

## Приложение 14 к КиТТ

### О правилах применения каркасов безопасности.

1. Предписания данного Приложения обязательны для всех автомобилей, если иное не оговорено техническими требованиями к классу.
2. Каркасы, изготовленные до 01.01.2002 и не имеющие сертификата изготовителя, могут быть использованы до 31.12.2012
3. Сохраняется право эксплуатации и построения каркасов безопасности, соответствующих требованиям статей Приложения «J» к МСК ФИА: 253-8.1 – 253-8.3 или 283-8 (в зависимости от категории и группы подготовки автомобиля) без любой дополнительной документации, с учетом требований пункта 13 настоящего Приложения. Однако легкие автомобили с эффективным рабочим объемом цилиндров выше 2 литров и омологированные после 01.01.2006 должны быть оборудованы каркасом безопасности который омологирован или сертифицирован НАФ (Национальной автомобильной федерации любой страны под юрисдикцией ФИА) или омологирован ФИА.
4. Каркасы, изготовленные в соответствии с правилами омологации ФИА (п.8 статьи 253, п.8 статьи 283 Приложения «J» к МСК ФИА), или правилами омологации РАФ, должны быть соответственно омологированы производителем в ФИА, РАФ или иной НАФ. В случае повреждения эти каркасы должны быть заменены или отремонтированы производителем с внесением необходимых отметок в сертификат и Спортивный Технический Паспорт (СТП) автомобиля.
5. Любой каркас безопасности, отвечающий пункту 4 настоящего Приложения, должен иметь клеймо, несущее наименование производителя, номер омологации, заводской номер каркаса (несъемная табличка, разрушаемая при снятии наклейка, гравировка и т.п.).
6. К каркасу, отвечающему пункту 4 настоящего Приложения, должен прилагаться индивидуальный сертификат (паспорт), содержащий сведения, совпадающие с содержанием клейма каркаса и омологация. На сертификате и омологации должна быть подлинная печать или иная маркировка НАФ.
7. На техническом осмотре участник обязан предоставить документы, описанные в п.п. 5 и 6, а также омологационные документы на каркас.
8. Пункт удален.
9. Каркас, омологированный производителем в соответствии с пунктом 4 настоящего Приложения, может быть доработан тем же производителем путем установки дополнительных элементов. Удаление элементов исходного омологированного каркаса запрещено. Такие модификации (изменения) не требуют обязательной омологации. Сертификат, определенный в пункте 6 настоящего Приложения, обязателен и должен иметь полное описание каркаса с указанием дополнительно установленных элементов.
10. Все вновь изготовленные каркасы должны соответствовать пунктам 1 – 9 настоящего Приложения, с учетом требований пункта 13.
11. Все применяемые в соревнованиях омологированные каркасы должны иметь индивидуальный сертификат (п.п. 6 и 9) или, как исключение, для каркасов, изготовленных до 01.04.2003 г., отметку в СТП об осмотре Техническим Делегатом РАФ (далее – ТД), см. также п.12.
12. Каркасы, изготовленные до 01.04.2003 г. в соответствии с омологацией и не имеющие сертификата, могут быть допущены к соревнованиям после детального осмотра ТД на предмет соответствия омологации и отсутствия повреждений. По результатам осмотра ТД производит маркировку каркаса номерным стикером установленного образца, разрушаемым при отклеивании, и делает отметку в СТП с указанием номера этого стикера, даты осмотра и своей подписью. Ответственность за сохранность

маркировки несёт участник. В дальнейшем эта запись в СТП и наличие на каркасе указанного стикера служат основанием для допуска данного каркаса к национальным соревнованиям РАФ.

