2002 En conformité avec la norme FIA 8858-2002 Manufacturer/Fabricant: Stand 21 Racewear® Model/Modèle: Premium Medium 40
10 Medium Pro	Stand 21 Racewear	 In compliance with FIA Standard 8858-2002 Manufacturer: stand21 Model: 10 Medium Pro
20 Small Pro	Stand 21 Racewear	 In compliance with FIA Standard 8858-2002 Manufacturer: stand21 Model: 20 Small Pro
20 Medium Hi-Tec	Stand 21 Racewear	 In compliance with FIA Standard 8858-2002 Manufacturer: stand21 Model: 20 Medium Hi-Tec
20 Medium Pro	Stand 21 Racewear	 In compliance with FIA Standard 8858-2002 Manufacturer: stand21 Model: 20 Medium Pro
20 Medium Racing	Stand 21 Racewear	 In compliance with FIA Standard 8858-2002 Manufacturer: stand21 Model: 20 Medium Racing

⁽¹⁾ Consultez l'Annexe L- Chapitre III- Article 1.2 du Code Sportif International pour les détails
 Please refer to Appendix L – Chapter III – Article 1.2. of the International Sporting Code for details

HANS® approuvés selon FIA 8858-2002 ⁽¹⁾ Approved HANS® according to FIA 8858-2002 ⁽¹⁾		
Nom du modèle Model	Constructeur Manufacturer	Etiquette Label
20 Large Pro	Stand 21 Racewear	 In compliance with FIA Standard 8858-2002 Manufacturer: stand21 Model: 20 Large Pro
20 Large Hi-Tec	Stand 21 Racewear	 In compliance with FIA Standard 8858-2002 Manufacturer: stand21 Model: 20 Large Hi-Tec
25 X-Small Pro	Stand 21 Racewear	 In compliance with FIA Standard 8858-2002 Manufacturer: stand21 Model: 25 X-Small Pro
30 Medium Pro	Stand 21 Racewear	 In compliance with FIA Standard 8858-2002 Manufacturer: stand21 Model: 30 Medium Pro
30 Medium Hi-Tec	Stand 21 Racewear	 In compliance with FIA Standard 8858-2002 Manufacturer: stand21 Model: 30 Medium Hi-Tec
30 Large Pro	Stand 21 Racewear	 In compliance with FIA Standard 8858-2002 Manufacturer: stand21 Model: 30 Large Pro
30 Large Hi tec	Stand 21 Racewear	 In compliance with FIA Standard 8858-2002 Manufacturer: stand21 Model: 30 Large Hi-Tec
40 Medium Hi-Tec	Stand 21 Racewear	 In compliance with FIA Standard 8858-2002 Manufacturer: stand21 Model: 40 Medium Hi-Tec
30 MS Hi-Tec F1	Stand 21 Racewear	 In compliance with FIA Standard 8858-2002 Manufacturer: stand21 Model: 30 MS Hi-Tec F1
TRULLI MK1, 000-71-10059	Renault	 In compliance with FIA standard 8858-2002 Manufacturer: RENAULT F1 Team Model: Trulli MK1, 000-71-10059
ALONSO MK1, 000-71-10052	Renault	 In compliance with FIA standard 8858-2002 Manufacturer: RENAULT F1 Team Model: Alonso MK1, 000-71-10052
ALONSO MK2F, 000-71-10078	Renault	 In compliance with FIA standard 8858-2002 Manufacturer: RENAULT F1 Team Model: Alonso MK2F, 000-71-10078
TRULLI MK2B, 000-071-10080	Renault	 In compliance with FIA standard 8858-2002 Manufacturer: RENAULT F1 Team Model: Trulli MK2B, 000-71-10080
MS Exp00 Prog02	Ferrari	TBA
RB. Exp00 Prog02	Ferrari	TBA

⁽¹⁾ Consultez l'Annexe L - Chapitre III - Article 1.2 du Code Sportif International pour les détails
Please refer to Appendix L – Chapter III – Article 1.2. of the International Sporting Code for details

HANS® approuvés selon FIA 8858-2002 ⁽¹⁾ Approved HANS® according to FIA 8858-2002 ⁽¹⁾		
Nom du modèle <i>Model</i>	Constructeur <i>Manufacturer</i>	Etiquette <i>Label</i>
HANS-002	Jaguar	TBA
C2113-0044/04	Sauber	TBA
C2213-1162#01	Sauber	TBA
TMG Toyota-001	Toyota	TBA



⁽¹⁾ Consultez l'Annexe L- Chapitre III- Article 1.2 du Code Sportif International pour les détails
 Please refer to Appendix L – Chapter III – Article 1.2. of the International Sporting Code for details

Partie 2 / Part 2
CASQUES COMPATIBLES AVEC LE HANS®
APPROVED HELMETS COMPATIBLE WITH HANS®

Lorsque le montage des ancrages de sangles pour le Hans® a été effectué sous la conduite du fabricant de casques lui-même, les casques arborent une étiquette FIA holographique argentée brillante (fig 1)

When the mounting of the tether anchorages for the Hans® has been carried out under the supervision of the helmet manufacturer himself, the helmets carry a glossy silver holographic FIA label (fig-1).

