



**SILK  
WAY  
RALLY  
2018  
丝绸之路**



23.09.2018 ~ 28.09.2018  
Сиань ~ Алашань Цзоци



**Регламент  
Внедорожники /  
Грузовики**



# ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ ДЛЯ РАЛЛИЙНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ УЧАСТНИКОВ КИТАЙСКИХ СОРЕВНОВАНИЙ 2018 ГОДА

Глава 1 настоящего Регламента составлена в соответствии со статьей 254 приложения J к МСК ФИА (Регламент для группы N) и другими правилами и применяется к автомобилям групп S1, S2, S3, SAE и международной группы N автомобильных соревнований, проводимых на территории материкового Китая.

Глава 2 настоящего Регламента соответствует «Дополнительному техническому регламенту для автомобилей группы CRC CAR, участвующих в китайских ралли 2018 года». Глава составлена на основании общих тенденций регламента ФИА и иных правил и применяется к автомобилям групп S4, S5 и S6 автомобильных соревнований, проводимых на территории материкового Китая.

Любые изменения в тексте настоящего Регламента официально публикуются Федерацией автомобильного и мотоциклетного спорта Китая (ФАСК) с указанием даты вступления в силу.

ФАСК оставляет за собой право толкования настоящего Регламента.

## ГЛАВА 1

### 1. ОПРЕДЕЛЕНИЕ

Автомобили групп S1, S2, S3, SAE и международной группы N, принимающие участие в китайских автомобильных соревнованиях. Автомобили Туризма, выпускаемые крупными сериями.

### 2. ОМОЛОГАЦИЯ

#### 2.1. Омологация автомобилей международных групп

Все модели автомобилей, участвующие в международных автомобильных ралли, проводимых на территории материкового Китая, а также сборные и отдельные запчасти, разработанные на основе данных моделей и используемые на соревнованиях, должны быть омологированы в соответствии с правилами омологации ФИА и могут использоваться только в соответствии с настоящим Регламентом.

По крайней мере, 2500 идентичных экземпляров, должны быть произведены за 12 последовательных месяцев и омологированы ФИА как автомобили Туризма (Группа А).

Варианты Поставки (VF) и варианты Изготовления (VP) для Автомобилей Туризма (Группа А) имеют силу также и для Серийных Автомобилей (Группа N). Варианты Опции (VO) Автомобилей Туризма (Группа А) не имеют силу в группе Серийных Автомобилей (Группа N), если они не относятся к перечисленному ниже:

- Маховик двигателя, того же самого диаметра и того же самого веса как оригинальный, и если только оригинальный маховик состоит из двух частей.

- Маховик для автоматических коробок передач, топливный бак, автоматическая коробка передач, люк в крыше, каркас безопасности, опоры и крепления сидений, точки крепления ремней безопасности, версии кузова (2/4 двери).

Варианты опций SP неприменимы для Серийных Автомобилей (Группа N).

Использование баков, омологированных в VO для Автомобилей Туризма (Группа А) должно соответствовать предписаниям Статьи 255-5.9.2 Требований для Автомобилей Туризма (Группа А) и Статьи 254-6.9.

Эволюции Типа (ET), Кит-варианты (VK) и Спортивные Эволюции (ES), омологированные для Автомобилей Туризма (Группа А) не имеют силу для Серийных Автомобилей (Группа N).

Однако, Эволюции Типа и Спортивные Эволюции, омологированные с 01.01.1997 в Группе А, имеют силу в Группе N.

#### 2.2. Омологация автомобилей китайских групп

Гоночные автомобили групп S1, S2, S3, S4, S5, S6 и SAE, принимающие участие в китайских автомобильных ралли, должны быть омологированы Федерацией автомобильного и мотоциклетного спорта Китая в соответствии с положениями документа «Способы омологации автомобилей участников китайских автомобильных ралли 2018 года».

### **3. ЧИСЛО МЕСТ**

Автомобили должны иметь, по крайней мере, четыре места для сидения, в соответствии с размерами, определенными для Автомобилей Туризма (Группа А).

### **4. РАЗРЕШЕННЫЕ И ОГРАНИЧЕННЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ И ДОБАВЛЕНИЯ**

Все изменения, которые явно не разрешены настоящими правилами, безусловно запрещены. Пределы разрешенных изменений и добавлений определены ниже. С автомобилем могут производиться только те работы, которые необходимы для его нормального обслуживания, или для замены частей, изношенных при использовании или поврежденных при поломке.

Кроме них, при необходимом ремонте автомобиля любая часть, изношенная при использовании или поврежденная при поломке может быть заменена только оригинальной частью, идентичной поврежденной.

Гоночный автомобиль должен соответствовать параметрам омологации серийного автомобиля.

Запрещено изменять любые элементы, не упомянутые в данном документе.

### **5. МИНИМАЛЬНЫЙ ВЕС**

5.1. Автомобили должны иметь вес, не менее, чем предусмотренный картой омологации. Это реальный вес пустого автомобиля (без людей и багажа на борту) без инструмента и домкрата и максимум с одним запасным колесом. Если на борту находятся два запасных колеса, то перед взвешиванием одно из них должно быть удалено. Все резервуары для жидкостей (смазка, охлаждение, тормоза, обогрев) должны быть заполнены до уровня, предусмотренного заводом изготовителем, за исключением резервуаров для жидкостей омывателей ветрового стекла или фар головного света, охлаждения тормозов, топлива и впрыска воды, которые должны быть пусты. Дополнительные фары, не предусмотренные омологационной картой, должны быть сняты перед взвешиванием.

5.2. Только для ралли, минимальный вес автомобиля (при условиях статьи 5.1) с экипажем (водитель + штурман + полная экипировка водителя и штурмана) должен быть: минимальный вес указанный в ст.5.1 + 160 кг. Кроме того, вес, указанный в ст.5.1, должен быть соблюден.

