

Розроблено
Комітет дрифтингу ФАУ
Протокол від 16.03.2026

Затверджено
Комісія автомобільного спорту ФАУ
Рішення від 09.04.2026

ЗАГАЛЬНИЙ РЕГЛАМЕНТ
ЧЕМПІОНАТУ УКРАЇНИ, КУБКУ УКРАЇНИ, НАЦІОНАЛЬНОЇ СЕРІЇ
З ДРІФТИНГУ

ДОДАТОК №6

ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ

до автомобілів, що беруть участь в Чемпіонаті України, Кубку України та Національних серіях клас «PRO-2»

1. ЗАГАЛЬНІ УМОВИ

- 1.1. До участі у Чемпіонаті України, Кубку України та Національних серіях (змаганнях) допускаються легкові автомобілі серійного виробництва з двигунами внутрішнього згоряння, підготовлені відповідно до цих Технічних вимог, кузовні автомобілі з закритими колесами, капотом, решітками радіатора, лобовим склом. Допускаються купе, седани, хетчбеки, пікапи, універсали, якщо такими були базові транспортні засоби. А також, родстери і кабриолети виключно із дахом типу “хард топ”.
- 1.2. Допускаються автомобілі лише з приводом на задню вісь.
- 1.3. Автомобілі з приводом на передню вісь, а також повнопривідні автомобілі не допускаються до участі у Змаганнях.
- 1.4. До участі у Чемпіонаті України, Кубку України та Національних серіях не допускаються спортивні прототипи і транспортні засоби на просторовій рамі.
- 1.5. На технічну та адміністративну перевірку має бути наданий технічний паспорт ФАУ або іншої національної автомобільної федерації (далі НАФ), яка є членом FIA.
- 1.6. На технічний контроль автомобілі мають бути надані у повністю спорядженому, укомплектованому, справному та чистому стані.

2. ВИМОГИ БЕЗПЕКИ

- 2.1. Каркас безпеки обов'язковий, має відповідати основним вимогам ст. 269 додатка «J» МСК FIA. Будь-який каркас, сертифікований НАФ, повинен бути ідентифікований за допомогою ідентифікаційної пластини, закріпленої виробником до каркасу. Пластина закріплена за допомогою зварного з'єднання або наклейки, що не руйнується та яку не можна зняти чи перемістити. Ідентифікаційна пластина повинна містити таку інформацію: назву виробника, сертифікаційний номер

омологації НАФ, серійний номер каркасу. До кінця 2026 року допускаються автомобілі обладнані каркасом безпеки згідно вимог ст. 253 додатка «J» МСК FIA.

- 2.2. У місцях, де можливий контакт шолома або частин тіла водія з каркасом безпеки, обов'язково застосовувати для захисту незаймисті накладки на каркас. Накладки повинні відповідати стандартам FIA 8857-2001.

3. СИДІННЯ

- 3.1. Сидіння водія повинно відповідати стандарту FIA 8855-1999, 8855-2021 або 8862-2009.
- 3.2. Дозволяється застосування сидінь з простроченим терміном придатності, при цьому їх стан має бути задовільним. При цьому, якщо під час технічної перевірки стан сидіння буде визнано незадовільним, автомобіль до змагання не допускається.
- 3.3. Кріплення спортивних сидінь мають відповідати вимогам Ст. 253 пар. 16 Додатка «J» МСК FIA.

4. РЕМЕНІ БЕЗПЕКИ

- 4.1. Ремені безпеки мають відповідати діючій омологації FIA: 8853-2016, 8853/98, 8854/98, а також SFI 16.1/16.5. Дозволяється використовувати ремені безпеки з кількістю точок кріплення не менше 6-х, обладнаних центральною застібкою поворотної або натискної дії.
- 4.2. Кріплення ременів безпеки мають відповідати вимогам ст. 253 додатка «J» МСК FIA.

5. ПРОТИПОЖЕЖНЕ ОБЛАДНАННЯ

- 5.1. Обов'язкова наявність в автомобілі одного або двох вогнегасників сумарною масою вогнегасного складу не менше 4 кг. Рекомендується застосування вогнегасників сертифікованих FIA та/або порошкових закачаного типу (з манометром) ОП.
- 5.2. Кріплення вогнегасника мають бути розташовані в легкодоступному для водія місці і відповідати вимогам Ст.253 Додатку «J» МСК FIA.
- 5.3. Вогнегасник може бути замінений системою пожежогасіння.
- 5.4. Система пожежогасіння повинна відповідати наступним вимогам:
 - A. Встановлення системи повинно відповідати статті 253-7.2 Додатка J до МСК FIA, відповідно до специфікацій виробника, всередині відсіку водія і повинно бути видимим ззовні автомобіля.
 - B. Лише спеціально сертифіковані для пожежогасіння системи FIA Технічний лист No.16, FIA 8865-2015 (Технічний список № 52) або SFI spec 17.1 будуть допущені.
 - C. Якщо паливний бак знаходиться під автомобілем або використовується стоковий бак, третє сопло (форсунка) повинна бути спрямована в той бік паливного бака, звідки надходять паливні магістралі або ж до панелі, через яку здійснюється доступ до паливного баку/осередку.