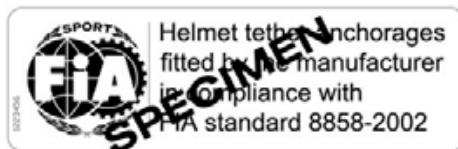



Fig 1 – Etiquette permettant d'identifier les casques équipés dès l'origine des inserts Hans®.
 Fig 1 – Label for identifying helmets originally equipped with Hans® inserts.

Casques compatibles avec le HANS® selon FIA 8858-2002 ⁽²⁾ Approved helmets compatible with HANS® according to FIA 8858-2002 ⁽²⁾ 			
Nom du modèle <i>Model name</i>	Constructeur <i>Manufacturer</i>	Norme de certification <i>Helmet certification standard</i>	Commentaires <i>Comments</i>
GP5 (AC)	Arai	Snell 2000 / 2005	
GP-5K (AC) GP-5S	Arai	Snell 2000 / 2005	
GP-J2 GP-Jet/f	Arai	Snell 2000 / 2005	Casque ouvert Open face helmet
GP-5RC	Arai	Snell 2000 / 2005	
GP-5W (AC)	Arai	Snell 2005	
GP-6	Arai	Snell 2005	
RZ-21 Sport RZ-21 Elite	B2 Helmets	Snell 2005	
RZ-31 Sport RZ-31 Elite	B2 Helmets	Snell 2005	
RZ-51 Sport RZ-51 Elite RZ-51 Forced Air	B2 Helmets	Snell 2005	
FK-F1	Beijing Rodia AJHX	Snell 2005	
OK-F1	Beijing Rodia AJHX	Snell 2005	Casque ouvert Open face helmet
K1-Pro	Bell Racing Company	Snell 2005	
M3	Bell Racing Europe	Snell 2000	
KF1-Ultra	Bell Racing Europe	Snell 2000 / 2005	

⁽²⁾ L'utilisation des modèles HANS approuvés, avec les modèles de casques figurant ci-dessus, est conforme à l'Annexe L – Chapitre III – Article 1.2. du Code Sportif International. Les casques homologués selon la norme FIA 8860-2004 sont d'office compatibles avec le système HANS et ne sont donc pas listés ici.
The use of the approved HANS models, with the helmet models as listed above, complies with Appendix L – Chapter III – Article 1.2. of the International Sporting Code. Helmets homologated according to the standard FIA 8860-2004 are compatible with the HANS system as a matter of course and are therefore not listed here.

⁽¹⁾ Consultez l'Annexe L- Chapitre III- Article 1.2 du Code Sportif International pour les détails
Please refer to Appendix L – Chapter III – Article 1.2. of the International Sporting Code for details

Casques compatibles avec le HANS[®] selon FIA 8858-2002 ⁽²⁾ Approved helmets compatible with HANS[®] according to FIA 8858-2002 ⁽²⁾			
Nom du modèle <i>Model name</i>	Constructeur <i>Manufacturer</i>	Norme de certification <i>Helmet certification standard</i>	Commentaires <i>Comments</i>
Vortex	Bell Racing Europe	Snell 2000	
Vortex Forced Air	Bell Racing Europe	Snell 2000	
Sport 3	Bell Racing Europe	Snell 2000	
MAG 4	Bell Racing Europe	Snell 2000	Casque ouvert Open face helmet
K1 Sport SV	Bell Racing Europe	Snell 2000 with manufacturing date from 03/2005 and Snell 2005	
KF1 Ultra SV	Bell Racing Europe	Snell 2000 with manufacturing date from 03/2005 and Snell 2005	
M4 Ultra	Bell Racing Europe	Snell 2000 with manufacturing date from 03/2005 and Snell 2005	
Sport 4	Bell Racing Europe	Snell 2000 with manufacturing date from 03/2005 and Snell 2005	
RS3 Ultra	Bell Racing Europe	Snell 2000 / Snell 2005	
RS3 Sport GP2 Pro	Bell Racing Europe	Snell 2000 / Snell 2005	
MAG 6	Bell Racing Europe	Snell 2005	Casque ouvert Open face helmet
Vortex 2	Bell Racing Europe	Snell 2005	
GT5 Sport GT2 Pro	Bell Racing Europe	Snell 2005	
GT5 Ultra	Bell Racing Europe	Snell 2005	
GT5 Forced Air	Bell Racing Europe	Snell 2005	
MR-Pro MR-Pro Rally	Bell Racing Europe	Snell 2005	Casque ouvert Open face helmet
R5-Pro R5-Pro Rally	Bell Racing Europe	Snell 2005	
Predator	Composites Bieffe	Snell 2000	
Adria	Galuppo	Snell 2005	
Margam	Galuppo	Snell 2005	Casque ouvert Open face helmet
Draft	Impact Race Products	Snell 2005	
Vapor	Impact Race Products	Snell 2005	
Sparco Pro Rally HANS Peltor G77 HANS Peltor G7 HANS Sabelt Trophy Hans Peltor G78 HANS	MAVET	BSI 6658-1985	Casque ouvert Open face helmet



⁽²⁾ L'utilisation des modèles HANS approuvés, avec les modèles de casques figurant ci-dessus, est conforme à l'Annexe L – Chapitre III – Article 1.2. du Code Sportif International. Les casques homologués selon la norme FIA 8860-2004 sont d'office compatibles avec le système HANS et ne sont donc pas listés ici.
The use of the approved HANS models, with the helmet models as listed above, complies with Appendix L – Chapter III – Article 1.2. of the International Sporting Code. Helmets homologated according to the standard FIA 8860-2004 are compatible with the HANS system as a matter of course and are therefore not listed here.