### **6. СТАТЬЯ 6**

#### **6.1. Двигатель**

Пластмассовые кожухи двигателя, назначение которых – скрыть механические компоненты в моторном отсеке, могут быть удалены, если они несут исключительно эстетические функции.

Шумоизолирующий и декоративный материал, расположенный под капотом и не видимый снаружи, может быть удален.

Трос акселератора может быть заменен или дублирован другим. Такой дополнительный трос должен быть аварийным, т.е. должен быть подсоединен параллельно с серийным тросом акселератора.

Если серийный автомобиль оснащен дроссельной заслонкой с сервоприводом, то комплект дроссельной заслонки с механической связью, омологированный в Группе N, может использоваться.

Резьбовые крепежные детали могут быть заменены, при условии, что замена сделана из железосодержащего материала.

Дополнительные магистральные системы двигателя (охлаждение/коммутация/воздухозабор/топливо и т.п.) могут быть заменены.

#### **Зажигание:**

Марка и тип свечей зажигания, ограничитель числа оборотов и провода высокого напряжения, свободны.

Электронный блок управления (ЭБУ) и компоненты зажигания в ЭБУ свободны, однако, система должна быть полностью взаимозаменяема с оригинальным блоком.

Оригинальный жгут должен быть сохранен и не может быть изменен.

Если канал жгута двигателя проходит через колесную арку, он может быть перемещен.

Датчики и актюаторы со стороны входа должны быть рабочими и стандартными.

Никакой датчик не может быть добавлен, даже с целью регистрации данных. Также запрещается добавление выключателей (перемычек) в оригинальную проводку между электронным блоком управления и датчиками и/или исполнительными элементами.

В случае если модель оснащена мультиплексной электропроводкой, использование жгутов вместе с электронным блоком управления, омологированным в Варианте Опции (VO), разрешено.

Любая система записи данных запрещается, если она не установлена на омологированном автомобиле.

Возможно только использование систем регистрации данных, устанавливаемых на омологированный или серийный автомобиль, они не могут модифицироваться или регистрировать дополнительные параметров.

Разрешены только датчики следующих параметров:

Датчики температуры воды, температуры масла, давления масла и частоты вращения коленчатого вала двигателя.

Каждый из этих датчиков может быть подсоединен к одному или нескольким дисплеям (с возможностью накопления данных) посредством электрического жгута, не связанного с иными жгутами.

#### **Система охлаждения:**

Термостат свободный, равно как и система управления вентилятором и температура его включения.

Способ фиксации крышки радиатора свободный.

#### **Карбюраторы:**

Оригинальная система должна быть сохранена.

Компоненты карбюратора, которые регулируют количество бензина, поступающего в камеру сгорания, могут быть изменены, но запрещено увеличивать количество поступающего воздуха. Картриджи воздушных фильтров могут быть заменены, но их оригинальное положение должно быть сохранено.

#### **Впрыск:**

Оригинальная система должна быть сохранена.

Компоненты системы впрыска, расположенные вниз по потоку от измерителя воздушного потока, и компоненты, управляющие количеством бензина, поступающего в камеру сгорания, могут быть изменены, но не заменены, при условии, что они не имеют никакого влияния на количество поступающего воздуха.

Электронный блок управления для впрыска не ограничивается.

Входы к ЭБУ (датчики, актюаторы, и т.д.), включая их функции, должны остаться стандартными. Также запрещается добавление выключателей (перемычек) в оригинальную проводку между электронным блоком управления и датчиками и/или исполнительными элементами.

Выходы от ЭБУ должны сохранить свои оригинальные функции в соответствии с картой омологации.

В случае если модель оснащена мультиплексной электропроводкой, использование одного жгута вместе с электронным блоком управления, омологированным в Варианте Опции (VO), разрешено.

Необходимо быть уверенным, что датчики, применяемые в автомобиле с мультиплексной электропроводкой, могут быть сохранены при использовании омологированного жгута электропроводки.

Инжекторы (форсунки) могут быть изменены или заменены, чтобы изменить их производительность, но без изменения их принципа работы и их крепления.

Топливная рампа может быть заменена другой, свободной конструкции, но с обязательными резьбовыми соединениями магистралей и регулятора давления, при этом крепление форсунок должно быть идентичным оригинальному.

Картриджи воздушных фильтров могут быть заменены, но их оригинальное положение должно быть сохранено.

#### **Смазка:**

Установка перегородок в масляном поддоне разрешена.

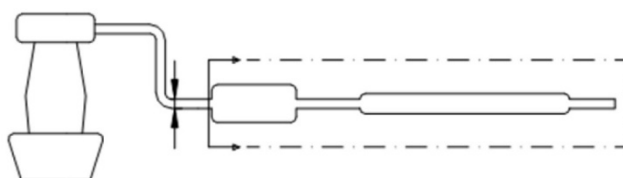
Картриджи масляных фильтров могут быть заменены, но их оригинальное положение должно быть сохранено.

Для двигателей с турбонаддувом разрешено заменять магистрали смазки турбины на удовлетворяющие требованиям ст.253-3.2. Эти магистрали можно оборудовать быстроразъемными соединителями.

Опоры двигателя и коробки передач оригинальные или омологированные. Если опоры оригинальные, эластичный материал опор свободный.

#### **Выпуск:**

Разрешено удалять внутреннюю часть оригинального глушителя или изменять выпуск от первого глушителя до выпускного отверстия, максимальный наружный диаметр трубопровода, должен быть как у трубы, расположенной на входе в первый глушитель. См. рисунок 254-3 и статью 328р (ст.328о карты омологации для группы N от 01.01.2010).



254-3

Если в первом глушителе имеются два входных отверстия, то максимальный наружный диаметр нового трубопровода должен соответствовать соответствующему суммарному сечению для этих двух труб.

