ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО

ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ РЕГУЛИРОВАНИЮ И МЕТРОЛОГИИ

НАЦИОНАЛЬНЫЙ СТАНДАРТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

**ГОСТ Р 59011— 2020**

# ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА СПОРТИВНЫЕ

## Техническая экспертиза, требования к безопасности и методы проверки

**Издание официальное**

Москва
Стандартинформ
2020

gost.e-ecolog.ru

## Предисловие

1 РАЗРАБОТАН Федеральным государственным унитарным предприятием «Центральный ордена Трудового Красного Знамени научно-исследовательский автомобильный и автомоторный институт «НАМИ» (ФГУП «НАМИ»)

2 ВНЕСЕН Техническим комитетом по стандартизации ТК 056 «Дорожный транспорт»

3 УТВЕРЖДЕН И ВВЕДЕН В ДЕЙСТВИЕ Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 2 сентября 2020 г. № 615-ст

4 ВВЕДЕН ВПЕРВЫЕ

*Правила применения настоящего стандарта установлены в статье 26 Федерального закона от 29 июня 2015 г. № 162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации». Информация об изменениях к настоящему стандарту публикуется в ежегодном (по состоянию на 1 января текущего года) информационном указателе «Национальные стандарты», а официальный текст изменений и поправок — в ежемесячном информационном указателе «Национальные стандарты». В случае пересмотра (замены) или отмены настоящего стандарта соответствующее уведомление будет опубликовано в ближайшем выпуске ежемесячного информационного указателя «Национальные стандарты». Соответствующая информация, уведомление и тексты размещаются также в информационной системе общего пользования — на официальном сайте Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии в сети Интернет (*gost.e-ecolog.ru

© Стандартинформ, оформление, 2020

Настоящий стандарт не может быть полностью или частично воспроизведен, тиражирован и распространен в качестве официального издания без разрешения Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии

## Содержание

1 Область применения . . . 1
2 Нормативные ссылки . . . 1
3 Термины и определения . . . 1
4 Проведение технической экспертизы (инспекции) спортивного транспортного средства . . . 4
5 Оформление результатов технической экспертизы . . . 5
6 Оценка соответствия спортивных транспортных средств для допуска к участию в дорожном движении . . . 5
7 Технические требования к спортивным транспортным средствам с целью их допуска к участию в дорожном движении и методы проверки . . . 6
Приложение А (обязательное) Квалификационные требования к экспертам по спортивным транспортным средствам . . . 15
Приложение Б (обязательное) Форма идентификации спортивного транспортного средства . . . 16
Приложение В (обязательное) Форма свидетельства о безопасности конструкции спортивного транспортного средства (СБКСТС) . . . 32
Библиография . . . 34

НАЦИОНАЛЬНЫЙ СТАНДАРТ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

# ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА СПОРТИВНЫЕ

## Техническая экспертиза, требования к безопасности и методы проверки

Sport vehicles. Technical expertise, safety requirements and verification methods

**Дата введения — 2020—12—01**

## 1 Область применения

Настоящий стандарт устанавливает методику проведения технической экспертизы (инспекции) транспортных средств в целях их отнесения к спортивным транспортным средствам, форму документов, оформляемых по результатам ее проведения, а также требования, предъявляемые к спортивным транспортным средствам с целью их допуска к участию в дорожном движении по дорогам общего пользования, и методы проверки.

Настоящий стандарт распространяется на транспортные средства, предназначенные для участия в спортивных соревнованиях, проходящих частично или полностью на дорогах общего пользования.

Настоящий стандарт не распространяется на транспортные средства категорий L, O, $M_2$ и $M_3$.

## 2 Нормативные ссылки

В настоящем стандарте использованы нормативные ссылки на следующие стандарты:

ГОСТ 33670 Автомобильные транспортные средства единичные. Методы экспертизы и испытаний для проведения оценки соответствия

ГОСТ 33997—2016 Колесные транспортные средства. Требования к безопасности в эксплуатации и методы проверки

Примечание — При пользовании настоящим стандартом целесообразно проверить действие ссылочных стандартов в информационной системе общего пользования — на официальном сайте Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии в сети Интернет или по ежегодному информационному указателю «Национальные стандарты», который опубликован по состоянию на 1 января текущего года, и по выпускам ежемесячного информационного указателя «Национальные стандарты» за текущий год. Если заменен ссылочный стандарт, на который дана недатированная ссылка, то рекомендуется использовать действующую версию этого стандарта с учетом всех внесенных в данную версию изменений. Если заменен ссылочный стандарт, на который дана датированная ссылка, то рекомендуется использовать версию этого стандарта с указанным выше годом утверждения (принятия). Если после утверждения настоящего стандарта в ссылочный стандарт, на который дана датированная ссылка, внесено изменение, затрагивающее положение, на которое дана ссылка, то это положение рекомендуется применять без учета данного изменения. Если ссылочный стандарт отменен без замены, то положение, в котором дана ссылка на него, рекомендуется применять в части, не затрагивающей эту ссылку.

## 3 Термины и определения

В настоящем стандарте применены термины по [1], а также следующие термины с соответствующими определениями:

3.1 **транспортное средство;** ТС: Устройство на колесном ходу категорий L, M, N, O, предназначенное для перевозки людей, грузов или оборудования, установленного на нем.

**Издание официальное**

3.2 **спортивное транспортное средство;** СТС: ТС категорий $M_1$, N, не предназначенное для коммерческих перевозок пассажиров и грузов, предназначенное исключительно для участия в спортивных соревнованиях, проходящих частично или полностью на дорогах общего пользования.

3.3 **Международная автомобильная федерация;** ФИА (Federation Internationale de l'Automobile; FIA): Всемирная некоммерческая организация, объединяющая национальные автомобильные клубы, автомобильные ассоциации и национальные автомобильные федерации, действующая в интересах развития автомобилизации и автомобильного спорта, имеющая консультативный статус при ООН и осуществляющая регламентацию автомобильного спорта на международном уровне.

Примечание — ФИА основана в 1904 году.

3.4 **Национальная автоспортивная федерация;** НАФ (Autorité Sportive Nationale; ASN): Организация, член Международной автомобильной федерации, признанная ею как единственный орган, правомочный управлять автомобильным спортом на всей территории государства в соответствии с [2], а также как прямой представитель ФИА, уполномоченный применять спортивную и техническую регламентацию, в том числе в отношении аспектов безопасности, предписываемых ФИА в области автомобильного спорта на территории своей страны.

3.5 **Российская спортивная автомобильная федерация;** РСАФ: Общероссийское общественное объединение, признанное ФИА как единственный орган, правомочный управлять автомобильным спортом на всей территории Российской Федерации в соответствии с [2] (статьи 3.1, 4), а также как прямой представитель ФИА, уполномоченный применять спортивную и техническую регламентацию на всей территории Российской Федерации, в том числе в отношении всех аспектов безопасности, предписываемых ФИА, и аккредитованное в соответствии с [3] исполнительным органом государственной власти в области физической культуры и спорта как спортивная федерация по виду спорта «Автомобильный спорт».

3.6 **основная техническая экспертиза (инспекция);** ТЭ: Комплексное органолептическое и инструментальное исследование конструктивных параметров, технических характеристик ТС, проводимое аккредитованным(и) экспертом(ами) по СТС в целях отнесения ТС к СТС.

3.7 **повторная техническая экспертиза (инспекция);** ПТЭ: Комплексное органолептическое и инструментальное исследование конструктивных параметров, технических характеристик ТС, проводимое аккредитованным(и) экспертом(ами) по СТС в целях отнесения ТС к СТС, проводимое в случае окончания сроков действия основной ТЭ или в случае внесения изменений в конструкцию СТС.

3.8 **эксперт по спортивным транспортным средствам (эксперт по СТС)**: Лицо, отвечающее квалификационным требованиям и уполномоченное РСАФ для проведения ТЭ и ПТЭ в порядке, установленном этой федерацией.

Примечание — Квалификационные требования к эксперту по СТС — в соответствии с приложением А.

3.9 **объект ТЭ:** ТС и его отдельные узлы и агрегаты, а также установленное на него оборудование безопасности.

3.10 **заказчик ТЭ:** Владелец ТС либо его официальный представитель, действующий на основании доверенности, принимающий решение о необходимости проведения ТЭ.

3.11 **заключение ТЭ:** Документ, оформляемый аккредитованным(и) экспертом(ами) по СТС по результатам проведения ТЭ в случае несоответствия ТС требованиям, предъявляемым к СТС.

3.12 **форма идентификации СТС;** ФИСТС: Документ на ТС, выданный РСАФ, подтверждающий принадлежность ТС к категории СТС, в порядке, установленном этой федерацией.

Примечание — Форма идентификации СТС — в соответствии с приложением Б.

3.13 **идентификация:** Установление тождественности заводской маркировки, имеющейся на ТС и его компонентах, и данных, содержащихся в представленной заявителем документации либо в удостоверяющих соответствие документах, проводимое без разборки ТС или его компонентов.

3.14 **маркировка ТС:** Информация, нанесенная изготовителем на ТС с целью идентификации при выпуске в обращение ТС, представляющая собой совокупность обозначения ТС и его паспортных данных, содержащихся непосредственно на основных номерных узлах и агрегатах и/или на маркировочной табличке изготовителя (при их наличии).

3.15 **омологация:** Регистрация ФИА или НАФ моделей автомобилей, их частей, а также конструкций устройств/оборудования безопасности для их использования в международном или национальном автомобильном спорте.

3.16 **омологационная карта:** Документ установленной формы ФИА, РСАФ или иной НАФ, описывающий омологированную модель СТС, имеющий свой собственный уникальный номер.

3.17 **омологационное расширение:** Дополнительные листы, выпущенные к существующей омологационной карте, изменяющие или дополняющие ее, имеющие уникальную для каждого расширения нумерацию и привязанные к основной омологационной карте.

3.18 **классификация и технические требования;** КиТТ: Технические нормы и требования, предъявляемые к СТС, участвующим в соревнованиях по автомобильному спорту на территории Российской Федерации, установленные РСАФ.