13. Каркасы, установленные в автомобилях, участвующих в ралли 1 категории, в дополнение к описанному выше, должны отвечать требованиям данного пункта. Каркас может быть допущен к соревнованиям только после детального осмотра ТД на предмет соответствия требованиям данного Приложения, качества изготовления и установки, а также отсутствия повреждений. По результатам осмотра и при отсутствии замечаний ТД производит маркировку каркаса и делает отметку в СТП (см.п.12).
- 13.1. Все каркасы безопасности, вновь устанавливаемые на автомобили, предназначенные для участия в ралли 1 категории, должны соответствовать требованиям п.253-8 Приложения «J» к МСК ФИА, предъявляемым к автомобилям, омологированным начиная с 01.01.2006. (Минимальная конфигурация каркаса указана на рис.253-35С. При этом обязательно соблюдение размеров, предусмотренных п. 253-8.3.2.5 и рис. 253-48 и 253-49 Приложения «J» к МСК.).
- 13.2. С 01.01.2010 каждый автомобиль, участвующий в ралли 1 категории должен быть оборудован каркасом безопасности, соответствующим требованиям п.13.1 данного Приложения. До 01.01.2012 это правило применяется со следующими уточнениями:
  - 13.2.1. Каркас безопасности, не соответствующий п.13.1, установленный на автомобиле, имеющем отметку в СТП о допуске к официальным соревнованиям РАФ в период с 01.01.2003 по 31.12.2008, созданный в соответствии с общими требованиями ФИА 1993 года к автомобилям с рабочим объемом двигателя более 2000 см<sup>3</sup> (главная дуга + продольные полудуги имеют размер менее Ø45x2.5 мм ) должен быть заменен; ОДНАКО, до 01.01.2012 возможно его использование, при условии, что его минимальная конфигурация будет приведена в соответствие с рис.253- 35С.  
ТД вносит соответствующую запись в СТП о возможности временного использования модифицированного таким образом каркаса. На прямом участке каждой главной/передней/продольной дуги должно быть выполнено контрольное отверстие диаметром 4<sup>+0.5</sup>мм, для измерения толщины стенки трубы.
  - 13.2.2. Каркас безопасности, не соответствующий п.13.1, установленный на автомобиле, имеющем отметку в СТП о допуске к официальным соревнованиям РАФ в период с 01.01.2003 по 31.12.2008, омологированный НАФ (п.253-8.1b) до 01.01 1997г. должен быть заменен; ОДНАКО, до 01.01.2012 возможно его использование, при условии, что его минимальная конфигурация будет приведена в соответствие с рис.253- 35С лицензированным РАФ производителем каркасов безопасности. Модификация каркаса описывается в специальном сертификате, который используется совместно с исходными омологационными документами на каркас. ТД вносит соответствующую запись в СТП о возможности временного использования модифицированного таким образом каркаса.
  - 13.2.3. Каркас безопасности, не соответствующий п.13.1, созданный в соответствии с общими требованиями ФИА (п.253-8.1a) должен быть модифицирован, так чтобы его минимальная конфигурация была приведена в соответствие с рис.253-35С. На прямом участке каждой главной/передней/продольной дуги должно быть выполнено контрольное отверстие диаметром 4<sup>+0.5</sup>мм, для измерения толщины стенки трубы.
  - 13.2.4. Каркас безопасности, не соответствующий п.13.1, омологированный НАФ (п.253-8.1b) после 01.01 1997г, но до 01.01 2002 должен быть модифицирован лицензированным РАФ производителем каркасов безопасности так, чтобы его минимальная конфигурация соответствовала рис.253-35С. Модификация каркаса описывается в специальном сертификате, который используется совместно с исходными омологационными документами на каркас. ТД вносит соответствующую запись в СТП о модификации каркаса.