Для автомобилей с турбонагнетателем разрешено изменять выпуск после выходного фланца турбонагнетателя, причем максимальное сечение трубопровода, должно соответствовать наружному диаметру трубы, расположенной на входе в первый стандартный глушитель. Переход от выходного фланца турбонагнетателя к трубопроводу может быть первым глушителем конической формы с двумя рестрикторами. Сечение измененной трубы должно быть меньше или равно суммарному сечению двух оригинальных.

Только одна труба может присутствовать на выходе, если используется не оригинальная часть.

Выпускное отверстие должно быть расположено в том же самом месте, что и у оригинальной системы выпуска.

Вышеуказанные изменения не должны повлечь за собой никаких изменений кузова, а уровень шума должен соответствовать законам страны, в которой проходит соревнование.

Дополнительные части для крепления элементов выпускной системы разрешены.

Глушитель – это часть системы выпуска, которая должна уменьшить уровень шума выхлопа автомобиля.

Поперечное сечение глушителя должно быть, по крайней мере, 170% от такого сечения входной трубы. Он должен содержать звукопоглощающий материал.

Звукопоглощающий материал может иметь вид трубы с 45% перфорацией или синтетической набивки.

Длина глушителя должна составлять от 3 до 8 диаметров входного отверстия.

Глушитель может быть поставлен как серийная деталь, приваренная к трубе, но труба не рассматривается как часть глушителя.

Каталитический нейтрализатор рассматривается как глушитель и может быть удален.

Если катализатор установлен непосредственно на коллектор, то он может быть заменен конической частью той же самой длины и с такими же диаметрами входного и выходного отверстий.

После этой части, выпуск не ограничивается, но диаметр трубы не может быть больше, чем на выходе из катализатора.

Если каталитический нейтрализатор является неотъемлемой частью выпускного коллектора, возможно только удаление внутренних частей каталитического нейтрализатора.

Кислородный датчик может быть удален, только если он находится в свободной части выпускной трубы.

#### **Прокладка головки цилиндров:**

Материал свободный, но толщину изменять нельзя.

#### **Круз-контроль:**

Управление может быть отсоединено.

#### **Только для ралли:**

Число цилиндров ограничено 6.

Рабочий объем следующим образом ограничен для атмосферных двигателей:

а) Атмосферные двигатели:

3 литра максимум для двигателей с двумя клапанами на цилиндр.

2,5 литра максимум для двигателей больше, чем с двумя клапанами на цилиндр.

б) Двигатели с турбонаддувом:

Номинальный рабочий объем цилиндров ограничен 2500 см<sup>3</sup> максимум.

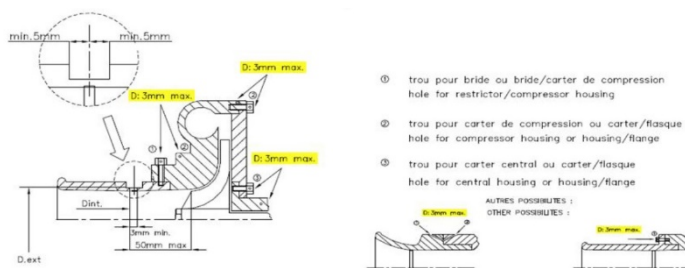
Система наддува должна соответствовать омологации двигателя.

Все автомобили с наддувом должны быть оснащены рестриктором, установленным на корпус компрессора.

Такой рестриктор, обязательный на ралли, не запрещен в других соревнованиях, на усмотрение участника.

Весь воздух необходимый для питания двигателя должен проходить через этот рестриктор, который должен соответствовать следующим требованиям:

Максимальный внутренний диаметр рестриктора – 33 мм. Он должен быть выдержан на длине 3 мм, в направлении потока воздуха от плоскости, перпендикулярной к оси вращения турбины и расположенной в 50 мм вверх по потоку от плоскости проходящей через верхние по потоку оконечности турбинных лопаток (см. Рисунок 254-4).



Этот диаметр должен быть соблюден, независимо от температурных условий.

Внешний диаметр рестриктора в его самом узком месте должен быть менее 39 мм и должен сохраняться на расстоянии 5 мм в каждую сторону.

Монтаж рестриктора на турбоагнетатель должен быть выполнен таким способом, что два винта должны быть полностью удалены из корпуса компрессора или рестриктора, чтобы отделить рестриктор от компрессора.

Присоединение посредством винта с иглой не разрешено.

Для установки рестриктора, разрешается удалять материал с корпуса компрессора, и добавлять его, с единственной целью установки рестриктора на корпусе компрессора. Головки винтов/болтов должны быть просверлены так, чтобы они могли быть опломбированы.

Рестриктор должен быть сделан из цельного куска материала и может иметь отверстия для установки и пломбирования. Отверстия можно делать в крепежных винтах, в рестрикторе (или соединении рестриктор/корпус компрессора), корпусе компрессора (или соединении корпус/фланец) и корпусе турбины (или соединении корпус/фланец) (см. Рисунок 254-4).

В случае двигателя с двумя параллельными компрессорами, каждый компрессор должен быть ограничен рестриктором со внутренним диаметром 22,6 мм.

#### **Дизельный двигатель:**

Для автомобилей с дизельными двигателями, рестриктор должен иметь максимальный внутренний диаметр 35 мм и внешний диаметр 41 мм, с учетом условий, изложенных выше (этот диаметр может быть пересмотрен в любой момент без уведомления).

В случае двигателя с двумя параллельными компрессорами, каждый компрессор должен быть ограничен рестриктором с максимальным внутренним диаметром 22,7 мм. и максимальным наружным диаметром 28,7 мм, на указанных выше условиях.

### **6.2. Трансмиссия**

#### **6.2.1. Сцепление:**

Диск свободный, включая вес, с сохранением числа. Диаметр может быть увеличен.

#### **6.2.2. Коробка передач:**

Внутренности коробки передач не ограничиваются.

Число зубьев и передаточные отношения, указанные в карте омологации, должны быть сохранены.

Шарниры привода переключения передач не ограничиваются.

Омологированная схема включения передач должна быть сохранена.