Примечание — Технические требования по отдельным дисциплинам автомобильного спорта опубликованы, как правило, в виде приложений к КиТТ.

3.19 **приложения к КиТТ:** Отдельные главы национальных технических требований, конкретизирующие предписания к СТС, участвующим в данном виде/дисциплине автомобильного спорта, либо к тем или иным техническим элементам автомобильного спорта.

3.20 **приложение «Джей» к Международному спортивному кодексу ФИА (приложение «J»):** Международные технические требования ФИА к СТС, участвующим в соревнованиях.

3.21 **соревнования с раздельным стартом:** Комплексные спортивные соревнования с раздельным стартом каждого автомобиля, состоящие, как правило, из двух типов состязаний: первый тип — движение по дорогам общего пользования, где участники обязаны соблюдать правила дорожного движения, второй тип — дополнительные соревнования на участках маршрута, при которых правила дорожного движения не действуют.

Примечание — Основным критерием оценки первого этапа являются точность соблюдения расписания и последовательность прохождения судейских пунктов. Определяющим фактором оценки второго этапа является время, затраченное на его прохождение.

3.22 **ралли, ралли-рейд, трофи-рейд:** Разновидности соревнований с раздельным стартом, правилами проведения которых предусмотрено в том числе движение СТС по дорогам общего пользования с обязательным соблюдением правил дорожного движения.

3.23 **безопасный топливный бак:** Специальный топливный бак, изготовленный в соответствии с одним из соответствующих стандартов ФИА или РСАФ, имеющий маркировку, сертификат установленной формы и ограниченный срок годности.

3.24 **главный выключатель электрооборудования:** Устройство для размыкания всех электрических цепей СТС (аккумуляторная батарея, генератор, светотехнические приборы, звуковые сигналы, зажигание, топливные насосы, электрические средства управления и т. д.), останавливающее двигатель.

Примечание — Привод главного выключателя электрооборудования должен быть продублирован или быть доступен снаружи СТС и иметь соответствующую маркировку.

3.25 **дополнительные фары головного света:** Устройства освещения для использования в темное время суток и в иных условиях плохой видимости для спортивных соревнований исключительно вне дорог общего пользования.

Примечание — При движении по дорогам общего пользования дополнительные фары могут быть установлены, но включение их запрещено.

3.26 **каркас безопасности:** Пространственная трубчатая структура, установленная в кабине (кузове) СТС близко к панелям кузова, функцией которой являются уменьшение деформации кабины (кузова) и защита экипажа в случае аварии, изготовленная и установленная в соответствии с требованиями ФИА и/или иной НАФ.

3.27 **защитные сетки:** Устройства безопасности оконного проема кузова или кабины, устанавливаемые на СТС, передние двери которых оснащены опускающимися окнами или окнами, выполненными из стекла или поликарбоната, и прикрепленные к дверям или к каркасу безопасности, с быстросъемными замками, доступными изнутри и/или снаружи СТС.

3.28 **система пожаротушения (бортовая система пожаротушения):** Система, предназначенная для борьбы с пожаром в моторном отсеке/кабине/отсеке топливного бака и для обеспечения экипажу возможности эвакуации из загоревшегося СТС, изготовленная и установленная в соответствии с одним из соответствующих стандартов ФИА или РСАФ.

Примечание — Бортовые системы пожаротушения имеют ограниченный срок годности и требуют периодического переосвидетельствования/перезарядки.

3.29 **ремни безопасности (спортивные ремни безопасности):** Устройство пассивной безопасности, состоящее из лямок с запирающей пряжкой, регулирующих устройств и деталей крепления, предназначенное для уменьшения опасности ранения пользователя путем ограничения возможности перемещения его тела в случае столкновения или резкого замедления автомобиля, разработанное специально для использования в СТС, изготовленное в соответствии с одним из стандартов ФИА или иных, признанных РСАФ, и имеющее ограниченный срок годности.

3.30 **спортивные сиденья:** Анатомические или полуанатомические ковшеобразные сиденья, специально изготовленные в соответствии с одним из соответствующих стандартов ФИА или иных, признанных РСАФ, и имеющие ограниченный срок годности.

3.31 **идентифицирующая маркировка СТС;** ИМСТС: Маркировка, подтверждающая принадлежность ТС к СТС и соотносящая его с ФИСТС данного СТС.

Примечание — ИМСТС представляет собой пломбу-наклейку с уникальным защищенным от подделки номером, которую невозможно удалить без нарушения ее целостности. Одна часть номерной пломбы-наклейки клеится на переднюю дугу каркаса безопасности СТС, вторая — вклеивается в ФИСТС. Требования к ИМСТС определяются РСАФ.

## 4 Проведение технической экспертизы (инспекции) спортивного транспортного средства

4.1 ТЭ и ПТЭ проводится аккредитованным(и) экспертом(ами) по СТС в целях отнесения ТС к СТС и централизованного учета СТС на территории Российской Федерации.

ТЭ и ПТЭ включает в себя:

- осмотр ТС;
- идентификацию ТС;
- проверку соответствия ТС требованиям к СТС;
- формирование результатов ТЭ в виде ФИСТС/изменений к ФИСТС (при положительном результате) или заключения ТЭ (при отрицательном результате).

Для проведения ТЭ ТС должно быть укомплектовано всеми необходимыми для осмотра узлами и агрегатами, а также оборудованием безопасности и находиться в технически исправном состоянии.

4.2 ТЭ проводится в соответствии с требованиями к СТС в каждой дисциплине (ралли, ралли-рейд, трофи-рейд), категории и группе, в которую попадает оцениваемое ТС.

Примечание — Требования к СТС, категории и группы устанавливаются РСАФ по согласованию с заинтересованными организациями с учетом международных требований.

4.3 Эксперты по СТС могут проводить ТЭ как индивидуально, так и в составе экспертных комиссий и других экспертных коллективов, в порядке, установленном РСАФ.

Эксперт по СТС вправе запрашивать у заказчика ТЭ, организаций и третьих лиц разъяснения и дополнительные сведения, необходимые для проведения ТЭ, за исключением информации, являющейся государственной или коммерческой тайной.

4.4 Осмотр и идентификацию ТС в процессе ТЭ осуществляет эксперт по СТС без разборки ТС или его компонентов с использованием органолептических и инструментальных методов исследования конструктивных параметров и его технических характеристик. В рамках процедуры ТЭ используют приборы и инструменты, не приводящие к нарушению целостности материалов, конструкции, лакокрасочного покрытия или иных физико-химических характеристик ТС и его компонентов (кроме случаев, предусмотренных методикой проведения контроля).

4.5 Средства, используемые экспертом по СТС в процессе ТЭ:

- визуальный осмотр;
- использование вспомогательных технических средств (измерительные инструменты и приборы, приборы оптического увеличения, слесарный инструмент, оборудование для фотосъемки и др.).

Эксперт по СТС самостоятельно принимает решение об использовании вспомогательных технических средств, исходя из целесообразности их применения.

Для проведения ТЭ должен быть обеспечен полный доступ эксперта по СТС к объекту ТЭ.

4.6 По результатам ТЭ эксперт по СТС составляет ФИСТС (при соответствии ТС требованиям к СТС) в соответствии с приложением Б или письменное заключение ТЭ о несоответствии ТС требованиям к СТС в свободной форме с указанием выявленных несоответствий.

По результатам ПТЭ эксперт по ТЭ вносит изменения в ФИСТС в порядке, определенном организацией, осуществляющей выдачу и учет ФИСТС.

4.7 Контроль качества проведения ТЭ и ПТЭ проводит организация, осуществляющая аккредитацию экспертов по СТС, в порядке, установленном этой организацией. Результаты ТЭ могут быть пересмотрены в порядке, установленном организацией, осуществляющей аккредитацию экспертов по СТС, в следующих случаях:

- на основании письменного заявления владельца ТС с указанием аргументированного мнения, основанного на приложенных соответствующих документах;
- при приостановлении действия аккредитации эксперта по СТС по компрометирующим обстоятельствам.

## 5 Оформление результатов технической экспертизы

5.1 По результатам ТЭ эксперт по СТС оформляет ФИСТС или заключение ТЭ о несоответствии ТС требованиям к СТС.

Данные документы должны основываться на положениях, дающих возможность проверить обоснованность и достоверность сделанных выводов.

5.2 Заключение ТЭ о несоответствии ТС требованиям к СТС распечатывают на белой бумаге формата А4 (односторонняя печать), после подписания документ прошивают (с указанием количества сшитых листов), заверяют подписью эксперта по СТС и специальной защитной печатью.

Заключение ТЭ о несоответствии ТС требованиям к СТС передают владельцу ТС, копию направляют в РСАФ для учета.

ФИСТС распечатывают в двух экземплярах: один экземпляр — на белой бумаге формата А4 (односторонняя печать), второй экземпляр — на бумаге, защищенной от подделок полиграфическим способом, образец которой, а также порядок ее выдачи экспертам, устанавливает организация, осуществляющая аккредитацию экспертов по СТС.

5.3 Все листы ФИСТС заверяют подписью эксперта по СТС. После подписания ФИСТС прошивают (с указанием количества сшитых листов), скрепляют подписью эксперта по СТС и специальной защитной печатью. Один экземпляр ФИСТС (без полиграфической защиты) передают владельцу ТС. На второй экземпляр ФИСТС (распечатанный на бумаге, защищенной от подделок) наклеивают одну часть ИМСТС, вторую часть которой наклеивают на переднюю дугу каркаса безопасности СТС; этот экземпляр передают в организацию, осуществляющую аккредитацию экспертов по СТС (РСАФ) для контроля качества проведения ТЭ и визирования ФИСТС.

После проверки ФИСТС РСАФ заверяет ФИСТС специальной защитной печатью, присваивает оригинальный номер, вносит в базу данных и направляет владельцу ТС. Цветная сканированная копия ФИСТС хранится в РСАФ.

5.4 Срок действия ФИСТС устанавливает организация, выдающая ФИСТС, но он не может превышать пяти лет.