⁽¹⁾ Consultez l'Annexe L- Chapitre III- Article 1.2 du Code Sportif International pour les détails
Please refer to Appendix L – Chapter III – Article 1.2. of the International Sporting Code for details

Casques compatibles avec le HANS[®] selon FIA 8858-2002 ⁽²⁾ Approved helmets compatible with HANS[®] according to FIA 8858-2002 ⁽²⁾			
Nom du modèle <i>Model name</i>	Constructeur <i>Manufacturer</i>	Norme de certification <i>Helmet certification standard</i>	Commentaires <i>Comments</i>
Sparco Pro Jet HANS Sabelt Jet Hans Toora Maverick Lord Damon Jet OMP Jet 3 Turini Jet	MAVET	BSI 6658-1985	Casque ouvert Open face helmet
Sparco Formula Peltor G90	MAVET	Snell 2000	
Sparco Rally plus Hans Sparco Formula Hans Sparco Formula Mc-Laren Mercedes Peltor G90 Hans	MAVET	BSI 6658-1985	
Sparco SPY05	MAVET	Snell 2005	
MQ3	MAVET	BSI 6658-1985	Casque ouvert Open face helmet
SP140	MAVET	Snell 2005	
OMP Jet 3.5 OMP Jet 4 Hans Intercom OMP Jet 4 Hans OMP Jet 4 OMP Jet 5 Hans Intercom OMP Jet 5 Hans	MAVET	BSI 6658-1985	Casque ouvert Open face helmet
OMP Formula 4 Hans OMP Formula 4 Hans Intercom Hans OMP Formula 4	MAVET	BSI 6658-1985	
OMP Turismo 4 Hans OMP Turismo 4 Hans Intercom OMP Turismo 4	MAVET	BSI 6658-1985	
MQ1 EVO HANS SNELL	MAVET	Snell 2005	
OMP Grand Prix OMP Speed	MAVET	Snell 2005	
RRS FFC RRS FFR	Rally Racing Sport Equipment	Snell 2005	
Speedway Shark	Schroth / Simpson	Snell 2000 / 2005	
Super Voyager	Schroth /Simpson	Snell 2000 / 2005	
QF 1.1	Schuberth	Snell 2000	
Q2	Schuberth	Snell 2000	
RF 1	Schuberth Engineering	Snell 2000	
RF 1.1	Schuberth Engineering	Snell 2000	
RF 1.1 (Trimmed)	Schuberth Engineering	Snell 2000	



⁽²⁾ L'utilisation des modèles HANS approuvés, avec les modèles de casques figurant ci-dessus, est conforme à l'Annexe L – Chapitre III – Article 1.2. du Code Sportif International. Les casques homologués selon la norme FIA 8860-2004 sont d'office compatibles avec le système HANS et ne sont donc pas listés ici.
The use of the approved HANS models, with the helmet models as listed above, complies with Appendix L – Chapter III – Article 1.2. of the International Sporting Code. Helmets homologated according to the standard FIA 8860-2004 are compatible with the HANS system as a matter of course and are therefore not listed here.

⁽¹⁾ Consultez l'Annexe L- Chapitre III- Article 1.2 du Code Sportif International pour les détails
Please refer to Appendix L – Chapter III – Article 1.2. of the International Sporting Code for details

Casques compatibles avec le HANS® selon FIA 8858-2002 ⁽²⁾ <i>Approved helmets compatible with HANS® according to FIA 8858-2002 ⁽²⁾</i>			
Nom du modèle <i>Model name</i>	Constructeur <i>Manufacturer</i>	Norme de certification <i>Helmet certification standard</i>	Commentaires <i>Comments</i>
RF1.3	Schuberth Engineering	Snell 2000	
RF1.4	Schuberth Engineering	Snell 2000	
RS4	Shark Helmets	Snell 2005	
WTT Evo/TK	Sparco /APC	Snell 2000	
WTT Evo/F1	Sparco / APC	Snell 2000	
WTT Evo/KF	Sparco / APC	Snell 2000	
WTT-J	Sparco / APC	Snell 2000 / 2005	Casque ouvert Open face helmet
WTT Evo/TK	Sparco / OSBE	Snell 2000	
WTT Evo/F1	Sparco / OSBE	Snell 2000	
WTT Evo/KF	Sparco / OSBE	Snell 2000	
WTT-J	Sparco / OSBE	Snell 2000 / 2005	Casque ouvert Open face helmet
F21	Stand 21	Snell 2000 / 2005	
CH17	Stand 21	Snell 2000 / 2005	Casque ouvert Open face helmet
AF 21	Stand 21	Snell 2000 / 2005	
IVOS	Stand 21	Snell 2005	
J12/F1	Suomy	Snell 2000 / 2005	
J19 SR Suomy Suomi Super Rally Suomy Jet Auto Rally	Suomy	BSI 6658-1985	Casque ouvert Open face helmet
WTT F1	Tesi -Sparco	Snell 2000	
FP1	UVEX	Snell 2000 / 2005	
FP2	UVEX	Snell 2000 / 2005	
FP3	UVEX	Snell 2005	
FP4	UVEX	Snell 2005	
FP5	UVEX	Snell 2005	
Stilo SP3 (Snell)	Vemar Helmets	Snell 2000	
Stilo SP3 (BSI)	Vemar Helmets	BSI 6658-1985	
Stilo SP3 with SEA system	Vemar Helmets	BSI 6658-1985/Snell 2000	
Stilo SR3 (Snell)	Vemar Helmets	Snell 2000 only	
Stilo SR3 (BSI)	Vemar Helmets	BSI 6658-1985	
Stilo SR3 with SEA system	Vemar Helmets	BSI 6658-1985/Snell 2000	