- D. Всі пожежні системи повинні бути сертифіковані і обслуговуватися один раз на 2 роки. Підтвердження цього сервісу має бути надруковано на зовнішньому боці пляшки/ємності.
 - E. Необхідний вільний доступ маршала до чеки системи пожежогасіння.
 - F. Мінімальна кількість вогнегасної речовини від 4 кг.
 - G. Запобіжні штифти (якщо вони є) повинні бути позначені червоним прапорцем і видалені перед виїздом у потенційну зону виникнення займання.
- 5.5.** Всі системи повинні бути обладнані вимірювачами тиску. Це не стосується систем без тиску з картриджем з основою CO2.
- 5.6.** Інформація, що повинна бути видима:
- A. Тип вогнегасної речовини.
 - B. Вага або об'єм вогнегасної речовини.
 - C. Дата, до якої повинен бути перевірений вогнегасник, повинна бути не більше 2 років після дати останньої заправки або перевірки.
 - D. Дата останньої перевірки.
 - E. Місткість.
- 5.7.** Всі пускові системи зі своїм власним джерелом живлення допускаються за умови, що всі вогнегасники/системи пожежогасіння можуть працювати в разі відмови основного ланцюга живлення.
- A. Водій, коли сидить пристебнутий ременями, з встановленим кермовим колесом, повинен безперешкодно мати можливість запустити систему пожежогасіння.
 - B. Тумблер/пусковий пристрій повинен бути встановлений на торпедо або центральній консолі і має бути маркований червоною буквою 'E' всередині білого кола мінімальним діаметром 5 см із червоним ободом.
 - C. Другий пусковий пристрій/вимикач протипожежної системи повинен бути встановлений для зовнішнього доступу.
 - D. Дозволені місця для встановлення другої кнопки пуску - уздовж А-подібної стійки або під лобовим склом, поруч із розмикачем електричного кола, також повинно бути маркування буквою 'E' червоного кольору в білому колі з червоним краєм (Малюнок 1), мінімальним діаметром 10 см.



Малюнок 1

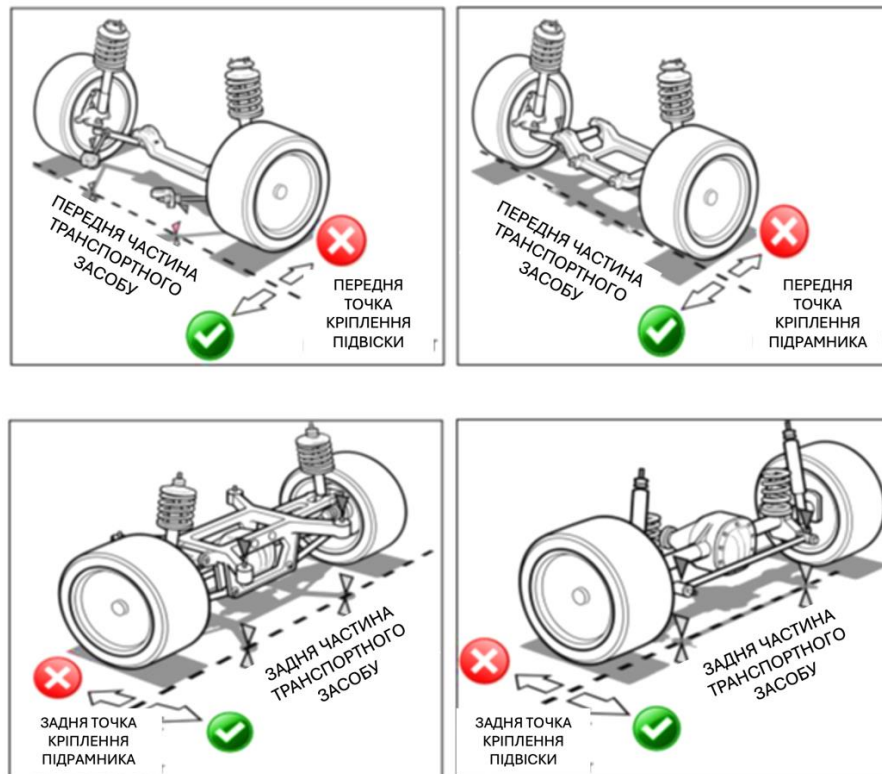
5.8. Сопла.

- A. Сопла / форсунки повинні бути того ж типу й розміру, що зазначені виробником для застосування відповідної вогнегасної речовини.
- B. Додатково сопла повинні розташовуватися в місці, передбаченому виробником.

5.9. Не допускається витікання будь-яких рідин або паливно-мастильних матеріалів з автомобіля.

6. ДОПУСТИМИ ЗМІНИ КУЗОВА АВТОМОБІЛЯ

6.1. Заборонено видаляти з метою полегшення несучі елементи кузова (поздовжні і поперечні ребра жорсткості і конструкції коробчастого перетину) в зоні між вертикальними площинами, утвореними передньою та задньою точками підвіски або точками кріплення підрамника відповідно до малюнка 2.



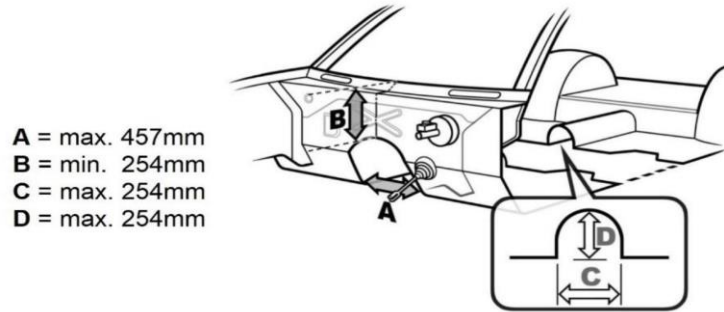
Малюнок 2

6.2. Оригінальна підлога, рама та/або несучий кузов від виробника повинні залишатися без структурних змін у зоні між горизонтальними площинами, утвореними оригінальною підлогою в найнижчій горизонтальній площині та дахом в найвищій горизонтальній площині.