5.5 ФИСТС считается недействительной в случае окончания срока действия, а также внесения изменений в конструкцию СТС, его узлов, агрегатов и оборудование безопасности, перечисленных в ФИСТС.

5.6 В случае выявления несоответствия ТС требованиям к СТС в результате повторной/последующей инспекции ФИСТС недействительна.

5.7 Действующая ФИСТС является основанием для регистрации ТС в качестве СТС.

## 6 Оценка соответствия спортивных транспортных средств для допуска к участию в дорожном движении

6.1 Оценка соответствия СТС для допуска к участию в дорожном движении осуществляется после идентификации каждого СТС в формах технической экспертизы конструкции транспортного средства и при необходимости его испытаний.

6.2 Оценка соответствия проводится только в отношении полнокомплектных транспортных средств.

6.3 Целью оценки соответствия является удостоверение в том, что СТС соответствует требованиям, предусмотренным настоящим стандартом.

6.4 Оценку соответствия СТС проводят по следующей схеме:

- подача заявки на проведение оценки соответствия СТС в РСАФ. Состав документов, представляемых заявителем, определяет РСАФ;
- рассмотрение РСАФ представленных заявителем документов и принятие решения по заявке;
- идентификация СТС;
- проверка выполнения требований, предусмотренных в разделе 7, посредством проведения технической экспертизы конструкции этого СТС и при необходимости его испытаний;
- оформление свидетельства о безопасности конструкции СТС (форма свидетельства — в соответствии с приложением В) и передача его заявителю.

6.5 В качестве заявителя выступает владелец СТС или его уполномоченный представитель, действующий от его имени.

6.6 РСАФ обязана предоставить заявителю всю необходимую информацию в отношении правил, процедур и требований, предъявляемых при оценке соответствия.

6.7 В качестве доказательственных материалов, подтверждающих соответствие СТС требованиям, предусмотренным настоящим стандартом, могут представляться протоколы испытаний, проведенных в аккредитованной испытательной лаборатории, сертификаты одобренных РСАФ или ФИА производителей оборудования безопасности, омологационные документы РСАФ или ФИА. Методы проверки требований к СТС для допуска к движению по дорогам общего пользования — по ГОСТ 33997 и ГОСТ 33670.

6.8 Акт осмотра прилагается к документации, представленной заявителем.

6.9 РСАФ согласует с заявителем сроки и условия проведения технической экспертизы СТС и при необходимости его испытаний.

6.10 При необходимости для оценки соответствия ТС требованиям проводятся необходимые для технической экспертизы конструкции СТС испытания и измерения.

6.11 Документация, имеющая отношение к проведению оценки соответствия СТС, хранится в архиве РСАФ не менее пяти лет.

6.12 По результатам изучения всех необходимых доказательственных материалов РСАФ составляет заключение, содержащее мотивированное обоснование достаточности представленных доказательственных материалов для оценки соответствия СТС, оформляет и выдает заявителю свидетельство о безопасности конструкции СТС, в которое при необходимости заносят отметки об ограничении применения транспортного средства. Форма указанного документа — в соответствии с приложением В.

6.13 РСАФ осуществляет регистрацию и ведение реестра свидетельств о безопасности конструкции СТС.

## 7 Технические требования к спортивным транспортным средствам с целью их допуска к участию в дорожном движении и методы проверки

### 7.1 Требования к тормозным системам

7.1.1 Тормозные системы должны соответствовать требованиям ГОСТ 33997—2016 (пункт 4.1).

7.1.2 СТС оснащают тормозными системами, способными выполнять следующие функции торможения.

7.1.2.1 Рабочая тормозная система:

- действует на все колеса от одного органа управления;
- при воздействии водителя на орган управления со своего сиденья, при расположении обеих рук водителя на органе рулевого управления, — замедляет движение ТС вплоть до полной остановки как при движении вперед, так и задним ходом.

7.1.2.2 Запасная тормозная система способна воздействовать на тормозные механизмы посредством по крайней мере половины двухконтурной рабочей тормозной системы и как минимум на два колеса (на каждой из сторон ТС) в случае отказа в рабочей тормозной системе или усилителя тормозной системы.

7.1.2.3 Стояночная тормозная система:

- затормаживает все колеса по крайней мере одной из осей.

7.1.3 Тормозные силы на колесах не должны возникать, если органы управления тормозными системами не задействованы.

7.1.4 Действие рабочей и запасной тормозных систем обеспечивает плавное, адекватное уменьшение или увеличение тормозных сил (замедление ТС) при уменьшении или увеличении соответственно усилия воздействия на орган управления тормозной системой.

7.1.5 В случае внесения изменений в конструкцию тормозной системы данные изменения должны быть отражены в ФИСТС.

**7.1.6 Органы управления тормозной системой**

7.1.6.1 Рабочая тормозная система

Применяют ножной орган управления (педаль), который перемещается без помех, при нахождении ноги в естественном положении.

Примечание — Данное требование не распространяется на ТС, предназначенные для управления лицами, физические возможности которых не позволяют осуществлять управление ТС с помощью ног.

При нажатой до упора педали должен оставаться зазор между педалью и полом, при отпускании педаль должна полностью возвращаться в исходное положение.

В рабочей тормозной системе должна быть предусмотрена компенсационная регулировка в связи с износом фрикционного материала тормозных накладок. Такая регулировка осуществляется автоматически на всех осях ТС.

При наличии отдельных органов управления для рабочей и аварийной тормозных систем одновременное приведение в действие обоих органов управления не должно приводить к одновременному отключению систем рабочего и аварийного торможения.

7.1.6.2 Стояночная тормозная система

Стояночную тормозную систему оснащают органом управления, не зависящим от органа управления рабочей тормозной системой.

Орган управления стояночной тормозной системы оборудуют работоспособным стопорным механизмом.

В стояночной тормозной системе предусматривают ручную или автоматическую компенсационную регулировку в связи с износом фрикционного материала тормозных накладок.

7.1.7 В случае внесения изменений в конструкцию тормозной системы данные изменения должны быть отражены в ФИСТС.

**7.2 Требования к рулевому управлению**

7.2.1 Рулевое управление должно соответствовать требованиям ГОСТ 33997—2016 (пункты 4.2.1, 4.2.3—4.2.7).

7.2.2 Рулевое колесо свободное, но оно должно быть замкнутой формы. Рулевое колесо не должно зацеплять и захватывать часть одежды водителя при обычном воздействии на него.

7.2.3 Болты, используемые для крепления рулевого колеса к ступице, в том случае если они находятся снаружи, утапливают заподлицо с поверхностью.

7.2.4 В случае внесения изменений в конструкцию штатного рулевого управления данные изменения должны быть отражены в ФИСТС.

7.2.5 Рекомендуется к применению съемное рулевое колесо, включающее в себя ступицу-адаптер рулевого колеса. Рекомендуется использование адаптера, омологированного или сертифицированного совместно с рулевым колесом.

В иных случаях адаптер должен быть изготовлен из единой металлической заготовки, крепиться к рулевому валу оригинальным способом и быть не длиннее 200 мм.

Механизм быстрого разъединения должен включать кольцо, концентрично расположенное и установленное на рулевой колонке под рулевым колесом, анодированное желтым цветом или имеющее любое другое долговечное покрытие желтого цвета.

Разъединение должно осуществляться путем смещения этого кольца вдоль оси рулевой колонки. Для отсоединения необходимо тянуть фланец вдоль оси рулевого колеса.

**7.3 Требования к устройствам освещения и световой сигнализации**

7.3.1 Устройства освещения и световой сигнализации должны соответствовать требованиям ГОСТ 33997—2016 (4.3.1—4.3.9, 4.3.11—4.3.27, 4.3.29). Допускается несоответствие требованиям ГОСТ 33997—2016 (пункты 4.3.1 и 4.3.3) в случае соблюдения требований 7.3.4, 7.3.5 и 7.3.6.

7.3.2 Допускается демонтаж предусмотренных конструкцией ТС боковых повторителей поворота, передних противотуманных фар и боковых стояночных фонарей.

7.3.3 Допускается установка дополнительных фар головного света, не предусмотренных конструкцией ТС, которые не должны быть включены во время движения по дорогам общего пользования, при этом:

- фары могут быть размещены только в передней части СТС;
- ни одна точка светового отверстия фары не может быть расположена выше видимой снаружи нижней кромки лобового стекла;
- число дополнительных фар головного света должно быть четным, а их расположение должно быть симметричным относительно вертикальной плоскости, проходящей через продольную ось ТС;
- общее число фар головного света, включая предусмотренные конструкцией ТС, не должно превышать восьми.

7.3.4 В случае установки дополнительных фар головного света данное изменение конструкции должно быть отражено в ФИСТС.

7.3.5 Если расположение фар не соответствует требованиям 7.3.1—7.3.4, то они должны быть закрыты жесткими непрозрачными чехлами при движении по дорогам общего пользования.

7.3.6 Оригинальные элементы светотехники могут быть заменены другими, имеющими схожие размеры и форму (разрешается отличие размера не более чем на 20 % от оригинального), при следующих условиях: новые элементы полностью выполняют функции оригинальных; их расположение не изменено; данная замена не приводит к изменению каких-либо панелей кузова; панель, на которую они монтируются, полностью перекрывает оригинальное отверстие в кузове. Возможность замены предусмотрена также в отношении стекол фар, отражателей и ламп, установка светодиодных осветительных приборов разрешена. В случае замены оригинальных указателей поворота, задних габаритных и тормозных огней рекомендуется установка дополнительно двух тормозных (мощность каждого — 21 Вт) и двух габаритных огней (мощность каждого — 15 Вт). Эти фонари должны располагаться снаружи задней поверхности кузова или кабины (при кузове пикап), симметрично относительно продольной плоскости автомобиля, как можно ближе к боковым габаритам кузова на высоте не менее 1500 мм от поверхности дороги и иметь рассеиватели красного цвета. Площадь каждого рассеивателя должна быть не менее 60 см$^2$. Разрешается установка светодиодных фонарей соответствующего назначения.