⁽²⁾ L'utilisation des modèles HANS approuvés, avec les modèles de casques figurant ci-dessus, est conforme à l'Annexe L – Chapitre III – Article 1.2. du Code Sportif International. Les casques homologués selon la norme FIA 8860-2004 sont d'office compatibles avec le système HANS et ne sont donc pas listés ici.
The use of the approved HANS models, with the helmet models as listed above, complies with Appendix L – Chapter III – Article 1.2. of the International Sporting Code. Helmets homologated according to the standard FIA 8860-2004 are compatible with the HANS system as a matter of course and are therefore not listed here.

⁽¹⁾ Consultez l'Annexe L- Chapitre III- Article 1.2 du Code Sportif International pour les détails
Please refer to Appendix L – Chapter III – Article 1.2. of the International Sporting Code for details

Casques compatibles avec le HANS[®] selon FIA 8858-2002 ⁽²⁾ Approved helmets compatible with HANS[®] according to FIA 8858-2002 ⁽²⁾			
Nom du modèle <i>Model name</i>	Constructeur <i>Manufacturer</i>	Norme de certification <i>Helmet certification standard</i>	Commentaires <i>Comments</i>
Stilo ST3	Vemar Helmets	BSI 6658-1985	
Stilo ST3 with SEA system	Vemar Helmets	BSI 6658-1985	
Stilo WRC	Vemar Helmets	BSI 6658-1985	Casque ouvert Open face helmet
Stilo WRC with SEA system	Vemar Helmets	BSI 6658-1985	Casque ouvert Open face helmet
Stilo WRC Carbon Piuma	Vemar Helmets	BSI 6658-1985	Casque ouvert Open face helmet
Stilo WRC Carbon Piuma with SEA system	Vemar Helmets	BSI 6658-1985	Casque ouvert Open face helmet
Stilo Trophy (Jet/Rally/Plus)	Vemar Helmets	BSI 6658-1985	Casque ouvert Open face helmet
Stilo Trophy (Jet/Rally/Plus) with SEA system	Vemar Helmets	BSI 6658-1985	Casque ouvert Open face helmet
Stilo ST4 Rally with SEA system	Vemar Helmets	Snell 2005	
Sparco WTT Touring Sparco WTT Rally Sparco WTT TK Sparco WTT KF	Vemar Helmets	BSI 6658-1985	
LICO Top / Tecno / Race	Vemar Helmets	BSI 6658-1985	
LICO Driver / Air Plus	Vemar Helmets	BSI 6658-1985	Casque ouvert Open face helmet
Momo Hornet Momo Hornet HS Momo Hornet Com HS	Vemar Helmets	BSI 6658-1985	Casque ouvert Open face helmet
Zero J Sparco ADV J	Vemar Helmets	Snell 2005	Casque ouvert Open face helmet
Zero Sparco ADV Titan Sparco ADV Circuit	Vemar Helmets	Snell 2005	
Zero HS Stilo ST4 Rally Stilo ST4 Formula Stilo ST4 F Carbon Stilo ST4 GT Carbon Stilo ST4 R Carbon	Vemar Helmets	Snell 2005	
Zero HS Stilo ST4 Rally Stilo ST4 Formula C Stilo ST4 F Carbon Stilo ST4 GT Carbon Stilo ST4 Rally C Stilo ST4 F Carbon with SEA system	Vemar Helmets	Snell 2005	



⁽²⁾ L'utilisation des modèles HANS approuvés, avec les modèles de casques figurant ci-dessus, est conforme à l'Annexe L – Chapitre III – Article 1.2. du Code Sportif International. Les casques homologués selon la norme FIA 8860-2004 sont d'office compatibles avec le système HANS et ne sont donc pas listés ici.
The use of the approved HANS models, with the helmet models as listed above, complies with Appendix L – Chapter III – Article 1.2. of the International Sporting Code. Helmets homologated according to the standard FIA 8860-2004 are compatible with the HANS system as a matter of course and are therefore not listed here.

⁽¹⁾ Consultez l'Annexe L- Chapitre III- Article 1.2 du Code Sportif International pour les détails
Please refer to Appendix L – Chapter III – Article 1.2. of the International Sporting Code for details

Casques compatibles avec le HANS [®] selon FIA 8858-2002 ⁽²⁾ <i>Approved helmets compatible with HANS[®] according to FIA 8858-2002 ⁽²⁾</i>			
Nom du modèle <i>Model name</i>	Constructeur <i>Manufacturer</i>	Norme de certification <i>Helmet certification standard</i>	Commentaires <i>Comments</i>
Stilo ST4 Rally Composite Stilo ST4 Formula Comp. Stilo ST4 F Composite Stilo ST4 GT Composite Stilo ST4 R Composite	Vemar Helmets	Snell 2005	
Stilo ST4 Rally Composite Stilo ST4 Formula Comp. Stilo ST4 F Composite Stilo ST4 GT Composite Stilo ST4 R Composite with SEA system	Vemar Helmets	Snell 2005	



⁽²⁾ L'utilisation des modèles HANS approuvés, avec les modèles de casques figurant ci-dessus, est conforme à l'Annexe L – Chapitre III – Article 1.2. du Code Sportif International. Les casques homologués selon la norme FIA 8860-2004 sont d'office compatibles avec le système HANS et ne sont donc pas listés ici.
The use of the approved HANS models, with the helmet models as listed above, complies with Appendix L – Chapter III – Article 1.2. of the International Sporting Code. Helmets homologated according to the standard FIA 8860-2004 are compatible with the HANS system as a matter of course and are therefore not listed here.