6.3. Винятки до цього розділу :

- a. Трансмісійний тунель;
- b. Firewall ;

- c. Доопрацювання з метою встановлення паливного баку;
 - d. Кронштейни для кріплення сидінь;
 - e. Площини для встановлення каркасу безпеки;
- 6.4. До елементів в забороненій зоні, які можна видалити, належать оригінальна полиця для речей заднього скла, невикористані кронштейни для кріплення оригінальної рульової колонки, невикористані оригінальні кріплення склоочисників.
- 6.5. Дозволено замінити зовнішню панель даху на композитну панель.
- 6.6. Передній і задній підрамники повинні бути заводської конструкції і відповідати серійній конструкції конкретного автомобіля.
- 6.7. Переміщення переднього та заднього підрамників в будь-якій площині заборонено.
- 6.8. Дозволяється доопрацювання переднього підрамника з обов'язковим збереженням серійних точок кріплення до кузова, а також точок кріплення важелів підвіски.
- 6.9. Дозволяється доопрацювання заднього підрамника з метою встановлення альтернативного редуктора.
- 6.10. Дозволяється додавання до заднього підрамника додаткових кронштейнів з метою перенесення точок кріплення важелів підвіски в межах максимум 5 см у будь-якій площині відносно оригінальної точки кріплення.
- 6.11. Забороняється змінювати точки кріплення амортизаторів.
- 6.12. Дозволено посилення кузова матеріалом, прилеглим до нього та щоб він повторював форму без зміни зовнішнього вигляду, при цьому виготовлення кронштейнів кріплення двигуна, трансмісії може відходити від цих вимог.
- 6.13. При модифікації панелей і елементів несучого кузова нові деталі мають бути виготовлені з листової сталі товщиною не менше 0,8 мм.
- 6.14. Дозволяється заміна частини несучого елемента кузова (заднього і переднього лонжеронів) на вільну конструкцію, що забезпечує жорсткість кузова, у відповідності з Малюнок 2.
- 7. ПЕРЕГОРОДКА МІЖ МОТОРНИМ ВІДСІКОМ ТА ВІДСІКОМ ВОДІЯ «FIREWALL»**
- 7.1. Перегородка між моторним відсіком та відсіком водія є обов'язковою. Перегородка має бути виготовлена із сталі товщиною не менше 0,8 мм або алюмінію товщиною не менше 1,5 мм.
- 7.2. Будь-які отвори в перегородці повинні бути мінімального розміру для проходження елементів управління та/або проводів і повинні бути повністю герметичними, щоб запобігти проникненню рідин або полум'я з моторного відсіку у відсік водія.
- 7.3. Модифікації перегородки між моторним відсіком та відсіком водія і трансмісійного тунелю дозволені відповідно до Малюнок 3.

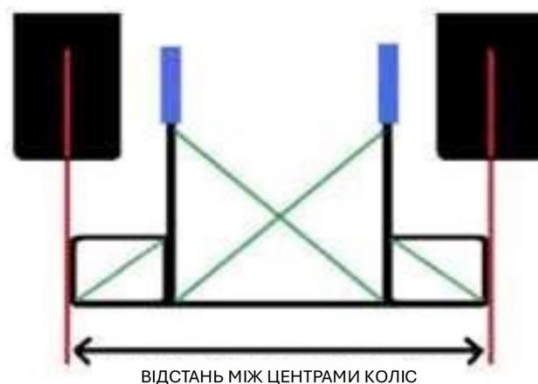


Малюнок 3

7.4. Довжина звуження від перегородки до початку заводського трансмісійного тунелю, не може перевищувати 915 мм.

8. ПІДСИЛЮВАЧ БАМПЕРА «БАШБАР»

- 8.1. Усі автомобілі повинні бути обладнані передніми та задніми підсилювачами бамперів, за винятком випадків, коли використовується оригінальний заводський бампер, включаючи оригінальний заводський підсилювач бамперу/опори, які кріпляться до оригінальних заводських точок кріплення.
- 8.2. Допускається виконання задніх і передніх трубчастих конструкцій типу «башбар» за умови якщо їх максимальна ширина не буде перевищувати відстань між центрами задніх або передніх коліс відповідно до малюнка 4.



Малюнок 4

- 8.3. Заборонено башбари/бампери з кріпленнями у вигляді амортизаторів, пружин, шарнірів.
- 8.4. «Башбар» повинен кріпитися до кузова мінімум у двох місцях, чотири болтами діаметром 10мм та з мінімальною міцністю 8.8 (згідно з ISO 898-1) на кожну точку кріплення.
- 8.5. Вимоги до труби, що використовується в даній конструкції:

- Максимальний діаметр труби – 40 мм.
- Товщина стінки – 1,6 до 3.2 мм.
- Труба безшовна холодно тягнута, матеріал – вуглецева нелегована сталь з вмістом вуглецю не більше 0.3%, або алюмінієвий сплав круглого або профільного типу.

9. КУЗОВНІ ЕЛЕМЕНТИ АВТОМОБІЛЯ

- 9.1. Допускається використання неоригінальних панелей кузова, переднього і/або заднього бамперів, бічних спідниць і крил виготовлених з композитних матеріалів.
- 9.2. Всі панелі кузова мають бути надійно закріплені.
- 9.3. Заборонено використовувати цільну передню частину типу flip-front.
- 9.4. Передній та задній бампери мають повністю перекривати підсилювач бамперу, та кріпитись щонайменше у чотирьох точках до кузова або шасі. Допускається використання кабельних стяжок для кріплення.
- 9.5. Двері водія і пасажирів є обов'язковими, можуть бути замінені на полегшені виготовлені з композитних матеріалів.
- 9.6. Механізми відкривання та закривання дверей мають бути справні і відповідати серійній заводській конструкції. Дозволяється застосовувати дверні петлі швидкоз'ємного типу.
- 9.7. Зовнішні дзеркала заднього виду є обов'язковими та можуть бути замінені на неоригінальні.
- 9.8. Капот і кришка багажника можуть бути виготовлені з композитного матеріалу. Капот повинен бути закріплений за допомогою оригінальних заводських петель і двох додаткових точок кріплення, що відповідають вимогам Додатку J, ст. 253-5 МСК. В такому разі оригінальні запірні механізми повинні бути видалені.
- 9.9. Не допускається відсутність одного або декількох зовнішніх елементів кузова, таких як: передні і задні крила, капот, кришка багажника, двері, скло, бампери.
- 9.10. Антикрила, спойлери - вільні. Антикрила, спойлери не повинні бути ширшими за силует кузова і повинні бути обмежені його контуром. Обов'язково використання страховального тросу для антикрила або спойлера та кінцевих пластин для його кріплення.
- 9.11. Антикрила, спойлери мають бути надійно прикріплені до автомобіля, застосування швидкоз'ємних елементів заборонено.
- 9.12. Антикрила, спойлери не мають заважати огляду з будь-якого кута або роботі будь-яких елементів безпеки, сигналних вогнів покажчиків повороту або іншого обладнання.
- 9.13. Жодна з частин автомобіля, за винятком ободів і/або шин, не має торкатися землі, коли з усіх шин розташованих з одного боку автомобіля (лівого чи правого), випущене повітря. Для перевірки - видаляються «золотники» шин, розташованих з одного боку автомобіля.