### 7.4 Требования к обеспечению обзорности

Обеспечение обзорности должно соответствовать требованиям ГОСТ 33997—2016 (пункт 4.4).

### 7.5 Требования к шинам и колесам

Шины и колеса должны соответствовать требованиям ГОСТ 33997—2016 (пункт 4.5).

Запрещено использование мотоциклетных шин и шин для сельскохозяйственной техники.

### 7.6 Требования к сцепным устройствам (буксировочным проушинам)

7.6.1 Все автомобили должны быть оборудованы передним и задним буксировочными устройствами (проушинами), надежно закрепленными с помощью инструмента или сварки на силовой конструкции автомобиля (кузове или раме).

7.6.2 Проушины должны быть замкнутой формы, выполнены из стального прутка, стального троса минимальным диаметром 8 мм либо из стальной пластины эквивалентного сечения. Сквозь отверстие проушины должен свободно проходить цилиндр диаметром 50 мм.

7.6.3 Проушина не должна выступать за габарит автомобиля, видимый сверху (не обязательно в случае применения стального троса). Допускаются выдвижные или складывающиеся конструкции.

7.6.4 Проушины должны быть окрашены в яркий, контрастный с основным цветом автомобиля, цвет либо быть обозначены на кузове стрелками яркого (желтого, оранжевого, красного) цвета размером не менее 100 × 50 мм. Направление стрелки должно указывать на место расположения проушины.

7.6.5 Допускается сохранение заводских буксировочных устройств типа «крюк». Данное разрешение не относится к оригинальным съемным буксировочным приспособлениям, устанавливаемым без помощи инструмента.

### 7.7 Требования к удерживающим системам пассивной безопасности

7.7.1 Для всех членов экипажа должны быть установлены специальные спортивные ремни безопасности, имеющие 4, 5, 6, 7 или 8 точек крепления ремней на шасси/кузове ТС. Минимальная конфигурация комплекта ремней безопасности зависит от дисциплины автомобильного спорта и определяется требованиями РСАФ.

7.7.2 Спортивные ремни безопасности не должны крепиться к сиденьям или их опорам. Рекомендуется использовать места крепления ремней безопасности серийного автомобиля.

Если установка на серийные точки крепления невозможна, то на кузове/шасси автомобиля должны быть установлены новые точки крепления, отдельно для каждой лямки.

Каждая вновь созданная точка крепления на кузове/шасси должна включать в себя стальную усилительную пластину площадью не менее 40 см$^2$ и толщиной не менее 3 мм.

Каждая точка крепления должна выдерживать нагрузку 1470 даН или 720 даН для паховых лямок.

Должны быть приняты меры предосторожности, чтобы ремни не были повреждены трением об острые кромки.

7.7.3 Ремни безопасности должны использоваться в соответствии с инструкцией завода-изготовителя и требованиями ФИА и РСАФ.

7.7.4 Не допускаются следующие дефекты установленных на СТС ремней безопасности:

а) надрыв на лямке, видимый невооруженным глазом;

б) замок не фиксирует «язык» лямки или не выбрасывает его после нажатия на кнопку или рычаг замыкающего устройства.

7.7.5 Установка спортивных ремней безопасности должна быть отражена в ФИСТС.

7.7.6 Спортивные ремни безопасности должны иметь действующий срок годности.

7.7.7 Сведения об установленных спортивных ремнях безопасности должны быть отражены в ФИСТС.

### 7.8 Требования к двигателю и его системам

7.8.1 Установка систем для работы двигателя на компримированном или сжиженном природном газе не допускается.

7.8.2 Сведения об изменениях в конструкции двигателя должны быть отражены в ФИСТС.

7.8.3 Сведения об изменениях системы выпуска отработавших газов должны быть отражены в ФИСТС.

7.8.4 Если система смазки двигателя включает сапун вентиляции картера открытого типа, он должен быть оборудован маслоуловительным бачком. Этот бачок должен вмещать не менее 2 л жидкости. Бачок должен быть изготовлен из прозрачного материала, или должна быть обеспечена возможность визуального контроля уровня его заполнения. Подобными бачками могут быть оборудованы сапуны агрегатов трансмиссии СТС.

7.8.5 Уровень шума выпуска отработавших газов неподвижного СТС, измеренный на расстоянии (0,5 ± 0,05) м от среза выпускной трубы под углом 45° ± 15° к оси потока газа при работе двигателя на холостом ходу в режимах целевой частоты вращения коленчатого вала и в режиме замедления его вращения от целевой частоты до минимальной частоты холостого хода, не должен превышать 103 дБА, если в требованиях к группе подготовки СТС не указано более жесткое ограничение.

### 7.9 Требования к прочим элементам конструкции

Прочие элементы конструкции должны соответствовать требованиям ГОСТ 33997—2016 (пункты 4.10.4, 4.10.6, 4.10.8, 4.10.9, 4.10.14, 4.10.15, 4.10.16, 4.10.18, 4.10.20).

### 7.10 Требования к устройствам для предотвращения несанкционированного использования (противоугонным устройствам)

7.10.1 Любые противоугонные устройства, осуществляющие свои функции путем механического блокирования рулевого управления, привода трансмиссии, механизма переключения передач и т. п., запрещены. Если оригинальное ТС оснащено такой системой, она должна быть демонтирована либо выведена из действия.

7.10.2 Противоугонные устройства, препятствующие растормаживанию СТС, не допускаются.

### 7.11 Требования к средствам обеспечения обзорности

7.11.1 Водитель, который будет управлять ТС, должен иметь возможность беспрепятственно видеть дорогу впереди себя, а также иметь обзор справа и слева от ТС.

7.11.2 ТС оборудуют встроенной на постоянной основе в конструкцию системой, способной очищать ветровое стекло от обледенения и запотевания. Система, использующая для очистки стекла нагретый воздух, должна иметь вентилятор и подвод воздуха к ветровому стеклу через сопла.

7.11.3 ТС оснащают хотя бы одним стеклоочистителем и хотя бы одной форсункой стеклоомывателя ветрового стекла со стороны водителя.

7.11.4 Каждая из щеток стеклоочистителя после выключения автоматически возвращается в исходную позицию, располагающуюся на границе зоны очистки или ниже ее.

7.11.5 Обязательно наличие двух наружных зеркал заднего обзора, по одному с каждой стороны ТС. Минимальный размер отражающей поверхности каждого из зеркал 90 см$^2$, в которую должен вписываться квадрат со стороной 6 см.

### 7.12 Требования к спидометрам

7.12.1 На каждом СТС должен иметься спидометр.

7.12.2 Показания спидометра должны быть видимы в любое время суток.

7.12.3 Скорость ТС по показаниям спидометра не должна быть меньше его фактической скорости.

### 7.13 Требования к защитным сеткам (при их наличии)

7.13.1 Защитные сетки должны удовлетворять следующим требованиям:

- минимальная ширина ленты: 19 мм;
- минимальный размер ячейки: 25 × 25 мм;
- максимальный размер ячейки: 60 × 60 мм.

7.13.2 При виде сбоку защитная сетка должна закрывать проем окна от уровня центра рулевого колеса до самой задней точки сиденья со своей стороны.

7.13.3 Защитная сетка должна крепиться:

- на легковых автомобилях к каркасу безопасности;
- на внедорожных автомобилях допускается крепление к дверям автомобиля.

В любом случае крепления защитной сетки к верхней части не должны быть съемными без использования инструментов.

### 7.14 Требования к спортивным сиденьям

7.14.1 Обязательна установка специальных спортивных сидений для членов экипажа вместо штатных сидений ТС, которые должны соответствовать хотя бы одному из следующих документов: [4] (до отмены действия данного стандарта), [5], [6]. Данное изменение конструкции должно быть отражено в ФИСТС.

7.14.2 Установка сидений в соответствии с [4], [6] должна проводиться на кронштейны, выполненные из стали, толщиной не менее 3 мм, или алюминиевых сплавов толщиной не менее 5 мм. Минимальный продольный размер каждой опоры составляет 60 мм.

Запрещено крепить сиденья к полу. Сиденья или их кронштейны должны быть закреплены болтами на установленные между туннелем пола и порогом кузова опоры — поперечные трубы.

Минимальный размер трубы: 35 × 2,5 мм (круглая) либо 35 × 35 × 2,5 мм (прямоугольная).

Минимальный диаметр болтов — М8, класс прочности болтов — не ниже 10,9.

Обязательно использование усиливающих шайб толщиной не менее 2 мм, размером не менее 2,5 диаметра крепежного болта и не менее диаметра отверстия в фиксируемом элементе крепления. Трубы должны опираться на усиливающие накладки размером не менее чем 40 см$^2$ и толщиной не менее 3 мм, приваренные к кузову или закрепленные в соответствии с [7] (рисунок 253-65В статьи 253).

Возможно крепление кронштейнов сидений к шасси автомобиля на омологированные конструкции.

### 7.15 Требования к каркасам безопасности

7.15.1 СТС должны быть оборудованы каркасами безопасности. Требования к каркасам безопасности регламентированы КиТТ РСАФ.

Омологированный каркас безопасности должен иметь идентификационную табличку, приваренную к нему, с указанием производителя каркаса и его индивидуального серийного номера, и сертификат установленной ФИА/РСАФ/НАФ формы с тем же индивидуальным номером.

7.15.2 Установленный каркас безопасности должен быть описан в ФИСТС.

### 7.16 Требования к топливным бакам и магистралям

7.16.1 Регламентацией РСАФ может быть предписан перенос и/или обязательная замена топливного бака на специально изготовленный. В случае изменения места установки топливного бака или

установки топливного бака, не предусмотренного конструкцией ТС, данное изменение конструкции должно быть отражено в ФИСТС.

7.16.2 Топливный бак, наливная горловина и вентиляционное отверстие не должны располагаться внутри отделения экипажа и должны гарантировать отсутствие утечек топлива при любом положении автомобиля.

7.16.3 Наливная горловина и ее крышка не должны выступать за периметр автомобиля в любой проекции. Для крышки может использоваться любая система запирания, исключающая неполное запирание или случайное открытие при ударе. Наливная горловина не должна располагаться над аккумулятором.