⁽¹⁾ Consultez l'Annexe L- Chapitre III- Article 1.2 du Code Sportif International pour les détails
Please refer to Appendix L – Chapter III – Article 1.2. of the International Sporting Code for details

Partie 3 / Part 3
Systèmes de sangle du HANS® approuvés selon FIA 8858-2002
HANS® tether system approved according to FIA 8858-2002

Systèmes de sangle du HANS® approuvés selon FIA 8858-2002 ⁽³⁾ HANS® tether system approved according to FIA 8858-2002 ⁽³⁾		
Fabricant / <i>Manufacturer</i> System description	Ancrage de sangle <i>Tether anchorage</i>	Sangles <i>Tether</i>
Schuberth Engineering AG Embedded post anchorage	  No identification is shown on the tether as it is part of the approved helmet	  This label is sewn on the tether
Schroth Post-anchorages Also branded: Bell OMP Point Racing Sparco Stilo Uvex	 Tether anchors are engraved with the FIA standard name Exist in different colors	 This label is sewn on the tether The tether is made of black strap
	 Tether anchors are engraved with the FIA standard name	 Tether end fitting type SL99

⁽³⁾ Les ancrages de sangle du casque d'un fabricant peuvent être accrochés indifféremment aux sangles de HANS® d'un autre fabricant, dans la mesure où ceux-ci sont mécaniquement compatibles
The HANS® tethers from one manufacturer can be attached equally well to the helmet tether anchorage from another manufacturer, when they are mechanically compatible.

Systèmes de sangle du HANS® approuvés selon FIA 8858-2002 ⁽³⁾ HANS® tether system approved according to FIA 8858-2002 ⁽³⁾		
Fabricant / Manufacturer System description	Ancrage de sangle Tether anchorage 	Sangles Tether 
Stand 21 Post-anchorages	 Tether anchors are engraved with the FIA standard name Exist in different colors	 This label is sewn on the tether The tether is made of black strap
HANS Performance Products Post-anchorages	 Tether anchors are engraved with the FIA standard name Exist in different colors	 This label is sewn on the tether The tether is made of black strap
	 Polycarbonate tether anchorage engraved with the FIA standard name	Quick release tether system  The label is sewn on the tether
	 Tether anchors are engraved with the FIA standard name Exist in different colors	 May display blue or orange marketing tag The label is sewn on the tether

⁽³⁾ Les ancrages de sangle du casque d'un fabricant peuvent être accrochés indifféremment aux sangles de HANS® d'un autre fabricant, dans la mesure où ceux-ci sont mécaniquement compatibles
 The HANS® tethers from one manufacturer can be attached equally well to the helmet tether anchorage from another manufacturer, when they are mechanically compatible.

Systèmes de sangle du HANS® approuvés selon FIA 8858-2002 ⁽³⁾ HANS® tether system approved according to FIA 8858-2002 ⁽³⁾		
Fabricant / Manufacturer System description	Ancrage de sangle Tether anchorage 	Sangles Tether 
Stilo «SEA system» Post-anchorages	 <p>Post-anchorage washer matching helmet slots</p>	 <p>This label is sewn on the tether The tether is made of yellow strap</p>
	Quick release tether system 	
HANS Performance Products Schroth Stand 21	Sliding tether system  	

⁽³⁾ Les ancrages de sangle du casque d'un fabricant peuvent être accrochés indifféremment aux sangles de HANS® d'un autre fabricant, dans la mesure où ceux-ci sont mécaniquement compatibles
The HANS® tethers from one manufacturer can be attached equally well to the helmet tether anchorage from another manufacturer, when they are mechanically compatible.






LISTE DES CASQUES APPROUVES SELON LA NORME FIA 8860-2004
LIST OF FIA-APPROVED HELMETS ACCORDING TO FIA STANDARD 8860-2004

LISTE TECHNIQUE N° 33 / TECHNICAL LIST N° 33

CASQUES INTEGRAUX / FULL FACE HELMETS

<p>MANUFACTURER: SCHUBERTH ENGINEERING</p> <p>MODEL : RF1.5</p> <p>SIZE: 2</p> <p>HANS FITTMENT: Embedded HANS attachment</p>	<p>Etiquette d'homologation /Homologation label :</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;">  <p>FIA Standard 8860-2004 Manufacturer: Schuberth Model: RF1.5 Size: Size 2</p> </div>
<p><u>Vues 3D/3D views:</u></p>  <p style="text-align: center;"><u>Front view</u></p>	 <p style="text-align: center;"><u>Rear view</u></p>
 <p style="text-align: center;"><u>Side view</u></p>	 <p style="text-align: center;"><u>Top view</u></p>