10. БУКСИРУВАЛЬНИЙ КРЮК

- 10.1. Спереду і ззаду автомобіль повинен бути обладнаний буксирувальними кільцями або петлями, вони мають витримувати навантаження, яке буде задіяне до них при буксируванні автомобіля.
- 10.2. Буксирувальні кільця можуть виступати за периметр автомобіля не більше ніж на 75 мм за контур кузова.
- 10.3. Буксирувальні кільця або петлі повинні мати яскравий колір, який контрастує з основним кольором автомобіля. Вказівник розміщення буксирувального кільця, має бути виконаний у вигляді стрілки червоного кольору.

11. СКЛО

- 11.1. Лобове скло обов'язково, має бути в хорошому стані та без тріщин. Може бути замінено на ударостійкий матеріал мінімальної товщини 4,5 мм, надійно закріплений болтами. Тонування скла заборонено.
- 11.2. Дверне, бокове та заднє скло повинні бути виготовлені з оригінального скла або ударостійкого матеріалу мінімальної товщини 3 мм та надійно закріплені болтами. Наявність скла на передніх дверях водія та пасажирів не обов'язкові. Бічні та задні вікна повинні бути прозорими, використання тонування або плівки заборонено.
- 11.3. Обов'язкова наявність справно працюючих двірників лобового скла.
- 11.4. В разі відсутності скла на передніх дверях, обов'язкове застосування захисної сітки дверного отвору або системи утримання рук пілота.

12. СВІТЛОВА СИГНАЛІЗАЦІЯ

- 12.1. Освітлювальні прилади (дві передні фари, або протитуманні фари, розташовані спереду, а також два стоп-сигнали) мають бути справні. Задні ліхтарі повинні мати оригінальну форму і місця розташування. Передні фари мають забезпечувати освітлення дороги в темну пору доби для безпечного руху на швидкості понад 100 км/год (ближнє світло).
- 12.2. В парних заїздах забороняється використання стробоскопів та інших світлових приладів імпульсного типу (проблискових маячків).
- 12.3. Допускається демонтаж однієї з передніх фар з метою створення додаткового повітрозбірника.
- 12.4. Якщо фари автомобіля виконані зі скла, то вони мають бути додатково обклеєні плівкою, що не дозволяє розлітатися уламкам у разі їх пошкодження.
- 12.5. Світлові прилади можуть бути замінені на схожі наклейки, але повинні залишатися в оригінальному розташуванні. Стоп-сигнал (бажано світлодіодна стрічка), розташований на задньому і передньому склі або в подібному місці, є обов'язковим.
- 12.6. Стоп-сигнали та задні ліхтарі можуть бути тільки червоного кольору, тонування заборонено.
- 12.7. Стробоскопічні ліхтарі будь-якого кольору, спрямовані назад, суворо заборонені.

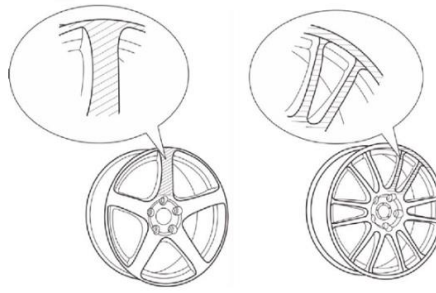
13. ІНТЕР'ЄР

- 13.1. Салон автомобіля має бути чистим і охайним. Не допускається наявність підтікань і слідів паливно-мастильних матеріалів.
- 13.2. Всі килимові, шумо- і віброізоляційні покриття рекомендовано видалити з поверхні кузова.
- 13.3. Не допускається наявність незафіксованих предметів всередині салону автомобіля. Все обладнання має бути надійно закріплене. Та витримувати навантаження 25G.
- 13.4. Встановлення в салоні автомобіля відео та фото апаратури має забезпечувати безпечне закріплення.
- 13.5. Внутрішні обшивки дверей можуть бути замінені панелями листового негорючого матеріалу (Товщиною не менше: метал - 0,5 мм, карбон/кевлар - 1 мм, пластик - 2 мм) виключають контакт з внутрішніми частинами і механізмами.
- 13.6. Відділення водія має бути сконструйоване таким чином, щоб водій, одягнений у повне водійське спорядження, сидячи у звичайному положенні для водіння з пристебнутими ременями безпеки та кермом на місці, міг вийти з транспортного засобу максимум за 8 секунд через двері водія або максимум за 14 секунд через двері пасажирів. У відділенні водія заборонено розміщувати балони під тиском (крім системи пожежогасіння).