7.16.4 Если топливный бак и/или наливная горловина расположены внутри кузова, то в полу должно быть предусмотрено отверстие диаметром от 15 до 50 мм для слива пролитого топлива в пространство вне автомобиля. Пролитое топливо не должно попадать на элементы выпускной системы.

7.16.5 Если топливный бак перенесен, то его крепление на новом месте должно быть осуществлено не менее чем двумя стальными лентами минимальным размером 20 × 0,8 мм с болтами диаметром не менее 10 мм. Гайки таких болтов должны быть выполнены на усилительных пластинах с противоположной части элемента кузова по аналогии с болтами ремней безопасности. Кузов в местах крепления лент должен быть усилен стальными накладками толщиной не менее 1,5 мм и площадью не менее 10 $см^2$.

7.16.6 Если топливный бак и его наливная горловина расположены в багажном отсеке, то они должны быть отделены от пассажирского салона жестким кожухом (обязателен для двухобъемных автомобилей) или жесткой перегородкой, непроницаемыми для жидкости и огня.

7.16.7 Все баки должны быть оборудованы устройством в системе вентиляции, исключающим утечку топлива при любом положении автомобиля. Вентиляция топливного бака должна быть выведена наружу автомобиля.

7.16.8 Топливопроводы, установленные заводом — изготовителем ТС, могут быть заменены на топливопроводы авиационного типа. При применении специально изготовленных безопасных топливных баков, соответствующих признаваемым РСАФ стандартам, или их комбинации с серийными баками допускается применение только магистралей и разъемов авиационного типа.

7.16.9 СТС могут иметь топливопроводы, расположенные в отсеке экипажа. Во всех случаях указанные топливопроводы должны быть надежно защищены. Любые виды соединений топливопроводов в отсеке экипажа запрещены, за исключением резьбовых, в местах прохождения через пол и/или другие панели кузова.

### 7.17 Требования к противопожарному оборудованию

7.17.1 На СТС должно быть установлено противопожарное оборудование в соответствии с регламентацией РСАФ. Количество средств пожаротушения и минимальный объем огнегасящего состава определяются требованиями к конкретной дисциплине автомобильного спорта.

**7.17.2 Ручные огнетушители**

Рекомендуется применение ручных огнетушителей в соответствии с требованиями [7] (пункт 7 статьи 253 и 283). Огнетушители на автомобиле должны быть размещены так, чтобы они были легко доступны хотя бы одному члену экипажа.

**7.17.3 Автоматические системы пожаротушения**

В случае установки автоматической системы пожаротушения она должна быть омологирована ФИА или РСАФ или признана РСАФ. Монтаж и использование систем осуществляется в соответствии с инструкцией производителя и с требованиями [7] (статьи 253-7 и 283-7).

7.17.4 На каждом баллоне автоматической системы пожаротушения или ручном огнетушителе должна быть табличка с указанием типа и количества огнегасящего состава, а также указан срок годности/дата последней перезарядки. ТС должно быть оборудовано системой пожаротушения или ручными огнетушителями, с момента производства или переосвидетельствования которых прошло не более двух лет.

7.17.5 Крепление баллонов автоматических систем пожаротушения и ручных огнетушителей должно быть надежным и выдерживать виброударные и инерционные нагрузки, возникающие при движении СТС. Крепление баллонов должно быть выполнено металлическими лентами, не менее двух на каждый баллон. Для ручных огнетушителей крепление должно также обеспечивать в случае необходимости быстрый съем ручных огнетушителей без применения инструмента. Рекомендованное расположение огнетушителя — поперек продольной оси СТС. Обязательны ограничители осевого смещения.

7.17.6 Установка автоматической системы пожаротушения и ручных огнетушителей должна быть отражена в ФИСТС.

### 7.18 Требования к травмобезопасности наружных выступов

7.18.1 В зоне наружной поверхности кузова, расположенной между линией пола и высотой 2 м от дорожной поверхности, не должно быть элементов конструкции, которые могли бы захватить (зацепить) или увеличивали бы риск или степень тяжести травмирования любого лица, которое может соприкоснуться с СТС.

7.18.2 Эмблемы и другие декоративные объекты, выступающие более чем на 10 мм, включая любую подложку, над поверхностью, к которой они крепятся, должны иметь возможность отклоняться или отламываться при приложении к ним усилия 100 Н, а в отклоненном или отломанном состоянии не должны выступать над поверхностью, к которой они крепятся, более чем на 10 мм.

7.18.3 Колеса, гайки или болты крепления колес, колпаки ступиц не должны иметь остроконечных или режущих кромок, выступающих за поверхность обода колеса.

7.18.4 Колеса не должны иметь барашковых гаек.

7.18.5 При виде сверху колеса должны быть закрыты кузовом на всю ширину не менее чем на одну треть окружности колеса, если иное не предусмотрено требованиями РСАФ к конкретной дисциплине автомобильного спорта.

7.18.6 Боковые воздушные дефлекторы или водосточные желоба в том случае, если они не загнуты по направлению к кузову так, что их края не могут соприкоснуться с шаром диаметром 100 мм, должны иметь радиус закругления кромок не менее 1 мм.

7.18.7 Концы бамперов должны загибаться в направлении к кузову так, чтобы с ними не мог соприкоснуться шар диаметром 100 мм, и расстояние между краем бампера и кузовом не должно превышать 20 мм. В качестве альтернативы концы бампера могут быть утоплены в углублениях кузова или иметь с кузовом общую поверхность.

7.18.8 Буксирные сцепки и лебедки, а также дополнительные фары головного света, не предназначенные для включения на дорогах общего пользования (при наличии), не должны выступать за переднюю поверхность бампера. Допускается, чтобы лебедка или дополнительные фары выступали за переднюю поверхность бампера, если они закрыты соответствующими защитными элементами, имеющими радиус закругления на менее 2,5 мм.

7.18.9 Не должны выступать за наружную поверхность кузова ручки дверей и багажника более чем на 40 мм, остальные выступающие элементы — более чем на 30 мм.

7.18.10 Для грузовых СТС кнопки дверей не должны выступать за наружную поверхность кабины более чем на 30 мм, поручни и ручки крепления капота — более чем на 70 мм, остальные выступающие элементы — более чем на 50 мм.

7.18.11 Открытые концы поворотных ручек, вращающихся параллельно плоскости двери, должны быть загнуты по направлению к поверхности кузова.

7.18.12 Поворотные ручки, которые вращаются наружу в любом направлении, но не параллельно плоскости двери, в закрытом положении ограждаются предохранительной рамкой или заглубляются. Конец ручки направляется либо назад, либо вниз.

7.18.13 Стекла окон, открывающиеся наружу по отношению к внешней поверхности ТС, при открытии не должны иметь кромок, направленных вперед, а также выступать за край габаритной ширины ТС.

7.18.14 Ободки и козырьки фар не должны выступать по отношению к наиболее выступающей точке поверхности стекла фары более чем на 30 мм [при горизонтальном измерении от точки контакта сферы диаметром 100 мм одновременно со стеклом фары и с ободком (козырьком) фары].

7.18.15 Выпускные трубы, направленные назад или вбок, не должны выступать за пределы наружного контура кузова при виде сверху.

7.18.16 Кромки подножек и ступенек должны закругляться.

7.18.17 Радиус кривизны выступающих наружу краев боковых воздушных обтекателей, дождевых щитков и противогрязевых дефлекторов окон должен быть не менее 1 мм.

### 7.19 Требования к электрооборудованию

7.19.1 Противоугонное устройство замка зажигания должно быть удалено.

**7.19.2 Главный выключатель электрооборудования**

7.19.2.1 Главный выключатель электрооборудования должен разрывать все электрические цепи (батарею, генератор, светотехнические приборы, звуковые сигналы, зажигание, электрические средства управления и т. д.), а также останавливать двигатель.

7.19.2.2 Для дизельных двигателей без электронного управления впрыском главный выключатель должен быть объединен с устройством, останавливающим двигатель.

7.19.2.3 Главный выключатель электрооборудования должен действовать без искрообразования. Его привод должен быть доступен как изнутри автомобиля любому члену экипажа, находящемуся на своем месте и пристегнутому ремнями безопасности, так и снаружи СТС.

7.19.2.4 Наружный привод главного выключателя электрооборудования должен быть расположен у нижней кромки лобового стекла (рекомендуется расположение со стороны водителя).

Наружный привод обозначают красной молнией в синем треугольнике с основанием не менее 12 см с белым кантом по периметру. Рекомендуется краткое пояснение по способу активации выключателя («тянуть», «нажать» и т. д.).

**7.19.3 Аккумуляторная батарея (АКБ)**

7.19.3.1 При сохранении оригинального расположения клеммы АКБ должны быть закрыты крышками из диэлектрического материала.

7.19.3.2 В случае расположения АКБ в пространстве для экипажа она может располагаться только в пространстве позади спинок сидений членов экипажа или под ними.

7.19.3.3 Если первоначальное месторасположение АКБ изменено, то ее располагают на металлическом поддоне, приваренном к кузову, или в омологированной конструкции, или в гнезде из металлических уголков и крепят к кузову с использованием двух стальных хомутов с минимальной толщиной 0,8 мм и шириной 20 мм с диэлектрическим покрытием, прикрепленных к основанию болтами и гайками. Для крепления хомутов должны быть использованы болты диаметром не менее 10 мм. Под каждым болтом размещают контршайбу толщиной не менее 3 мм, площадью не менее 20 $см^2$. АКБ (кроме батареи сухого типа) должна быть закрыта пластиковым кожухом, предохраняющим от утечек и закрепленным независимо от АКБ. Защитный кожух должен предусматривать вентиляцию с выходным отверстием, расположенным вне салона и багажника. Оригинальный кронштейн крепления АКБ может быть при этом удален.

Разрешаются омологированные крепления АКБ иной конструкции и/или выполненные из иных материалов.

**7.19.4 Топливные насосы**

Электрические топливные насосы должны функционировать только при работающем двигателе или процедуре запуска двигателя.