<p>MANUFACTURER: SCHUBERTH ENGINEERING</p> <p>MODEL : RF1.6</p> <p>SIZE: 1</p> <p>HANS FITTMENT: Embedded HANS attachment</p>	<p>Etiquette d'homologation /Homologation label :</p>  <p>FIA Standard 8860-2004</p> <p>Manufacturer: Schuberth</p> <p>Model: RF1.6</p> <p>Size: Size 1</p>
<p><u>Vues 3D/3D views:</u></p>	
 <p style="text-align: center;"><u>Front view</u></p>	 <p style="text-align: center;"><u>Rear view</u></p>
 <p style="text-align: center;"><u>Side view</u></p>	 <p style="text-align: center;"><u>Top view</u></p>

<p>MANUFACTURER: SCHUBERTH ENGINEERING</p> <p>MODEL : RF1.8 SIZE: 1</p> <p>HANS FITTMENT: Embedded HANS attachment</p>	<p>Etiquette d'homologation /Homologation label :</p> <div data-bbox="828 289 1271 427" style="border: 1px solid black; padding: 5px;">  <p>FIA Standard 8860-2004 Manufacturer: Schuberth Model: RF1.8 Size: Size 1</p> </div>
<p><u>Vues 3D/3D views:</u></p>	
<div data-bbox="231 502 718 966" style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;"><u>Front view</u></p>	<div data-bbox="881 512 1316 953" style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;"><u>Rear view</u></p>
<div data-bbox="213 1102 734 1549" style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;"><u>Side view</u></p>	<div data-bbox="904 1102 1271 1570" style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;"><u>Top view</u></p>

<p>MANUFACTURER: BELL RACING EUROPE</p> <p>MODEL : Racestar HP1</p> <p>SIZE: S</p> <p>HANS FITTMENT: Post anchorages</p>	<p>Etiquette d'homologation /Homologation label</p> 
<p><u>Vue 3D/3D views:</u></p>	
<p><u>Front view</u></p> 	<p><u>Rear view</u></p> 
 <p><u>Side view</u></p>	 <p><u>Top view</u></p>






<p>MANUFACTURER: ARAI HELMET LTD</p> <p>MODEL : GP-5 RC</p> <p>SIZE: M, L</p> <p>HANS FITTMENT: Post anchorages</p>	<p>Etiquette d'homologation /Homologation label</p> <div data-bbox="817 378 1289 519">  </div> <div data-bbox="817 544 1289 685">  </div>
<p><u>Vue 3D/3D views:</u></p>	
<p><u>Front view</u></p> 	<p><u>Rear view</u></p> 
<p><u>Side view</u></p> 	<p><u>Top view</u></p> 

<p>MANUFACTURER: BELL RACING EUROPE</p> <p>MODEL : Racestar HP2</p> <p>SIZE: M</p> <p>HANS FITTMENT: Post anchorages</p>	<p>Etiquette d'homologation /Homologation label</p> 
<p><u>Vue 3D/3D views:</u></p> <p style="text-align: center;"><u>Front view</u></p> 	<p style="text-align: center;"><u>Rear view</u></p> 
 <p style="text-align: center;"><u>Side view</u></p>	

<p>MANUFACTURER: APC</p> <p>MODEL : WTT EVO BS</p> <p>SIZE: M</p> <p>HANS FITTMENT: Post anchorages</p>	<p>Etiquette d'homologation /Homologation label</p>  <p>FIA Standard 8860-2004 Manufacturer: A.P.C.s.p.A. Model: WTT EVO BS Size: M</p>
<p>MANUFACTURER: OSBE</p> <p>MODEL : WTT EVO BS</p> <p>SIZE: M</p> <p>HANS FITTMENT: Post anchorages</p>	<p>Etiquette d'homologation /Homologation label</p>  <p>FIA Standard 8860-2004 Manufacturer: OSBE S.r.l. Model: WTT EVO BS Size: M</p>
<p><u>Vue 3D/3D views:</u></p>	
<p><u>Front view</u></p> 	<p><u>Rear view</u></p> 
 <p><u>Side view</u></p>	 <p><u>Top view</u></p>

<p>MANUFACTURER: BELL RACING EUROPE</p> <p>MODEL : Racestar HP3</p> <p>SIZE: M</p> <p>HANS FITTMENT: Post anchorages</p>	<p>Etiquette d'homologation /Homologation label</p> 
<p><u>Vue 3D/3D views:</u></p>  <p style="text-align: center;"><u>Front view</u></p>	 <p style="text-align: center;"><u>2/3 view</u></p>
 <p style="text-align: center;"><u>Side view</u></p>	



<p>MANUFACTURER: BELL RACING EUROPE</p> <p>MODEL : RS - HP3 (v. 2006)</p> <p>SIZE: M</p> <p>HANS FITTMENT: Post anchorages</p>	<p>Etiquette d'homologation /Homologation label</p> 
<p>MANUFACTURER: B R E</p> <p>MODEL : RZ - HP3</p> <p>SIZE: M</p> <p>HANS FITTMENT: Post anchorages</p>	<p>Etiquette d'homologation /Homologation label</p> 
<p><u>Vue 3D/3D views:</u></p>	
 <p><u>Front view</u></p>	 <p><u>Rear view</u></p>
 <p><u>Side view</u></p>	 <p><u>Top view</u></p>