14. КОЛЕСА І ШИНИ

- 14.1. Максимально дозволений розмір ширини шин становить 225 мм (виміряно). Шини повинні бути автомобільного типу з рейтингом DOT або EU. Використання підігрівачів для шин, хімічної обробки або будь-яких засобів для штучного покращення характеристик шин заборонено, включаючи нарізання канавок.
- 14.2. Колісні диски вільні по конструкції, але мають бути зроблені з металу.
- 14.3. Всі колеса мають бути надійно закріплені колісними гайками/болтами. Наявність не загвинчених або обламаних колісних шпильок - недопустимо.
- 14.4. Кріплення коліс болтами рекомендовано замінити на кріплення шпильками і гайками за умови збереження приєднувальних розмірів колісних дисків і маточин. У цьому випадку виступання різьбової частини шпильки має бути не менше діаметра шпильки. Болти мають бути вкручені в маточину не менше ніж на всю глибину різьбового отвору маточини.
- 14.5. Для збільшення колії дозволено використання проставок. Проставки мають забезпечувати центрування колеса щодо маточини.
- 14.6. Проставки товщиною більше 20 мм повинні бути оснащені власними болтами кріплення до маточини. Максимально допустима товщина проставки становить 60 мм на кожне колесо.
- 14.7. При вигляді зверху на автомобіль, колеса мають бути ефективно закриті крилами не менше ніж на всю ширину шини.
- 14.8. Декоративні ковпаки коліс мають бути вилучені.

- 14.9. На передню вісь дозволяється використання шин будь-якого виробника і розміру.
- 14.10. Автомобілі повинні мати особливу наклейку контрастного кольору на диску або покришці на кожному колесі під час тренувань, кваліфікації, парних заїздів відповідно до малюнка 5.



Малюнок 5

15. ПІДВІСКА

- 15.1. Всі автомобілі повинні мати підвіску. Обов'язкова наявність принаймні одного амортизатора на кожному колесі.
- 15.2. Пружні елементи (пружини, торсіони, листові ресори і т.п.) підвіски вільні.
- 15.3. Обмежувачі ходу стиснення вільні.
- 15.4. Дозволяється заміна всіх еластичних шарнірів підвіски на більш жорсткі.
- 15.5. Амортизатори (або вставні у стійку амортизаторні патрони) вільні, за умови можливості їх монтажу на штатні місця (в оригінальні або модифіковані вищевказаним способом корпуси стійок).
- 15.6. Дозволяється застосування амортизаторів з виносними камерами, а також амортизаторів із зовнішнім регулюванням характеристик опору механічним способом.
- 15.7. Дозволяється заміна оригінальних опор стійок і амортизаторів підвіски на жорсткі опори, в тому числі з сферичними шарнірами (ШС). Розташування центру шарніра верхньої опори може бути зміщене від центру оригінального отвору стакану кузова.
- 15.8. Стабілізатори поперечної стійкості вільні.
- 15.9. Кути встановлення коліс вільні.
- 15.10. Забороняється встановлення системи дистанційного регулювання підвіски.
- 15.11. Дозволяється застосування модифікованих елементів підвіски разом із маточинами.

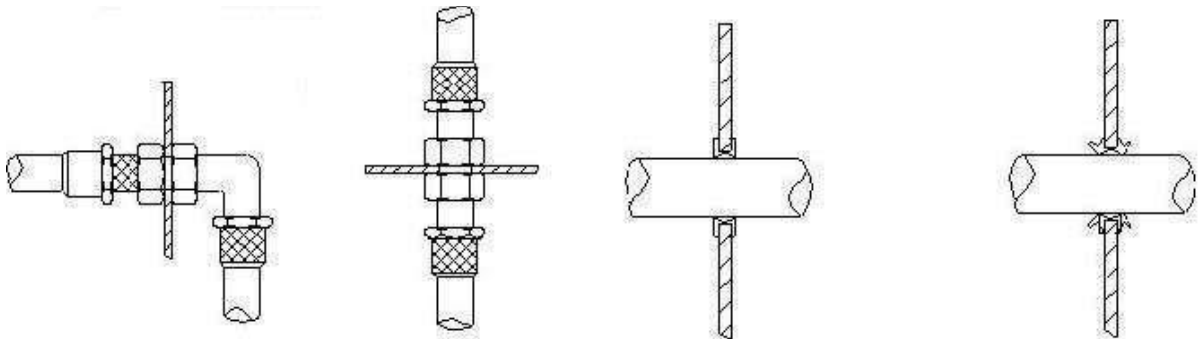
16. КЕРМОВЕ УПРАВЛІННЯ

- 16.1. Дозволяється встановлення будь-якого кермового колеса тільки із замкнутим ободом.

- 16.2. Використання кермового колеса з дерев'яним ободом заборонено.
- 16.3. Допускається встановлення ступиці-адаптера кермового колеса при наступних умовах:
- Даний адаптер має бути виготовлений з єдиного шматка металу.
 - Він має кріпитися до кермової колонки оригінальним способом.
- 16.4. Для всіх автомобілів з кермової колонки обов'язково видалити механічний протиугінний пристрій замка запалювання, що блокує кермо.
- 16.5. Вертикальний кут встановлення кермової колонки може бути змінений.
- 16.6. Обов'язкове надійне стопоріння всіх різьбових з'єднань кермового управління.

17. ГАЛЬМІВНА СИСТЕМА

- 17.1. Всі автомобілі повинні мати гальмівну систему, яка задіює всі 4 колеса.
- 17.2. Дозволяється використання підвісних і підлогових педальних вузлів зі здвоєними резервуарами для рідини.
- 17.3. При розміщенні гальмівних магістралей всередині салону, для їх проходження через перегородки - як між моторним відсіком і салоном, так і між салоном і багажником - допускається виконання мінімально необхідних отворів. При цьому можливі зазори в отворах мають бути герметично і надійно ущільнені або мають бути використані прохідні втулки відповідно до малюнка 6.