### 7.20 Требования к магистралям, электрическим кабелям

7.20.1 Трубопроводы для горячих и смазочных жидкостей, а также воздуха, поступающего в двигатель, не должны проходить через пассажирское помещение, за исключением случаев, когда это предусмотрено заводом — изготовителем ТС.

7.20.2 Силовые электрические провода не должны располагаться в непосредственной близости от топливопроводов.

7.20.3 Запрещено прохождение трубопроводов, силовых проводов и магистралей автоматических систем пожаротушения между каркасом безопасности и порогом и/или наружными панелями кузова.

7.20.4 Все трубопроводы должны быть надежно закреплены и защищены от истирания.

7.20.5 Тормозные трубки в моторном отсеке должны быть металлическими. Допускается использование шлангов авиационного типа при условии, что они надежно защищены от воздействия высоких температур и открытого огня.

### 7.21 Требования к прочим элементам кузова

7.21.1 Капот, крышка багажника и/или дверь задка должны быть дополнительно закреплены как минимум двумя безопасными запорами на каждую деталь.

Оригинальные замки приводят в нерабочее состояние либо удаляют.

7.21.2 Рекомендуется применение устройств типа штырь, проходящий через крышку, и запираемым штифтом, прикрепленным к крышке.

Если панели кузова пластмассовые, то для предотвращения вырывания фиксатора нужно обеспечить их усиление металлическими пластинами, приклепанными к панели.

7.21.3 Перевозимые в автомобиле большие объекты (запасное колесо, набор инструментов и т. д.) должны быть надежно и жестко закреплены. При этом применение резиновых лент для крепления запрещено.

7.21.4 Разрешаются дополнительные устройства для крепления ветрового стекла.

7.21.5 Обязательно применение защитных брызговиков за ведущими колесами. Они должны быть сделаны из гибкого материала (прорезиненной ткани или гибкого пластика). Для легковых автомобилей толщина материала не менее 4 мм, для внедорожных — не менее 5 мм, минимальная плотность — 0,85 г/см$^3$.

Использование вспененного пластика не допускается.

7.21.6 При виде сзади брызговик должен закрывать комплектное колесо на всю его ширину.

Расстояние от нижнего края брызговика до поверхности дороги не должно превышать 100 мм (без экипажа на борту СТС).

Брызговики и их крепления не должны выступать за периметр СТС, видимый сверху, в местах их расположения.

7.21.7 Любая система, включающая в себя подушку безопасности, должна быть удалена.

7.21.8 Если регламентация РСАФ допускает замену стекол на поликарбонат и такая замена произведена, данное изменение конструкции должно быть отражено в ФИСТС.

### 7.22 Требования к системам отопления и вентиляции

В отсеке экипажа не должны располагаться трубопроводы и емкости, содержащие горячие жидкости, за исключением оригинальных и/или омологированных конструкций системы отопления.

**Приложение А**
**(обязательное)**

## Квалификационные требования к экспертам по спортивным транспортным средствам

А.1 Квалификационные требования определяют необходимый уровень знаний, умений и профессионального образования экспертов по СТС (далее — эксперт), при соответствии которым они могут быть допущены к проведению технической экспертизы СТС.

А.2 К эксперту предъявляют следующие квалификационные требования.

А.2.1 Эксперт должен знать:

- требования нормативных правовых актов, определяющих правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения и допуска СТС к участию в дорожном движении (эксплуатации);
- устройство, технические характеристики, конструктивные особенности, назначение и правила эксплуатации СТС;
- технические требования, предъявляемые к СТС, составным частям их конструкции и предметам дополнительного оборудования согласно КиТТ и Приложению «J» [7];
- методы контроля технического состояния СТС, а также выявления признаков их неисправностей;
- классификацию и систему обозначений СТС;
- требования к порядку внесения изменений в конструкцию СТС;
- правила маркировки СТС;
- методы и правила идентификации СТС, алгоритм ее проведения;
- правила и инструкции по охране труда, противопожарной защиты.

А.2.2 Эксперт должен уметь:

- осуществлять идентификацию СТС в соответствии с регламентирующими документами ФИА и РСАФ;
- оформлять документы, необходимые для выдачи заключения о безопасности конструкции СТС в целях допуска их к участию в дорожном движении;
- осуществлять контроль технического состояния СТС с использованием средств технического диагностирования;
- выявлять признаки технических неисправностей СТС, составных частей их конструкции и предметов дополнительного оборудования.

А.3 К эксперту предъявляют следующие требования:

- наличие диплома о высшем или среднем профессиональном образовании;
- наличие всероссийской или первой категории спортивного судьи по виду спорта «автомобильный спорт»;
- опыт работы на всероссийских спортивных соревнованиях по автомобильному спорту в должностях «технический комиссар» или «технический делегат» согласно [8] не менее пяти лет.

Приложение Б
(обязательное)

## Форма идентификации спортивного транспортного средства

### Б.1 Форма идентификации спортивного транспортного средства (ФИСТС)

| 1 ВЛАДЕЛЕЦ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА | | | |
|---|---|---|---|
| ВЛАДЕЛЕЦ | | | |
| АДРЕС | | | |
| ПРЕДСТАВИТЕЛЬ (ФИО) | | | |
| ПОДПИСЬ | | ДАТА | |
| ПРЕДСТАВИТЕЛЬ РСАФ (ФИО) | | | |
| ПОДПИСЬ | | ДАТА | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| ВЛАДЕЛЕЦ | | | |
| АДРЕС | | | |
| ПРЕДСТАВИТЕЛЬ (ФИО) | | | |
| ПОДПИСЬ | | ДАТА | |
| ПРЕДСТАВИТЕЛЬ РСАФ (ФИО) | | | |
| ПОДПИСЬ | | ДАТА | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| ВЛАДЕЛЕЦ | | | |
| АДРЕС | | | |
| ПРЕДСТАВИТЕЛЬ (ФИО) | | | |
| ПОДПИСЬ | | ДАТА | |
| ПРЕДСТАВИТЕЛЬ РСАФ (ФИО) | | | |
| ПОДПИСЬ | | ДАТА | |

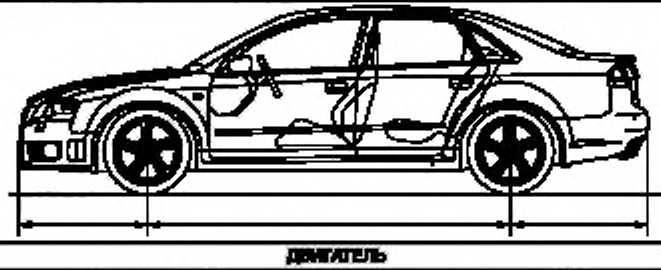
| | | | |
|---|---|---|---|
| ВЛАДЕЛЕЦ | | | |
| АДРЕС | | | |
| ПРЕДСТАВИТЕЛЬ (ФИО) | | | |
| ПОДПИСЬ | | ДАТА | |
| ПРЕДСТАВИТЕЛЬ РСАФ (ФИО) | | | |
| ПОДПИСЬ | | ДАТА | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| ВЛАДЕЛЕЦ | | | |
| АДРЕС | | | |
| ПРЕДСТАВИТЕЛЬ (ФИО) | | | |
| ПОДПИСЬ | | ДАТА | |
| ПРЕДСТАВИТЕЛЬ РСАФ (ФИО) | | | |
| ПОДПИСЬ | | ДАТА | |

Подписавшийся ниже владелец транспортного средства подтверждает, что технические характеристики, приведенные в данной идентификационной форме, соответствуют действительности и что автомобиль соответствует требованиям к указанной спортивной дисциплине и группе подготовки.

*Продолжение формы Б.1*

| 2 СПОРТИВНАЯ ДИСЦИПЛИНА И ГРУППА ПОДГОТОВКИ | | | |
|---|---|---|---|
| ДИСЦИПЛИНА: (нужное зачеркнуть) | РАЛЛИ | РАЛЛИ-РЕЙДЫ | ТРОФИ-РЕЙДЫ |
| ГРУППА ПОДГОТОВКИ: | | | |

| 3 ОБЩЕЕ | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| МАРКА | | | ГОД ВЫПУСКА | | |
| МОДЕЛЬ | | | НОМЕР ОМОЛОГИЗАЦИИ: (при наличии) | | |
| НОМЕР ШАССИ (VIN): | | | | | |
| ТИП КОНСТРУКЦИИ ШАССИ (нужное зачеркнуть) | НЕСУЩИЙ КУЗОВ | РАМНАЯ | ПРОСТРАНСТВЕННАЯ РАМА | | |
| МИНИМАЛЬНЫЙ РАЗРЕШЕННЫЙ МАСС (кг) | | | | | |
| РАЗМЕРЫ (мм) | | | | | |
| ГАБАРИТНАЯ ДЛИНА | | ШИРИНА | | ВЫСОТА | |
| | | | | | |
| КОЛЕСНАЯ БАЗА | | ПЕРЕДНИЙ СВЕС | | ЗАДНИЙ СВЕС | |
|  | | | | | |

| ДВИГАТЕЛЬ | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| ТИП ДВИГАТЕЛЯ (нужное зачеркнуть) | БЕНЗИНОВЫЙ с возвратно-поступательным движением поршней | БЕНЗИНОВЫЙ роторно-поршневой | ДИЗЕЛЬНЫЙ | | |
| ПРОИЗВОДИТЕЛЬ | | | | | |
| ЧИСЛО ЦИЛИНДРОВ | | РАСПОЛОЖЕНИЕ (нужное зачеркнуть) | РЯДНОЕ | V-ОБРАЗНОЕ | ОППОЗИТНОЕ |
| НАДДУВ (нужное зачеркнуть) | НЕТ | ТУРБО | ТУРБО С ИНТЕРКУЛЕРОМ | МЕХАНИЧЕСКИЙ НАГНЕТАТЕЛЬ | |
| Коэффициент коррекции объема: 1,7 для бензиновых двигателей, 1,5 для дизельных двигателей | | | | | |
| ДИАМЕТР ЦИЛИНДРА (мм) | | ХОД ПОРШНЯ (мм) | | | |
| РАБОЧИЙ ОБЪЕМ ($см^3$) | | ПРИВЕДЕННЫЙ ОБЪЕМ ($см^3$) | | | |