<p>MANUFACTURER: SPARCO S.p.A.</p> <p>MODEL : WTT F1 BS</p> <p>SIZE: L</p> <p>HANS FITTMENT: Post anchorages</p>	<p>Etiquette d'homologation /Homologation label</p> <div data-bbox="813 378 1253 519" style="border: 1px solid black; padding: 5px;">  <p>FIA Standard 8860-2004 Manufacturer: SPARCO S.p.A. Model: WTT EVO BS Size: L</p> </div>
<p><u>Vue 3D/3D views:</u></p> <div data-bbox="254 625 632 1008" style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;"><u>2/3 view</u></p>	<div data-bbox="864 668 1212 1038" style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;"><u>Rear view</u></p>
<div data-bbox="223 1238 680 1621" style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;"><u>Side view</u></p>	<div data-bbox="825 1281 1239 1630" style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;"><u>Top view</u></p>

<p>MANUFACTURER: SCHUBERTH ENGINEERING</p> <p>MODEL : RF1.7</p> <p>SIZE: 2</p> <p>HANS FITTMENT: Embedded HANS attachement</p>	<p>Etiquette d'homologation /Homologation label :</p>  <p>FIA Standard 8860-2004 Manufacturer: Schuberth Model: RF1.7 Size: Size 2</p>
<p><u>Vue 3D/3D views:</u></p>	
 <p><u>2/3 view</u></p>	 <p><u>Front view</u></p>
 <p><u>Side view</u></p>	 <p><u>Top view</u></p>

<p>MANUFACTURER: BELL RACING EUROPE</p> <p>MODEL : RS - HP3 (D v. 2008/1)</p> <p>SIZE: XS</p> <p>HANS FITTMENT: Post anchorages</p>	<p>Etiquette d'homologation /Homologation label</p>  <p>FIA Standard 8860-2004 Manufacturer: BELL RACING EUROPE Model : HP3 Size : XS (54-56)</p>
<p><u>Vue 3D/3D views:</u></p>  <p><u>2/3 view</u></p>	 <p><u>Front view</u></p>
 <p><u>Side view</u></p>	 <p><u>Rear view</u></p>

<p>MANUFACTURER: ARAI HELMET LTD</p> <p>MODEL : GP-6RC</p> <p>SIZE: M, S, L</p> <p>HANS FITTMENT: Post anchorages</p>	<p>Etiquette d'homologation /Homologation label</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="768 314 1040 406">  <p>FIA Standard 8860-2004 Manufacturer: Arai Helmet, Ltd. Model: GP-6RC Size: M</p> </div> <div data-bbox="1064 314 1336 406">  <p>FIA Standard 8860-2004 Manufacturer: Arai Helmet, Ltd. Model: GP-6RC Size: S</p> </div> </div> <div style="margin-top: 10px;">  <p>FIA Standard 8860-2004 Manufacturer: Arai Helmet, Ltd. Model: GP-6RC Size: L</p> </div>
<p><u>Vue 3D/3D views:</u></p>  <p style="text-align: center;"><u>2/3 view</u></p>	 <p style="text-align: center;"><u>Front view</u></p>
 <p style="text-align: center;"><u>Side view</u></p>	 <p style="text-align: center;"><u>Top view</u></p>

<p>MANUFACTURER: VEMAR HELMETS</p> <p>MODEL : STILO ST4 & ST4 R/GT</p> <p>SIZE: XS, S, M, L</p> <p>HANS FITTMENT: Post anchorages Stilo SEA System</p>	<p style="text-align: center;"><i>Etiquette d'homologation /Homologation label</i></p> <div style="display: flex; flex-wrap: wrap; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin: 2px;">  </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin: 2px;">  </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin: 2px;">  </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin: 2px;">  </div> </div>
<p><u>Vue 3D/3D views:</u></p>	
<div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;"><u>2/3 view</u></p>	<div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;"><u>Side view (Post anchorages)</u></p>
<div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;"><u>Side view (SEA system)</u></p>	<div style="text-align: center;">  </div> <p style="text-align: center;"><u>2/3 view ST4 R/GT</u></p>

<p>MANUFACTURER: VEMAR HELMETS</p> <p>MODEL : SPARCO ADV / F1</p> <p>SIZE: XS, S, M, L</p> <p>HANS FITTMENT: Post anchorages</p>	<p>Etiquette d'homologation /Homologation label</p> <table border="0"> <tr> <td data-bbox="768 272 1029 357">  <p>FIA Standard 8860-2004 Manufacturer:  Model: SPARCO ADV/F1 Size: XS</p> </td> <td data-bbox="1055 272 1316 357">  <p>FIA Standard 8860-2004 Manufacturer:  Model: SPARCO ADV/F1 Size: L</p> </td> </tr> <tr> <td data-bbox="768 378 1029 463">  <p>FIA Standard 8860-2004 Manufacturer:  Model: SPARCO ADV/F1 Size: S</p> </td> <td data-bbox="1055 378 1316 463">  <p>FIA Standard 8860-2004 Manufacturer:  Model: SPARCO ADV/F1 Size: M</p> </td> </tr> </table>	 <p>FIA Standard 8860-2004 Manufacturer:  Model: SPARCO ADV/F1 Size: XS</p>	 <p>FIA Standard 8860-2004 Manufacturer:  Model: SPARCO ADV/F1 Size: L</p>	 <p>FIA Standard 8860-2004 Manufacturer:  Model: SPARCO ADV/F1 Size: S</p>	 <p>FIA Standard 8860-2004 Manufacturer:  Model: SPARCO ADV/F1 Size: M</p>
 <p>FIA Standard 8860-2004 Manufacturer:  Model: SPARCO ADV/F1 Size: XS</p>	 <p>FIA Standard 8860-2004 Manufacturer:  Model: SPARCO ADV/F1 Size: L</p>				
 <p>FIA Standard 8860-2004 Manufacturer:  Model: SPARCO ADV/F1 Size: S</p>	 <p>FIA Standard 8860-2004 Manufacturer:  Model: SPARCO ADV/F1 Size: M</p>				
<p><u>Vue 3D/3D views:</u></p>  <p><u>2/3 view</u></p>	 <p><u>Front view</u></p>				
 <p><u>Side view</u></p>	 <p><u>Rear view</u></p>				