Малюнок 6

Оригінальні гумові гальмівні шланги також можуть бути замінені гнучкими шлангами авіаційного типу, для їх приєднання мають застосовуватися відповідні адаптери.

- 17.4. Захисні кожухи гальмівних дисків можуть бути видалені.
- 17.5. Охолодження гальм за допомогою рідини заборонено.
- 17.6. У будь-якому випадку мають застосовуватися гальмові механізми, а також гальмівні диски або барабани заводського (промислового) виготовлення.

18. ТРАНСМІСІЯ

- 18.1. Маховик вільний.
- 18.2. Рекомендується використовувати маховики, сертифіковані для автоспорту. Захисний кожух маховика рекомендується встановлювати на всіх моделях.

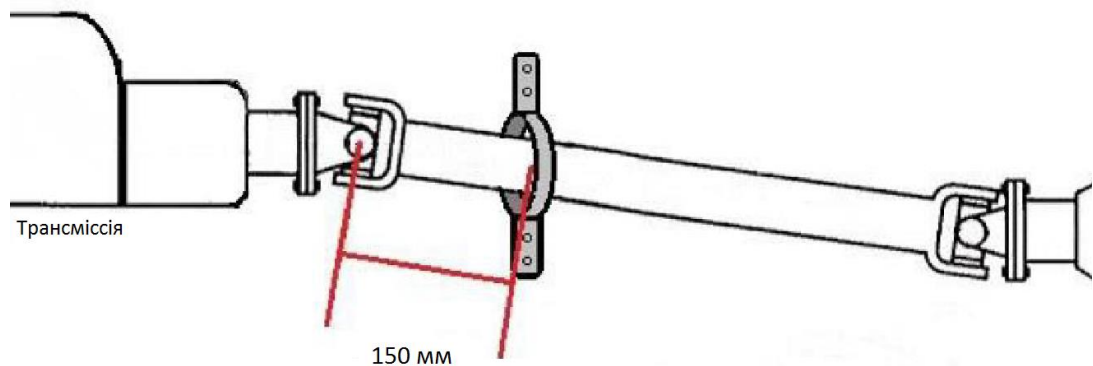
Допускається використання захисного кожуха з 6-міліметрової сталі, що охоплює корпус зчеплення, висунутого на 25 мм вперед і 25 мм назад від зчеплення, що обертається. Захисний кожух маховика повинен бути надійно прикріплений до кузова; може складатися з декількох частин.

18.3. КПП вільна.

18.4. Дозволено використання будь-яких передаточних чисел головної передачі і коробки передач з обов'язковою наявністю передачі заднього ходу.

18.5. Дозволено використання блокованих і самоблокованих диференціалів.

18.6. Обов'язково мати кріпильну скобу кардана в межах 150 мм від передньої хрестовини і надійно кріпитися до кузова автомобіля. (Див. Малюнок 7.) Скоба кардана повинна бути зроблена мінімум з 6,0 мм x 50 мм в ширину сталевий стрічки або 22,0 мм x 1,6 мм сталевий труби на випадок пошкодження хрестовини кардана.



Малюнок 7

19. ДВИГУН І ЙОГО СИСТЕМИ

19.1. Дозволено один будь-який серійно вироблений (має каталожний номер виробника) двигун внутрішнього згорання. Зміни в двигуні не обмежуються. Дозволяється заміна двигуна на будь-який інший.

19.2. Дозволяється зміна місця розташування двигуна за умови, що він буде повністю відокремлений від водія та баку з паливом протипожежною металеву перетинкою. Див. пункт 3.7 цих технічних вимог.

19.3. Системи електронного керування двигуном не обмежуються.

20. ВИХЛОПНА СИСТЕМА

20.1. Модифікації вихлопної системи дозволені. Вихлопні гази повинні виходити за задньою віссю та бути спрямовані в бік від будь-яких компонентів паливної системи. Труби випускного клапана нагнітача не можуть виходити з будь-якого боку автомобіля.

21. СИСТЕМА ВПУСКУ

21.1. Дозволяється встановлення компонентів впуску, що відрізняються від випущених заводом виробником.

22. ПАЛИВО

22.1. Дозволено будь-яке рідке вуглеводневе паливо.

22.2. Використання в якості палива газової суміші - заборонено.

22.3. Автомобілі, що використовують паливо із спиртовою основою, наприклад E85, повинні мати відповідні маркування (Див. Малюнок 8.) на нижніх краях лобового і заднього скла.



Малюнок 8

23. ПАЛИВНА СИСТЕМА

23.1. Кількість, марка і розташування паливних насосів вільні.

23.2. Допускається використання систем впорскування водно-метанольної суміші.

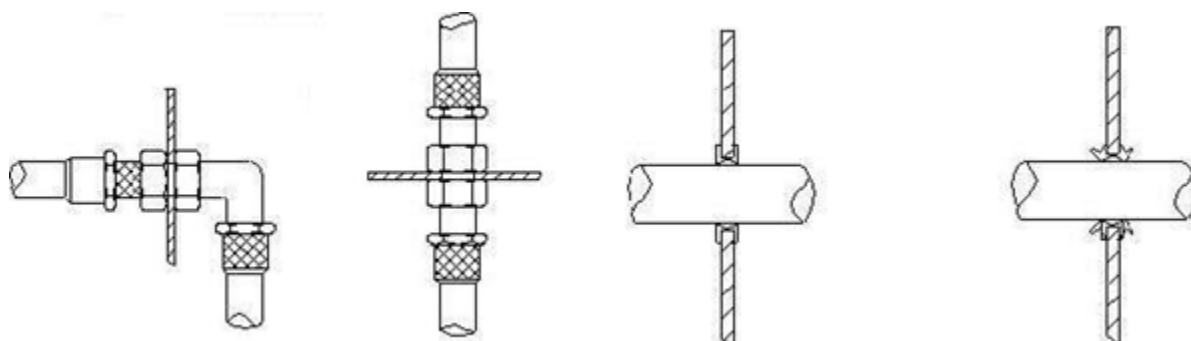
23.3. Забороняється встановлення будь-яких компонентів систем водно-метанольної суміші в салоні автомобіля.