#### **6.2.3. Дифференциал:**

Использование механического дифференциала повышенного трения разрешено, при условии, что он омологирован и может быть установлен в серийный корпус. Для его установки, внутренняя часть оригинального корпуса дифференциала может быть изменена.

"Нагрузочные углы" корпуса сателлитов и числа дисков не могут быть изменены по сравнению серийным или омологированным дифференциалом. Однако, толщина дисков может быть изменена.

"Механический дифференциал с повышенным трением" – это любая система, которая работает механически, то есть без помощи гидравлических или электронных систем.

Вязкостная муфта не рассматривается как механическая система.

Если омологированное транспортное средство оснащено вязкостной муфтой, она может быть сохранена, но нельзя будет добавить другой дифференциал.

Если оригинальный автомобиль оборудован дифференциалом с электронным управлением, то электронный блок управления не ограничивается, однако он должен быть полностью взаимозаменяем с оригинальным блоком (т.е. дифференциал должен работать при замене блока на стандартный).

Датчики и актуаторы со стороны входа, равно как и их функции, должны быть стандартными.

Никакие датчики не могут быть добавлены, даже с целью регистрации данных.

Электрический жгут не может быть изменен.

#### 6.2.4. **Полуоси:**

Должны быть оригинальными или омологированными.

#### 6.3. **Подвеска**

Регулировка настроек пружин и амортизаторов из салона запрещена.

Разрешается усиление структурных элементов подвески (за исключением стабилизаторов поперечной устойчивости) и точек их крепления с добавлением материала. Усиление подвески не должно приводить к образованию полостей. Две отдельные части подвески не должны соединяться в одну.

#### **Пружины:**

Опоры пружин могут быть регулируемы, если части, осуществляющие регулировку (опоры пружины), являются частью пружин и не составляют единого целого с оригинальной подвеской/кузовом (могут быть удалены).

#### **Цилиндрические пружины:**

Длина свободная, как и число витков, диаметр прутка, внешний диаметр, тип пружины (прогрессивный или нет) и форма опор пружины.

Число пружин и их опор не ограничивается, при сохранении последовательного расположения.

#### **Листовые рессоры:**

Длина, ширина, толщина и вертикальная кривизна свободны.

#### **Торсионы:**

Диаметр свободный.

Разрешенные изменения по пружинам подвески не позволяют игнорировать п. 205 карты омологации (минимальная высота от центра крышки ступицы до колесной арки).

#### **Узел "пружина + амортизатор":**

Такой узел разрешен, даже если он не устанавливается на серийный автомобиль, но при условии, что оригинальная пружина удалена.

#### **Амортизаторы:**

Свободны, при условии, что их число, их тип (телескопический, рычажный, и т.д.), их рабочий принцип (гидравлический, фрикционный, и т.д.), и их точки крепления остаются неизменными.

Проверка принципа действия амортизатора должна выполняться следующим образом:

Как только пружины и/или торсионы будут удалены, автомобиль должен опуститься до жестких упоров меньше, чем за 5 минут.

Резервуары амортизатора могут быть прикреплены на неизменный корпус автомобиля.

Если амортизаторы имеют отдельные резервуары, расположенные в салоне или в неотделенном от салона багажнике, они должны быть прочно закреплены и должны иметь защиту.



Сайлент-блок может быть заменен «шаровым» шарниром, но только при условии, что амортизатор не имеет никакой направляющей функции.

Для ралли, проходящих на Африканском континенте, сайлент-блок может быть заменен «шаровым» шарниром, даже если амортизатор имеет направляющую функцию.

Газонаполненные амортизаторы, относительно их рабочего принципа, будут рассматриваться как гидравлические амортизаторы.

Если для замены амортизирующего элемента подвески типа «Мак-Ферсон» или аналогичной ей по принципу работы необходимо полностью заменить телескопирующий узел и/или стойку, то вновь устанавливаемые части должны быть механически эквивалентны оригинальным и иметь те же самые точки крепления.

Для подвесок типа «Мак-Ферсон» форма опор пружины свободная. Их материал свободный.

В случае масло-пневматической подвески сферы могут быть заменены с изменением их размеров, формы и материала, но не их числа.

На сферы может быть установлен регулировочный вентиль, доступный снаружи автомобиля.

#### **Сайлент-блоки:**

Эластомер сайлент-блока может быть заменен новым материалом, форма свободная (максимальная твердость 80 единиц по Шору – Тип А).

### **6.4. Колеса и шины**

#### **6.4.1. Колеса:**

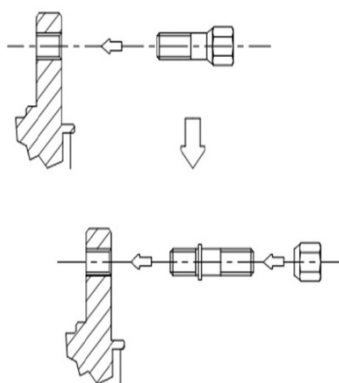
Колеса свободны, если соблюдены омологированная максимальная ширина (п. 801. b) и максимальный диаметр (п. 801. a).

Использование колес с меньшими размерами разрешено.

Кованые колеса из магния запрещены (включая стандартные колеса).

Они должны быть закрыты крыльями (та же самая система проверки как в Группе А, Статья 255-5.4), и максимальная колея, указанная в карте омологации, должна быть соблюдена.

Крепление колес болтами, может быть изменено на крепление шпильками и гайками при условии, что число точек крепления и диаметр резьбы соблюдены: см. рисунок 254-1.



254-1

Колесные гайки могут быть заменены, при условии, что они будут выполнены из стали.

Установка воздушных экстракторов на колесах запрещена.

#### **6.4.2. Шины:**

Шины свободны при условии, что они могут быть установлены на дисках.

Запрещено использование любого устройства для поддержания работоспособности шины, имеющей внутреннее давление, не более, чем атмосферное. Внутренность шины (пространство между ободом и внутренней поверхностью шины) должно быть заполнено только воздухом.