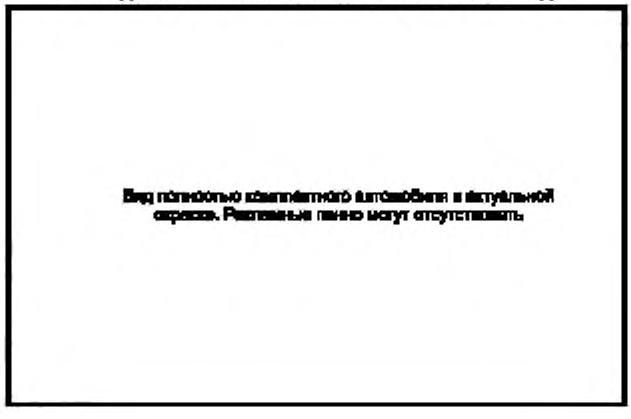
*Продолжение формы Б.1*

**4 ВНЕШНИЙ ВИД АВТОМОБИЛЯ (фото)**

**4.1 ВИД КОМПЛЕКТНОГО АВТОМОБИЛЯ ЭМ СЛЕВА СПЕРЕДИ**




**4.2 ВИД КОМПЛЕКТНОГО АВТОМОБИЛЯ ЭМ СПРАВА СЗАДИ**



*Продолжение формы Б.1*

| 5 КАРКАС БЕЗОПАСНОСТИ | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 5.1 САМОДЕЛЬНАЯ КОНСТРУКЦИЯ, УДОВЛЕТВОРЯЮЩАЯ: (нужное зачеркнуть) | | | | | |
| ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ ФИА (п. 8 статей 253/283) | | РЕГЛАМЕНТАЦИЯ РСАФ | | | |
| С УКАЗАННЫМИ ХАРАКТЕРИСТИКАМИ ТРУБ: | | | | | |
| | Главная дуга | Передняя дуга | Диагональные элементы | Продольные элементы | Другие элементы |
| Материал (марка стали) | | | | | |
| Наружный диаметр | | | | | |
| Толщина стенки | | | | | |
| Прочность на разрыв | | | | | |

| СХЕМА ИЛИ ФОТО ВСЕЙ КОНСТРУКЦИИ |
|---|
| |

| НОМЕР ИДЕНТИФИКАЦИОННОГО СТИКЕРА РСАФ _____ |
|---|

| 5.2 СЕРТИФИЦИРОВАННЫЙ НАЦИОНАЛЬНОЙ ФЕДЕРАЦИЕЙ (НАЦИЕЙ) | | | |
|---|---|---|---|
| ИЗГОТОВИТЕЛЬ | | | |
| НАФ (НЗН) | | НОМЕР СЕРТИФИКАЦИИ/СЕРИЙНЫЙ | |

| 5.3 ОМОЛОГИРОВАННЫЙ ФИА | | | |
|---|---|---|---|
| НОМЕР ОМОЛОГАЦИИ | | НОМЕР РАСШИРЕНИЯ И СЕРИЙНЫЙ НОМЕР | |

| 5.4 ЗАЩИТНЫЕ НАКЛАДКИ НА КАРКАС | ДА | НЕТ | 5.4.1 СТАНДАРТ | |
|---|---|---|---|---|

| 5.5 ПРИМЕЧАНИЯ | Указать дату внедрения каркаса в эксплуатацию (месяц/год). |
|---|---|
| | |

*Продолжение формы Б.1*

| 6 ДВИГАТЕЛЬ | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 6.1 РАСПОЛОЖЕНИЕ: (нужное зачеркнуть) | | | | СПЕРЕДИ | | СЗАДИ | |
| 6.2 ОРИЕНТАЦИЯ И МОТОРНЫЙ ОТСЕК: (нужное зачеркнуть) | | | | ПРОДОЛЬНО | | ПОПЕРЕЧНО | |
| 6.3 ТИП ОХЛАЖДЕНИЯ: (нужное зачеркнуть) | | | | ЖИДКОСТНОЕ | | ВОЗДУШНОЕ | |
| 6.4 ЧИСЛО КЛАПАНОВ НА ЦИЛИНДР | | | | 6.5 СТЕПЕНЬ СЖАТИЯ | | | |
| 6.6 СИСТЕМА ПИТАНИЯ (нужное зачеркнуть) | КАРБЮРАТОР | | | НЕПРЯМОЙ ВПРЫСК | | ПРЯМОЙ ВПРЫСК | |
| 6.7 ДОЗИРОВАНИЕ ТОПЛИВА (нужное зачеркнуть) | | МЕХАНИЧЕСКОЕ | | ЭЛЕКТРОННОЕ | | ГИДРАВЛИЧЕСКОЕ | |
| 6.8 ЧИСЛО ТОПЛИВНЫХ ФОРСУНОК | | 6.8.1 ИХ РАСПОЛОЖЕНИЕ (впускное зачеркнуть) | | КОЛЛЕКТОР | | ГБЦ | |
| 6.9 СИСТЕМА ВЫПУСКА ОТРАБОТАННЫХ ГАЗОВ (нужное зачеркнуть) | | | | ОРИГИНАЛЬНАЯ | | ИЗМЕНЕННАЯ | |
| 6.10 СИСТЕМА СМАЗКИ (нужное зачеркнуть) | | | | С МОКРЫМ КАРТЕРОМ | | С СУХИМ КАРТЕРОМ | |
| 6.10.1 НАЛИЧИЕ ОХЛАДИТЕЛЯ (нужное зачеркнуть) | | ДА | НЕТ | 6.10.2 МЕСТО ЕГО РАСПОЛОЖЕНИЯ (при наличии) (указать в примечании) | | | |
| 6.10.3 ПРИМЕЧАНИЯ | (При счетчике в одном маркере отнести разногласия масло-сборщику блока, распределителю и доверту моторных характеристик) | | | | | | |
| | | | | | | | |
| 6.11 СИСТЕМА ОХЛАЖДЕНИЯ | | 6.11.1 ЧИСЛО РАДИАТОРОВ | | | 6.11.2 МЕСТА ИХ РАСПОЛОЖЕНИЯ (указать в примечании) | | |
| 6.11.3 ПРИМЕЧАНИЯ | | | | | | | |
| | | | | | | | |

| 7 ТРАНСМИССИЯ | | | |
|---|---|---|---|
| 7.1 ТИП ПРИВОДА (нужное зачеркнуть) | ПЕРЕДНИЙ | ЗАДНИЙ | ПОЛНЫЙ |

| 7.2 ТИП КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ (нужное зачеркнуть) | МЕХАНИЧЕСКАЯ/ВКЮ | ГИДРОМЕХАНИЧЕСКАЯ | ВАРИАТОР |
|---|---|---|---|

| СТАНДАРТНАЯ | | ЗАМЕНЕНА НА ИНУЮ | |
|---|---|---|---|
| ПРОИЗВОДИТЕЛЬ | | ПРОИЗВОДИТЕЛЬ | |
| КАТАЛОЖНЫЙ №: | | КАТАЛОЖНЫЙ №: | |

| 7.2.1 ПЕРЕДАТОЧНЫЕ ОТНОШЕНИЯ (только для механической КПП) | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| I-я | | II-я | | III-я | | IV-я | |
| V-я | | VI-я | | VII-я | | R | |

*Продолжение формы Б.1*

| 7.2.2 ПРИМЕЧАНИЯ |
|---|
| |

| 7.3 РАЗДАТОЧНАЯ КОРОБКА (нужное зачеркнуть) | ЕСТЬ | НЕТ | СОВМЕЩЕНА С КПП |
|---|---|---|---|
| 7.3.1 ПЕРЕДАТОЧНЫЕ ОТНОШЕНИЯ | | ПОВЫШАЮЩАЯ | ПОНИЖАЮЩАЯ |
| 7.3.2 НАЛИЧИЕ МЕЖОСЕВОЙ БЛОКИРОВКИ (нужное зачеркнуть) | | ЕСТЬ | НЕТ |
| 7.3.3 ТИП АКТИВАЦИИ (при наличии) | | | |
| 7.3.4 ПРИМЕЧАНИЯ | | | |
| | | | |

| 7.4 ГЛАВНАЯ ПЕРЕДАЧА | | | | |
|---|---|---|---|---|
| | ПЕРЕДНЯЯ | | ЗАДНЯЯ | |
| 7.4.1 ПЕРЕДАТОЧНЫЕ ОТНОШЕНИЯ (при отсутствии отношения прочерк) | | | | |
| 7.4.2 НАЛИЧИЕ БЛОКИРОВКИ (нужное зачеркнуть) | ЕСТЬ | НЕТ | ЕСТЬ | НЕТ |
| 7.4.3 ШЕ ТИП (при наличии) | | | | |
| 7.4.4 ТИП АКТИВАЦИИ (при наличии) | | | | |
| 7.4.5 ПРИМЕЧАНИЯ | | | | |
| | | | | |

| 8 ПОДВЕСКА | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 8.1 ТИП ПЕРЕДНЕЙ ПОДВЕСКИ (нужное зачеркнуть) | МАКФЕРСОН | МНОГОРЫЧАЖНАЯ | ЗАВИСИМАЯ | |
| 8.2 ТИП ЗАДНЕЙ ПОДВЕСКИ (нужное зачеркнуть) | МАКФЕРСОН | МНОГОРЫЧАЖНАЯ | ЗАВИСИМАЯ | ПОЛУНЕЗАВИСИМАЯ |
| 8.3 ТИП УПРУГОГО ЭЛЕМЕНТА ПЕРЕДНЕЙ ПОДВЕСКИ (нужное зачеркнуть) | ВИНТОВАЯ ПРУЖИНА | РЕССОРА | ТОРСИОН | |
| 8.4 ТИП УПРУГОГО ЭЛЕМЕНТА ЗАДНЕЙ ПОДВЕСКИ (нужное зачеркнуть) | ВИНТОВАЯ ПРУЖИНА | РЕССОРА | ТОРСИОН | |

| 8.5 СТАБИЛИЗАТОР ПЕРЕДНЕЙ ПОДВЕСКИ (нужное зачеркнуть) | ЕСТЬ | НЕТ | ДИАМЕТР (при наличии) | |
|---|---|---|---|---|
| 8.6 СТАБИЛИЗАТОР ЗАДНЕЙ ПОДВЕСКИ (нужное зачеркнуть) | ЕСТЬ | НЕТ | ДИАМЕТР (при наличии) (мм) | |
| 8.7 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ ЗАДНЕЙ ПОДВЕСКИ | | | | |

| 8.8 ПОДРАМНИК ПЕРЕДНЕЙ ПОДВЕСКИ (нужное зачеркнуть) | ЕСТЬ | НЕТ | 8.9 ПОДРАМНИК ЗАДНЕЙ ПОДВЕСКИ (нужное зачеркнуть) | ЕСТЬ | НЕТ |
|---|---|---|---|---|---|