23.4. Допускається заміна оригінальних паливних трубок та їх з'єднань відповідними магістралями авіаційного типу.

23.5. Забороняється прокладання паливних магістралей в безпосередній близькості від карданного валу і системи впуску.

23.6. У разі якщо паливні магістралі (магістралі систем впорскування закису азоту або водно-метанольної суміші) проходять по салону автомобіля, вони мають бути виконані з цільного шматка і не мати розривів і з'єднань (виняток - з'єднання з прохідними втулками фаєрволів). Магістралі всередині салону мають бути закріплені з кроком в 100 мм і прокладатися виключно з пасажирської сторони.

23.7. При розташуванні паливних магістралей всередині салону для їх проходження через перегородки - як між моторним відсіком і салоном, так і між салоном і багажником – допускається виконання мінімально необхідних отворів. При цьому можливі зазори в отворах мають бути герметично і надійно ущільнені або мають бути використані прохідні втулки. (Див. Малюнок 9)



Малюнок 9

- 23.8. Допускається використання оригінального паливного бака або заміна на неоригінальний.
- 23.9. Якщо використовується оригінальний паливний бак, він повинен бути встановлений на місці та способом, передбаченими заводом виробником, та бути закритий заводськими кузовними панелями.
- 23.10. Конструкція і розташування бака має бути безпечною для водія і оточуючих.
- 23.11. У разі заміни паливного бака на неоригінальний, рекомендовано використання омологованих баків, які відповідають стандартам FIA FT3, FT3.5, FT5-1999 У разі якщо паливний бак встановлений у багажному відсіку, в підлозі під баком має бути дренажний отвір для зливу палива.
- 23.12. У разі якщо паливний бак замінений на неоригінальний, він має бути закріплений за допомогою як мінімум двох сталевих стрічок (завтовшки не менше 0.8 мм і шириною не менше ніж 20 мм) з ізоляційним покриттям, прикріплених до основи за допомогою гвинтів. Для кріплення даних стрічок мають бути використані гвинти діаметром не менше 10 мм.
- 23.13. Система вентиляції бака повинна бути виведена назовні автомобіля.
- 23.14. Віддалена від бака заливна горловина, повинна бути з'єднана з баком гнучким, незаймистим паливним рукавом.
- 23.15. Система вентиляції бака, заливна горловина та паливна система в цілому, повинні бути забезпечені пристроями, що виключають витік палива при будь-якому положенні автомобіля, навіть при перекиданні.
- 23.16. Заливні горловини, паливний бак, антивідливні резервуари, паливні насоси, та інші компоненти паливної системи мають бути ізольовані від салону автомобіля перегородкою з вогнетривкого матеріалу, що виключає проникнення рідини або полум'я (сталь 0.8 мм або алюміній 1.2 мм).

24. НАДДУВ

- 24.1. Дозволено використання нагнітачів будь-якого типу. Випускна труба вестгейта може мати вихід назовні з вихлопної системи. Випускні труби вестгейта не можуть виходити з будь-якої сторони транспортного засобу.
- 24.2. Інтеркулер, принцип його роботи (повітря-повітря, повітря-вода, повітря-лід) і його місце розташування не обмежується в межах зовнішнього контуру кузова.

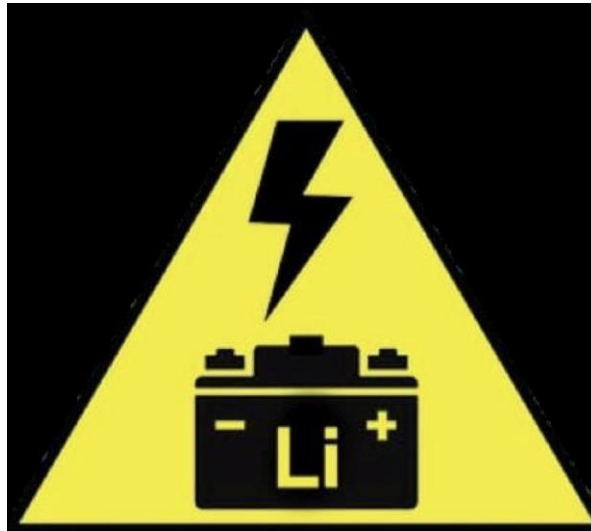
- 24.3. Для охолодження інтеркулера вільно зливати рідину в межах траси заборонено.
- 24.4. Для доступу охолоджуючого повітря допускається виконання необхідних отворів у кузові.

25. СИСТЕМА ОХОЛОДЖЕННЯ

- 25.1. Вентилятори охолодження, їх кріплення, привід, система включення і температура її спрацьовування вільні. Термостат також вільний.
- 25.2. Екрани й повітрозбірники, направляючі повітря до радіатора і розташовані перед ним, вільні.
- 25.3. Оригінальний розширювальний бачок охолоджуючої рідини може бути замінений на інший і він встановлений в моторному відсіку. (у випадку встановлення радіатора у багажнику – останній прирівнюється до моторного відсіку).
- 25.4. Трубопроводи охолоджуючої рідини вільні, також як і їх арматура. Вони можуть бути з іншого матеріалу і/або іншого діаметру.
- 25.5. У разі якщо магістралі охолоджуючої рідини проходять всередині салону автомобіля, вони мають бути огорожені від водія металевою конструкцією (сталь 0.8 мм або алюміній 1.2 мм). У підлозі всередині такої конструкції мають перебувати дренажні отвори для зливу рідини.
- 25.6. Як теплоносій в системі охолодження дозволяється використовувати лише воду. Дозволяється використання спеціальних протизношувальних і антикорозійних присадок.