<p>MANUFACTURER: BELL RACING EUROPE</p> <p>MODEL : HP5, HP5 Forced Air Top, HP5 Forced Air Side</p> <p>SIZE: M (57-59)</p> <p>HANS FITTMENT: Post anchorages</p>	<p>Etiquette d'homologation /Homologation label</p> <div data-bbox="822 274 1261 412" style="border: 1px solid black; padding: 5px;">  <p>FIA Standard 8860-2004 Manufacturer: BELL RACING EUROPE Model : HP5 Size : M (57-59)</p> </div>
<p><u>Vue 3D/3D views:</u></p> <div data-bbox="220 502 692 978" style="text-align: center;">  <p><u>2/3 view HP5</u></p> </div>	<div data-bbox="787 534 1297 944" style="text-align: center;">  <p><u>Side view</u></p> </div>
<div data-bbox="211 1155 707 1666" style="text-align: center;">  <p><u>2/3 view HP5 Forced Air Side</u></p> </div>	<div data-bbox="813 1151 1264 1661" style="text-align: center;">  <p><u>2/3 view HP5 Forced Air Top</u></p> </div>

<p>MANUFACTURER: STAND 21</p> <p>MODEL : IVOS HT</p> <p>SIZE: XL (61-62) & XXL (63-64)</p> <p>HANS FITTMENT: Post anchorages</p>	<p>Etiquette d'homologation /Homologation label</p>  <p>FIA Standard 8860-2004 Manufacturer: stand21 Model: IVOS Size: XL - XXL</p>
<p>Vue 3D/3D views:</p>	
 <p><u>2/3 view</u></p>	 <p><u>Front view</u></p>
 <p><u>Side view</u></p>	 <p><u>Rear view</u></p>

CASQUES OUVERTS / OPEN FACE HELMETS

<p>MANUFACTURER: STILO</p> <p>MODEL : WRC 8860 DES</p> <p>SIZE: XS (54), S (55), M (57)</p> <p>HANS FITTMENT: Post anchorages</p>	<p>Etiquette d'homologation / Homologation label</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">  <p>FIA Standard 8860-2004 Manufacturer: Stilo Model: WRC 8860 DES Size: XS 54</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">  <p>FIA Standard 8860-2004 Manufacturer: Stilo Model: WRC 8860 DES Size: S 55</p> </div> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-top: 5px;">  <p>FIA Standard 8860-2004 Manufacturer: Stilo Model: WRC 8860 DES Size: M 57</p> </div>
<p><u>Vue 3D/3D views:</u></p> <div style="text-align: center;">  <p><u>2/3 view</u></p> </div>	<div style="text-align: center;">  <p><u>Front view</u></p> </div>
<div style="text-align: center;">  <p><u>Side view</u></p> </div>	<div style="text-align: center;">  <p><u>Side view</u></p> </div>

<p>MANUFACTURER: STILO</p> <p>MODEL : TROPHY 8860 DES</p> <p>SIZE: XS (54), S (55), M (57)</p> <p>HANS FITTMENT: Post anchorages</p>	<p align="center">Etiquette d'homologation /Homologation label</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">  <p>FIA Standard 8860-2004 Manufacturer: Stilo Model: TROPHY 8860 DES Size: XS 54</p> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px;">  <p>FIA Standard 8860-2004 Manufacturer: Stilo Model: TROPHY 8860 DES Size: S 55</p> </div> </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 2px; margin-top: 5px;">  <p>FIA Standard 8860-2004 Manufacturer: Stilo Model: TROPHY 8860 DES Size: M 57</p> </div>
<p><u>Vue 3D/3D views:</u></p>  <p align="center"><u>2/3 view</u></p>	 <p align="center"><u>Front view</u></p>
 <p align="center"><u>Side view</u></p>	 <p align="center"><u>Top view</u></p>

LISTE DES DISPOSITIFS DE RETENUE DE LA TETE APPROUVES PAR LA FIA
LIST OF FIA APPROVED HEAD RESTRAINT

LISTE TECHNIQUE N° 36 / TECHNICAL LIST N° 36

Dispositifs de retenue de la tête approuvés par la FIA
FIA approved head restraint

1. Système HANS®/ HANS® system

Les systèmes Hans doivent être approuvés selon la norme FIA 8858-2002

HANS devices shall be approved according to FIA standard 8858-2002

Veillez consulter la Liste Technique n° 29 pour connaître les systèmes HANS approuvés par la FIA.

Please consult Technical List n° 29 to see which HANS devices are approved by the FIA