### 6.4.3. **Запасное колесо:**

Запасное колесо (колеса) обязательны, если упомянуто(ы) в карте омологации.

Запасное колесо может быть перенесено внутрь салона, при условии, что оно надежно закреплено и не занимает место, предназначенное для экипажа.

### 6.5. **Тормозная система**

За исключением изменений, разрешенных регламентом, тормозная система должна быть оригинальной либо омологированной.

Электронный блок управления тормозной системой не ограничивается, однако он должен быть полностью взаимозаменяем с оригинальным блоком (т.е. тормозная система должна работать при замене блока на стандартный).

Датчики и актюаторы со стороны входа, равно как и их функции, должны быть стандартными.

Никакие датчики не могут быть добавлены, даже с целью регистрации данных.

Электрический жгут не может быть изменен.

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

Тормозные щиты могут быть удалены или согнуты.

Если автомобиль оснащен сервоприводом тормозов, это устройство может быть отсоединено или заменено на омологированный комплект. То же самое относится к антиблокировочной тормозной системе (ABS).

Если антиблокировочная тормозная система отсоединена или удалена, разрешено использовать механический распределитель задних тормозных усилий, омологированный изготовителем.

Разрешается установка одной дополнительной пружины в цилиндры суппортов и замена уплотнителей и пыльников суппортов.

Магистраль тормозной системы могут быть заменены магистральями авиационного типа.

Может быть добавлено устройство для очистки от дорожной грязи, которая собирается на тормозном диске и/или колесе.

#### 6.5.1. **Ручной тормоз:**

Механический ручной тормоз может быть заменен омологированной гидравлической системой, однако диагональная тормозная схема (X-образная схема) либо оригинальная тормозная схема не могут быть заменены. Разрешается изменять расположение системы гидравлического ручного тормоза, при условии, что она останется на омологированной позиции (на центральном тоннеле).

### 6.6. **Рулевое управление**

Магистраль, соединяющие насос сервоусилителя и рейку, можно заменять на магистраль, соответствующие статье 253.3.2 приложения J ФИА.

### 6.7. **Кузов**

#### 6.7.1. **Снаружи:**

Колпаки колес должны быть удалены.

Защитные крышки фар могут быть установлены при условии, что их единственная функция состоит в защите стекла и что они не имеют никакого влияния на аэродинамику автомобиля.

Только на ралли разрешена установка устройств для защиты автомобиля снизу. Это должна быть реальная защита снизу. Необходимо предусмотреть расстояние от дорожной поверхности. Защита должна быть съемная и предназначенная исключительно и определено для того, чтобы защищать следующие части: двигатель, радиатор, подвеску, коробку передач, бак, трансмиссию, рулевое управление, выпуск, огнетушители.

Защита снизу может простираться на всю ширину нижней части переднего бампера, но только впереди осей передних колес.

Разрешены дополнительные крепления (в дополнение к оригинальным, которые должны быть сохранены) элементов кузова (бампер, расширения крыльев и т.д.).

Крепления переднего и заднего бамперов не могут быть изменены.

Способ крепления крышки топливного бака – свободный.

Замена щеток переднего и заднего стеклоочистителя разрешена.

Пластиковые звукоизоляционные материалы могут быть удалены из колесных арок. Эти пластиковые элементы можно заменять на алюминиевые или пластиковые элементы той же формы.

Люк на крыше автомобиля разрешен, если он предназначен исключительно для вентиляции кабины.

#### 6.7.2. **Внутри:**

Передние сиденья могут быть перемещены назад, но не далее вертикальной плоскости, определяемой передним краем оригинального заднего сиденья.

Это ограничение относится к верхней части переднего сиденья (если оно без подголовника), а если подголовник интегрирован в сидение, то к задней крайней точке плеч водителя.

Задние сиденья могут быть удалены. Задние ремни безопасности могут быть удалены.

6.7.2.1. Если топливный бак установлен в багажнике и задние сидения удалены, несгораемая и непроницаемая для жидкости переборка должна отделять салон от топливного бака.

В случае двухобъемного автомобиля, можно использовать не структурную разделительную прозрачную стенку из невоспламеняющейся пластмассы между кокпитом и местом расположения бака.

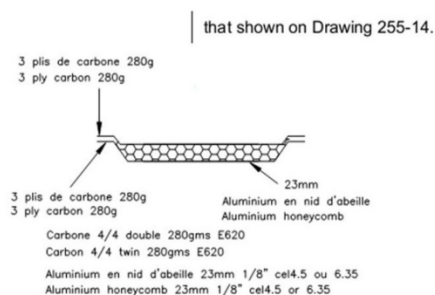
#### 6.7.2.2. **Приборная панель:**

Приборная панель и центральная консоль должны остаться оригинальными.

#### 6.7.2.3. **Двери – боковая обшивка:**

Разрешается удалять материал звукоизоляции из дверей, при условии, что это не изменяет форму дверей.

а) Разрешается удалять обшивку дверей и штанг боковой защиты, чтобы установить боковую защитную панель, которая сделана из композитных материалов. Минимальная конфигурация этой панели должна соответствовать рисунку 255-14.



255-14

б) Если оригинальная конструкция дверей не изменяется (полностью или частично удаляются трубы или добавляются части конструкции), то дверные панели могут быть изготовлены из: металлического листа толщиной не менее 0,5 мм; карбоновой панели толщиной не менее 1 мм; другого плотного и негорючего материала толщиной не менее 2 мм.

Эти правила относятся также и к обшивкам двухдверного автомобиля, расположенным ниже заднего бокового окна.

Защитная боковая панель должна простирается не менее чем: от основания двери до максимальной высоты штанги боковой защиты двери.

Разрешено заменять электрические стеклоподъемники ручными. Разрешено заменять ручные стеклоподъемники электрическими.

**6.7.2.4. Пол:**

Ковры свободны и, таким образом, могут быть удалены.