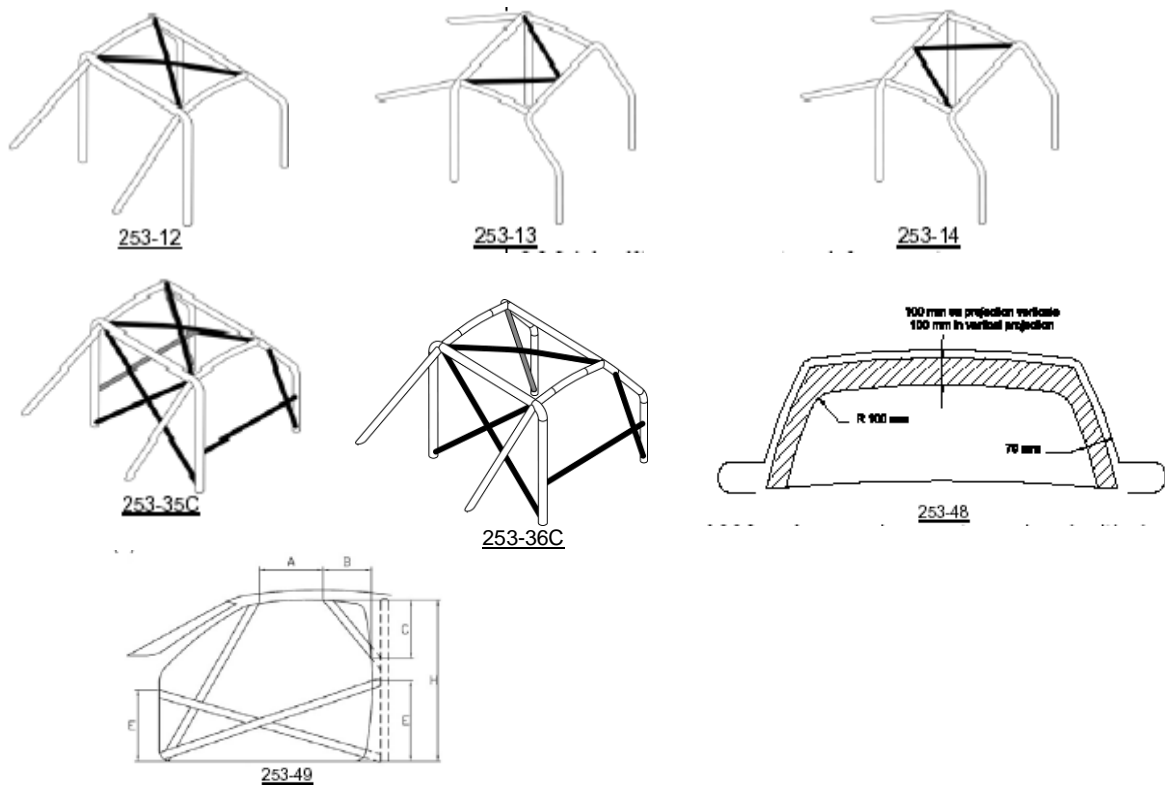
13.2.5. Каркас безопасности, не соответствующий п.13.1, омологированный НАФ (п.253-8.1b) после 01.01 2002 должен быть модифицирован лицензированным РАФ производителем каркасов безопасности. Объем модификаций согласовывается с ТД. Модификация каркаса описывается в специальном сертификате, который используется совместно с исходными омологационными документами на каркас. ТД вносит соответствующую запись в СТП о модификации каркаса.

13.2.6. Все модификации, указанные в п.п. 13.2.1 – 13.2.5, должны быть внесены в конструкцию каркасов безопасности до 31.12.2009.

13.2.7. Каркас безопасности, омологированный ФИА (п.253-8.1c) после 01.01 1997г, может быть использован без модификаций.

Примечание: в национальных соревнованиях, в схеме 253-35С каркаса безопасности, усиление крыши может быть выполнено в соответствии с п. 253-8.3.2 1.3, (Рис.253-12, 253-13, 253-14).

В соревнованиях с одним водителем могут применяться каркасы безопасности, выполненные в соответствии со схемой 253-36С или симметричной (серым цветом указан не обязательный элемент – усиление стойки ветрового стекла).



Пояснения к Рис.253-49:

- Размер А должен быть минимум 300 мм;
- Размер В должен быть максимум 250 мм;
- Размер С должен быть максимум 300 мм;
- Размер Е не должен быть более половины высоты дверного проема (H)