26. ЕЛЕКТРООБЛАДНАННЯ

- 26.1. Всі акумулятори повинні бути надійно закріплені всередині рами або кузова.
- 26.2. Плюсові клеми акумулятора повинні бути захищені ізоляційною кришкою, якщо вони не розміщені в акумуляторній коробці, затвердженій FIA.
- 26.3. Стандарт – акумулятор(и) з рідким електролітом:
- 26.4. Акумулятор можна перемістити з його оригінального заводського місця в багажне відділення, але він повинен бути відокремлений від відсіку водія перегородкою з 0,6 мм сталі, 0,8 мм алюмінію або вуглецевого волокна (включаючи багажну полицю).
- 26.5. Замість перегородки можна використовувати герметичний акумуляторний відсік, затверджений FIA, або акумуляторний відсік, виготовлений з 0,6 мм сталі або 0,8 мм алюмінію. Акумуляторний відсік не може використовуватися для кріплення акумулятора і повинен мати вентиляцію назовні автомобіля.
- 26.6. Сухі акумулятори: Акумулятор не вимагає перегородки або акумуляторного відсіку і може бути встановлений у відсіку водія.
- 26.7. Літій-іонні акумулятори: Будь-який автомобіль, що використовує літій-іонний акумулятор (крім акумуляторів для електроінструментів з недоступними клемми), повинен бути позначений з боку водія автомобіля чітко видимим трикутником відповідно до малюнка 10, з довжиною сторони мінімум 120 мм.



Малюнок 10

- 26.8.** Кріплення акумулятора: Дозволено оригінальне заводське кріплення для оригінального заводського акумулятора в оригінальному заводському положенні.
- 26.9.** Усі акумулятори вагою понад 4 кг повинні бути надійно закріплені за допомогою щонайменше однієї (1) металевої пластини розміром 15x2 мм з використанням 10-мм болтів для кріплення до шасі/кузова. (Див. Міжнародний спортивний кодекс, додаток J, ст. 255, 5.8.3, креслення 255-10, 255-11)
- 26.10.** Допускається використання щонайбільше двох (2) автомобільних акумуляторів або акумуляторів загальною вагою 8 кг
- 26.11.** Пучки проводів, розташовані в салоні, мають бути укладені в захисні оболонки, що перешкоджають їх пошкодженню.
- 26.12.** Отвори в кузові для проходження пучків проводів повинні мати гумову окантовку, яка щільно охоплює пучок проводів, що проходять.
- 26.13.** Рекомендовано застосування головного розмикача електроживлення, що виключає іскроутворення. Вимикач повинен одночасно розмикати всі електричні ланцюги, акумулятор, генератор, фари, звуковий сигнал, запалювання, інші електроприлади і т.ін.
- 26.14.** Має бути забезпечений доступ до цього вимикача водієм, що нормально сидить на своєму робочому місці і пристебнутий ременями безпеки.
- 26.15.** Обов'язково використання зовнішнього приводу вимикача електрообладнання. Зовнішній привід вимикача має бути встановлений під лобовим склом або на будь-якій зовнішній кузовній частині автомобіля з боку водія. Для його розміщення допускається мінімально необхідна доробка кузова. Зовнішній привід вимикача має бути позначений червоною блискавкою в блакитному трикутнику з білим кантом (Малюнок 11). Кожен кант трикутника має бути довжиною не менше 12 сантиметрів.



Малюнок 11

27. ЕКІПІРУВАННЯ УЧАСНИКІВ

27.1. ЗАХИСНІ ШОЛОМИ:

Обов'язкове використання повнолицьового шолому і візору. Рекомендовано до використання шолому і візору, що відповідають стандартам FIA 8859-2015, 8859-2024, 8860-2010, 8860-2018 або іншим стандартам, які мають аналогічний або вищий клас захисту.

Візор шолома повинен бути закритий протягом усього часу перебування на трасі.

Рекомендоване використання системи фіксації голови та шиї.

Пристрій або система повинні відповідати стандарту FIA 8858-2002 або 8858-2010 і мати відповідне дійсне маркування.

Шолом не може підлягати ніякій модернізації, не передбаченій виробником. Будь-які зміни, внесені в конструкцію шолома, роблять його непридатним для використання в автомобільних змаганнях. Допускається фарбування шолома фарбами.

Не допускаються до використання шоломи, у яких є пошкодження структури (сколки, тріщини, відшарування покриття і внутрішніх шарів, вм'ятин і т.ін.), значні потертості і ушкодження внутрішніх захисних шарів (тканинних, пінопластових і т.д.).

27.2. КОМБІНЕЗОНИ.

Водії мають використовувати автоспортивний або картинговий гоночний комбінезон. Обов'язкове використання комбінезонів, що відповідають стандартам FIA 8856-2000, 8856-2018 або SFI 3/2A-5.

27.3. ІНШЕ ЕКІПІРУВАННЯ.

27.4. Обов'язково використання рукавичок і підшоломників.

27.5. Обов'язково використання рукавичок, підшоломників, довгої білизни, шкарпеток і черевиків, що відповідають стандартам FIA 8856-2000, 8856-2018 або SFI 3/2A-5.

27.6. НЕБЕЗПЕЧНА КОНСТРУКЦІЯ

27.7. З огляду на те, що навіть при формальній відповідності автомобіля діючим Технічним вимогам, не виключається можливість технічних рішень, які становлять небезпеку для водія і оточуючих. Технічний комісар має право не допустити той чи

інший автомобіль до змагань, якщо визнає конструкцію даного автомобіля або будь якого його елемента небезпечною. Ухвалення остаточного рішення з даного питання на змаганнях є прерогативою Колегії Спортивних Комісарів на змаганні.