**6.7.2.5. Другие материалы звукоизоляции и облицовки:**

Иные материалы звукоизоляции и облицовки, чем упомянутые в пунктах 6.7.2.3 (Двери) и 6.7.2.2 (Приборная панель), могут быть удалены.

**6.7.2.6. Система обогрева:**

Оригинальное оборудование для обогрева должно быть сохранено.

Перечисленные ниже части системы кондиционирования могут быть удалены: конденсор и вспомогательный вентилятор, бак для жидкости, испаритель и вентилятор, расширительный клапан, а также любые трубки, соединители, контакторы и переключатели, датчики и исполнительные элементы, необходимые для функционирования системы.

Удалять компрессор кондиционера разрешено только, если его система привода полностью независима от любых других систем. В противном случае, его удаление должно быть омологировано.

Компрессор может быть отключен.

Если какие-то элементы являются общими с системой обогрева, они должны быть сохранены.

6.7.2.7. Съёмная задняя полка в двухобъемных автомобилях может быть удалена.

**6.7.3. Дополнительное оборудование:**

Разрешено устанавливать любые дополнительные элементы, которые не имеют никакого влияния на поведение автомобиля, например, оборудование, которое улучшает эстетику или комфорт внутри автомобиля (освещение, обогрев, радио, и т.д.).

Эти аксессуары не могут ни в коем случае увеличивать мощность двигателя, или влиять на рулевое управление, трансмиссию, тормоза, или управляемость, даже косвенным способом.

Все органы управления должны сохранять функции, предусмотренные для них изготовителем.

Они могут быть доработаны, чтобы облегчить их использование и удобство, например, более длинный рычаг ручного тормоза, дополнительные накладки на педаль тормоза и т.д.

Разрешено:

1) Измерительные приборы типа спидометров и т.д. могут быть установлены или заменены и могут иметь иные функции. Такая установка должна быть травмобезопасной. Однако спидометр не может быть удален, если это запрещено Дополнительным Регламентом соревнования.

Радиоприемник/оборудование HiFi могут быть удалены.

2) Звуковой сигнал может быть заменен и/или добавлен дополнительный, в пределах доступа пассажира. Сигнал не обязателен на закрытых трассах.

3) Стопорный механизм ручного тормоза может быть модифицирован с целью получения моментальной расфиксации.

4) Рулевое колесо свободно. Система противоугонной блокировки рулевой колонки может быть отключена.

Механизм быстрого съема рулевого колеса должен состоять из фланца, концентрического с рулевым колесом, окрашенного в желтый цвет путем анодирования или нанесением иного стойкого покрытия и располагаться на рулевой колонке за рулевым колесом.

Для отсоединения необходимо тянуть фланец вдоль оси рулевого колеса.

5) Дополнительные отделения могут быть добавлены к перчаточному ящику, также как дополнительные карманы к дверям, при условии, что используются оригинальные панели.

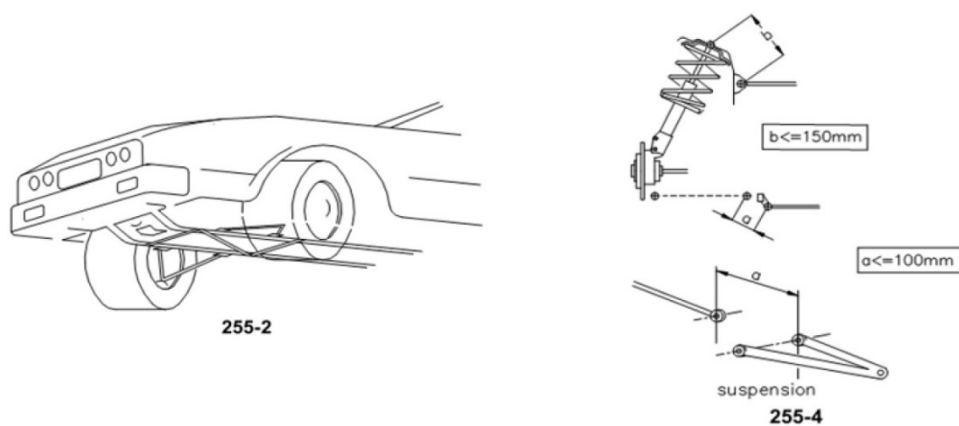
6) Изоляционный материал может быть добавлен к существующим перегородкам для защиты пассажиров от огня и тепла.

#### 6.7.4. Усиления:

Усилительные распорки могут быть установлены на точки крепления подвески к кузову или шасси одной и той же оси, по разные стороны от продольной оси автомобиля, при условии, что они съемные и крепятся посредством болтов.

Расстояние между точкой крепления подвески и точкой крепления распорки не может превышать 100 мм, если она не является: поперечной распоркой, омологированной с каркасом безопасности или верхней штангой, прикрепленной к подвеске «Мак-Ферсон» или подобной.

В последнем случае, максимальное расстояние между точкой крепления штанги и центром верхнего шарнира составляет 150 мм (рис.255-2 и 255-4).

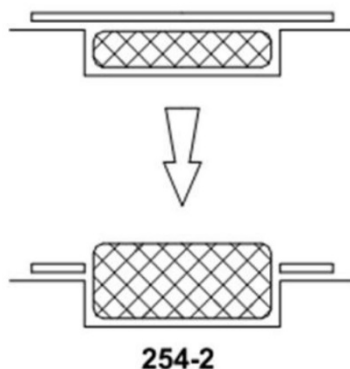


Кроме этих точек, распорка не должна крепиться на кузове или механических частях.

Если серийный автомобиль оборудован усилительной штангой, разрешено заменять ее и устанавливать штангу, соответствующую описанным выше требованиям.

Усиление поддресоренных частей разрешено при условии, что используемый материал повторяет форму оригинального материала и находится в контакте с ним.

6.7.5. Если оригинальное запасное колесо размещается в закрытом отсеке, и если оно заменено более широким, расположенным в том же месте, то разрешено из крышки, закрывающей этот отсек, удалять поверхность, образованную диаметром нового колеса (см. рисунок 254-2).



## 6.8. Электрическая система

### **Батарея:**

Модель, емкость и кабели для подключения аккумулятора свободны. Напряжение батареи и место ее расположения должны быть сохранены.

Переключатели батареи могут быть размещены у пассажирских мест.

### **Генератор:**

Может быть заменен более мощным. Генератор постоянного тока не может быть заменен генератором переменного тока и наоборот.

**Система освещения:** Дополнительные фары в количестве не более 6 штук, включая соответствующие реле, разрешены, при условии, что они разрешены законами страны проведения соревнований.

Если сохранены серийные противотуманные фары, они будут причислены к дополнительным.

Эти фары не могут быть встроены в кузов. Фары и другие внешние световые приборы должны всегда быть парными.

Оригинальные фары могут быть отключены и закрыты липкой лентой.

Если соблюдаются настоящие положения, они могут быть заменены другими фарами.

Фонарь заднего хода может быть установлен, если он включается только, когда рычаг управления коробкой передач находится в положении "задний ход", и при условии, что требования ПДД соблюдены.

Плавкие предохранители могут быть добавлены в электрическую систему.

## 6.9. Топливная цепь

Если оригинальный бак оснащен электрическим насосом и внутренним фильтром, то при использовании баков FT3.5, FT5 или FT3 1999 или иных топливных баков, омологированных изготовителем и присутствующих в карте омологации, разрешено применять внешний фильтр и насос с характеристиками, идентичными омологированным.

Баки FT3.5, FT5 или FT3 1999 могут быть запасными баками серийного автомобиля, только если соблюдаются следующие условия:

Эти части должны быть надежно защищены.

Установка второго топливного насоса разрешена, но это должен быть только запасной топливный насос, и его подключение должно быть возможно, только когда автомобиль неподвижен и посредством чисто механического устройства, расположенного отдельно от насосов.

Заправочные отверстия не могут быть расположены в оконном проеме.

Если используются баки FT3.5, FT5 или FT3 1999, то топливопроводы должны быть заменены линиями авиационного типа, схема их прокладки произвольна. Если используется серийный бак, эта замена необязательна.

Для прохождения подводящих и отводящих магистралей топливного бака разрешается проделать в полу два отверстия максимальным диаметром по 60 мм (или эквивалентной площади).

Если автомобиль оснащен топливными баками FT3.5, FT5 или FT3 1999, то полная вместимость топливных баков не должна превысить указанную в карте омологации Группы N (ст. 401.d), за исключением участия в ралли.

В этом случае, общая вместимость баков не должна превысить следующие пределы, в зависимости от рабочего объема двигателя:

До 700 см<sup>3</sup>: 60 литров

Более чем 700 см<sup>3</sup> и до 1000 см<sup>3</sup>: 70 литров

Более чем 1000 см<sup>3</sup> и до 1400 см<sup>3</sup>: 80 литров

Более чем 1400 см<sup>3</sup>: 95 литров

Для двухобъемных автомобилей, омологированных с 01.01.1998, с топливным баком, установленным в багажном отделении, огнеупорный и непроницаемый для жидкости кожух должен окружать топливный бак и его заправочные отверстия.

Для трехобъемных автомобилей, омологированных с 01.01.1998, огнеупорная и непроницаемая для жидкости перегородка должна отделять салон от топливного бака.

Однако рекомендуется, чтобы эта непроницаемая для жидкости перегородка была заменена непроницаемым для жидкости кожухом, аналогично двухобъемному автомобилю.

#### **6.10. Домкрат и "колесный гайковерт"**

Точки поддомкрачивания могут быть усилены, перемещены и увеличены в количестве. Эти разрешения касаются исключительно точек поддомкрачивания.

Домкрат должен приводиться в действие исключительно вручную (первым либо вторым пилотом), т.е. без помощи любой системы с гидравлическим, пневматическим или электрическим источником энергии.

Колесный гайковерт должен обеспечивать одновременное откручивание не более чем одной гайки.

#### **6.11. Каркас безопасности**

На автомобилях с эффективным рабочим объемом цилиндров после изменения свыше 2 литров и омологированных после 01 января 2006 каркас безопасности должен быть омологирован или сертифицирован НАФ или омологирован ФИА.

### **7. ИЗМЕНЕННЫЕ АВТОМОБИЛИ С ЭФФЕКТИВНЫМ РАБОЧИМ ОБЪЕМОМ ЦИЛИНДРОВ СВЫШЕ 2 ЛИТРОВ**

Указанное ниже относится только к автомобилям с эффективным рабочим объемом цилиндров свыше 2 литров, измененным для ралли. Данные положения являются дополнением к вышенаписанной части регламента.

При возникновении противоречий между нижеперечисленными положениями и статьями с 1 по 6, преимущественную силу будут иметь нижеперечисленные положения для измененных автомобилей с эффективным рабочим объемом цилиндров свыше 2 литров.

Любые болты, шпильки и гайки могут заменены при условии, что они являются допустимыми деталями.

#### **7.1. Минимальный вес (только для автомобилей с приводом на 4 колеса)**

а) Данная статья применяется только для автомобилей, омологированных после 01.01.2006, участвующих в ралли. Минимальный вес автомобиля – 1350 кг при следующих условиях:

Это реальный вес пустого автомобиля без первого и второго водителей и их экипировки и максимум с одним запасным колесом на борту.

Если на борту находятся два запасных колеса, то перед взвешиванием одно из них должно быть удалено.

Ни в какой момент соревнования вес автомобиля не может быть меньше, чем указано в настоящей Статье.

В случае сомнений во время взвешивания, экипировка первого и второго водителей должна быть удалена, включая шлемы, однако наушники, внешние по отношению к шлему могут быть оставлены в автомобиле.

Разрешено применение балласта, на условиях статьи 252-2.2 приложения J МСК ФИА.

б) Только для ралли, минимальный вес автомобиля (при условиях статьи 7.1.а) с экипажем в полном составе (водитель + штурман + полная экипировка водителя и штурмана) должен быть: минимальный вес указанный в ст.7.1.а.+ 160 кг.

#### **7.2. Двигатель**

##### **7.2.1. Система сбора данных:**

Разрешена система сбора данных, даже если ею не комплектуется серийный автомобиль.

Она может подсоединяться только к:

- Серийным датчикам
- Следующим датчикам, которые можно устанавливать дополнительно, и которые измеряют: температуру воды, температуру масла, давление масла и частоту вращения коленчатого вала двигателя.

Обмен данных с автомобилем возможен только посредством подсоединяемого кабеля или жесткого электронного носителя информации.

#### 7.2.2. Система "Анти-лаг":

Для активации системы «Анти-лаг» разрешено добавлять переключатель с соответствующим электрожгутом.

#### 7.3. Привод переключения передач

##### 7.3.1. Передний и задний дифференциалы

Разрешены только многодисковые дифференциалы повышенного трения механического типа.

Многодисковые дифференциалы повышенного трения механического типа должны:

- Происходить от серийной модели, либо быть омологированы в Варианте Опций для Группы N.

Многодисковый дифференциал повышенного трения механического типа – это любая система, которая работает чисто механически, то есть, без помощи гидравлической или электрической систем.

Вязкостная муфта (сцепление) не рассматривается как механическая система.

Любой дифференциал с электронным управлением запрещен.

Число и тип дисков не ограничиваются.

##### 7.3.2. Смазка:

Коробка передач и дифференциал: Дополнительные устройства для смазки и охлаждения масла разрешены, если они омологированы в Варианте Опций для группы N.

#### 7.4. Колеса и шины

Комплектные колеса (равно как и колея) не ограничиваются при условии, что они полностью размещаются в оригинальном кузове; это означает, что при виде сверху во время измерения верхняя часть комплектного колеса, расположенная над центром колесной ступицы, должна быть полностью закрыта кузовом.

Крепление колес болтами можно свободно менять на крепление шпильками и гайками.

Использование мотоциклетных покрышек запрещено.

Диски должны быть в обязательном порядке отлиты из чугуна или отштампованы из стали:

- Для гравийных ралли максимальный размер диска 7" x 15".

Если диски изготовлены не методом литья из алюминия, то минимальный вес дисков размером 6,5 x 15 или 7 x 15 составляет 8,6 кг.

- Дополнительным регламентом соревнования (например, ралли по снежным дорогам) может быть предписано применение дисков с максимальным размером 5,5" x 16".

- Для асфальтовых ралли разрешены диски с максимальным размером 8" x 18".

Материал дисков 8" x 18" свободный, при условии, что они литые., а минимальный вес диска 8" x 18" – 8,9 кг.

Накладные воздушные экстракторы на колесах запрещены.

#### 7.5. Задние боковые окна

В 4- и 5- дверных автомобилях стеклоподъемники задних окон могут быть заменены любым устройством, фиксирующим задние боковые окна в закрытом положении.



**ГЛАВА 2 «Дополнительный технический регламент для автомобилей группы CRC CAR, участвующих в китайских ралли 2018 года»**

		CRC CAR с приводом на 4 колеса	CRC CAR с приводом на 2 колеса
1	Двигатель	Двигатель должен быть любым двигателем из производственной линейки производителя автомобиля (любой стороны объединенного предприятия). Двигатель должен быть той же модели, что на оригинальном серийном автомобиле. Рабочий объем для двигателей с турбонаддувом, за исключением двигателей, омологированных до 01.01.2018 года, составляет 2,0 л (2,0 T), а для атмосферных двигателей – 3,0 л.	Двигатель должен быть любым двигателем из производственной линейки производителя автомобиля (любой стороны объединенного предприятия). Двигатель должен быть той же модели, что на оригинальном серийном автомобиле. Рабочий объем для двигателей с турбонаддувом составляет 2,0 л (2,0 T), а для атмосферных двигателей – 3,0 л.
2	Омологация	Омологировается Федерацией автомобильного и мотоциклетного спорта Китая в соответствии с положениями документа «Способы омологации автомобилей участников китайских автомобильных ралли 2018 года».	
3	Турбонаддув	Любое оборудование, механическим способом нейтрализующее задержки в работе турбины и по оказываемому действию аналогичное системе «Анти-лаг», запрещено.	
4	Привод	На 4 колеса	На 2 колеса
5	Спортивный кодекс	ФАСК оставляет за собой право окончательного толкования настоящего Регламента.	
6	Разрешенные и ограниченные изменения и добавления	Разрешается изменять любые элементы, не упомянутые в настоящем Регламенте как запрещенные к изменению.	
7	Минимальный вес	1 200 кг	1 080 кг

8	Требования безопасности	Помимо положений настоящего Регламента, требования к модификациям по безопасности указаны в «Регламенте модификаций по безопасности для серийных автомобилей участников китайских автомобильных соревнований 2018 года».	
9	Рестриктор турбины	Перед входным отверстием турбины должен быть установлен рестриктор с максимальным внешним диаметром 35 мм. Требования к установке рестриктора указаны на рис. 254-4.	
10	Ширина кузова	В самом широком месте ширина кузова (без учета зеркал заднего вида) должна составлять не более 1 875 мм. Максимальная ширина колесной оси между внешней стороной колес по центральной линии – 1 820 мм.	В самом широком месте ширина кузова (без учета зеркал заднего вида) должна составлять не более 1 820 мм.
11	Кузов и шасси	Кузов (за исключением крыльев, крышки капота и крышки багажника), материал, форма и конструкция шасси должны остаться в оригинальном состоянии. Разрешены изменения кузова, вызванные изменениями в подвеске или трансмиссии. Разрешены изменения задних крыльев.	



# SILK WAY