*Продолжение формы Б.1*

| | | | |
|---|---|---|---|
| 8.10 КОЛИЧЕСТВО АМОРТИЗАТОРОВ НА КОЛЕСО В ПЕРЕДНЕЙ ПОДВЕСКЕ | | 8.11 КОЛИЧЕСТВО АМОРТИЗАТОРОВ НА КОЛЕСО В ЗАДНЕЙ ПОДВЕСКЕ | |

| | |
|---|---|
| 8.12 ПРИМЕЧАНИЯ | Указать наличие оригинальных деталей. Их разрешенные усиления (если имеются). |
| | |

## 9 ТОРМОЗА

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 9.1 ТИП ТОРМОЗНОЙ СИСТЕМЫ (ненужное зачеркнуть) | | | ГИДРАВЛИЧЕСКАЯ | ПНЕВМАТИЧЕСКАЯ |
| 9.2 КОЛИЧЕСТВО ГЛАВНЫХ ТОРМОЗНЫХ ЦИЛИНДРОВ | | | | |
| 9.3 УСИЛИТЕЛЬ ТОРМОЗОВ (ненужное зачеркнуть) | ЕСТЬ | НЕТ | 9.4 МАРКА И ТИП | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| 9.5 ТИП ТОРМОЗОВ | ДИСКОВЫЕ | | БАРАБАННЫЕ |
| 9.5.1 ПЕРЕДНИЕ | | | |
| 9.5.1.1 ЧИСЛО ЦИЛИНДРОВ НА КОЛЕСО | | | |
| 9.5.1.2 ЧИСЛО КОЛОДОК НА КОЛЕСО | | | |
| 9.5.1.3 ЧИСЛО СУППОРТОВ НА КОЛЕСО | | | |
| 9.5.1.4 ДИАМЕТР ТОРМОЗНОГО ДИСКА | | | |
| 9.5.1.5 ТОЛЩИНА ТОРМОЗНОГО ДИСКА | | | |
| 9.5.1.6 ВЕНТИЛИРУЕМЫЕ ДИСКИ (ненужное зачеркнуть) | ЕСТЬ | НЕТ | |
| 9.5.2 ЗАДНИЕ | | | |
| 9.5.2.1 ЧИСЛО ЦИЛИНДРОВ НА КОЛЕСО | | | |
| 9.5.2.2 ЧИСЛО КОЛОДОК НА КОЛЕСО | | | |
| 9.5.2.3 ЧИСЛО СУППОРТОВ НА КОЛЕСО | | | |
| 9.5.2.4 ДИАМЕТР ТОРМОЗНОГО ДИСКА | | | |
| 9.5.2.5 ТОЛЩИНА ТОРМОЗНОГО ДИСКА | | | |
| 9.5.2.6 ВЕНТИЛИРУЕМЫЕ ДИСКИ (ненужное зачеркнуть) | ЕСТЬ | НЕТ | |
| 9.6 СТОЯНОЧНЫЙ ТОРМОЗ | | | |
| 9.6.1 СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ (ненужное зачеркнуть) | МЕХАНИЧЕСКАЯ | | ГИДРАВЛИЧЕСКАЯ |
| 9.6.2 МЕСТО РАСПОЛОЖЕНИЯ ОРГАНА УПРАВЛЕНИЯ | | | |
| 9.6.3 ДЕЙСТВИЕ НА (ненужное зачеркнуть) | ТРАНСМИССИЯ | | КОЛЕСА ЗАДНЕЙ ОСИ |
| 9.7 ПРИМЕЧАНИЯ | | | |

*Продолжение формы Б.1*

| 10 РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 10.1 ТИП (нужное зачеркнуть) | | ШЕСТЕРНЯ/РЕЙКА | | ЧЕРВЯК/РОЛИК | | ИНОЕ | |
| 10.2 НАЛИЧИЕ УСИЛИТЕЛЯ (нужное зачеркнуть) | ЕСТЬ | НЕТ | 10.2.1 СЕРВОПРИВОД (нужное зачеркнуть) | | ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ | | ГИДРАВЛИЧЕСКИЙ |
| 10.3 СПОРТИВНЫЙ РУЛЬ | ЕСТЬ | НЕТ | 10.4 СЪЕМНЫЙ РУЛЬ | | ЕСТЬ | | НЕТ |
| 10.5 ПРИМЕЧАНИЯ | | | | | | | |

| 11 ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 11.1 НАПРЯЖЕНИЕ БОРТОВОЙ СЕТИ (вольты) | | | 11.2 КОЛИЧЕСТВО АКБ | | |
| 11.3 ГЛАВНЫЙ ВЫКЛЮЧАТЕЛЬ ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ | ЕСТЬ | НЕТ | 11.4 НАРУЖНЫЕ ПРИБОРЫ | ЕСТЬ | НЕТ |
| Примечание – Проверяется работоспособность каждого прибора. | | | | | |
| 11.4.1 ПРИМЕЧАНИЯ | | | | | |

| 11.5 АККУМУЛЯТОРНЫЕ БАТАРЕИ | | |
|---|---|---|
| 11.5.1 СОХРАНЕНО ОРИГИНАЛЬНОЕ РАСПОЛОЖЕНИЕ | ДА | НЕТ |
| 11.5.2 СООТВЕТСТВИЕ КРЕПЛЕНИЯ АКБ ТРЕБОВАНИЯМ РСАВ | ДА | НЕТ |

| ФОТО МЕСТА РАСПОЛОЖЕНИЯ И ЭЛЕМЕНТЫ КРЕПЛЕНИЯ АКБ. НАЛИЧИЕ ЗАКРЕПЛЕННОЙ БАТАРЕИ БЕЗ ДИЭЛЕКТРИЧЕСКОГО ЧЕХЛА | ФОТО МЕСТА РАСПОЛОЖЕНИЯ И ЭЛЕМЕНТЫ КРЕПЛЕНИЯ АКБ. НАЛИЧИЕ ЗАКРЕПЛЕННОЙ БАТАРЕИ, ЗАКРЫТОЙ ДИЭЛЕКТРИЧЕСКИМ ЧЕХЛОМ |
|---|---|

| 11.6 НАРУЖНОЕ ОСВЕЩЕНИЕ | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 11.6.1 ФАРЫ ГОЛОВНОГО СВЕТА | ОРИГИНАЛЬНЫЕ | ИЗМЕНЕННЫЕ | 11.6.2 РАБОТОСПОСОБНОСТЬ | ДА | НЕТ |
| Примечание: Работоспособность проверяется скрытно для ближнего и дальнего света. | | | | | |
| 11.6.3 СТОП-СИГНАЛЫ | ОРИГИНАЛЬНЫЕ | ИЗМЕНЕННЫЕ | 11.6.4 НАЛИЧИЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫХ | ДА | НЕТ |
| 11.6.5 ИХ РАБОТОСПОСОБНОСТЬ | ДА | НЕТ | Примечание: Стоп-сигналы могут быть совмещены с задними габаритными огнями, но при включении должны изменить яркость. | | |
| 11.6.6 УКАЗАТЕЛИ ПОВОРОТОВ | ОРИГИНАЛЬНЫЕ | ИЗМЕНЕННЫЕ | 11.6.7 РАБОТОСПОСОБНОСТЬ | ДА | НЕТ |
| Примечание: Работоспособность проверяется в рамках указателя поворотов, а не аварийной сигнализации. | | | | | |
| 11.6.8 ОСВЕЩЕНИЕ НОМЕРНОГО ЗНАКА НАЛИЧИЕ/РАБОТОСПОСОБНОСТЬ | ЕСТЬ | НЕТ | РАБОТАЕТ | НЕ РАБОТАЕТ | |
| | | | | | |
| 11.7 ЗВУКОВОЙ СИГНАЛ НАЛИЧИЕ/ РАБОТОСПОСОБНОСТЬ | ЕСТЬ | НЕТ | РАБОТАЕТ | НЕ РАБОТАЕТ | |

*Продолжение формы Б.1*

| | |
|---|---|
| 11.8 ПРИМЕЧАНИЯ | Указать, безопасно или нет проложены электрические жгуты в кабине и подкапотном пространстве. Изолированы или нет клеммы АКБ и электрические разъемы. Перенос стоп-сигнала. |
| | |

| 12 КУЗОВ | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 12.1 ЧИСЛО ДВЕРЕЙ | | | 12.2 НАЛИЧИЕ ГРУЗОВОЙ ПЛАТФОРМЫ | ЕСТЬ | НЕТ |
| 12.3 МАТЕРИАЛ НАРУЖНЫХ ПАНЕЛЕЙ (ненужное зачеркнуть) | | | | | |
| 12.3.1 КАПОТ | МЕТАЛЛ | ПЛАСТИК | 12.3.2 ПЕРЕДНИЕ КРЫЛЬЯ | МЕТАЛЛ | ПЛАСТИК |
| 12.3.3 КРЫША | МЕТАЛЛ | ПЛАСТИК | 12.3.4 ПЕРЕДНИЕ ДВЕРИ | МЕТАЛЛ | ПЛАСТИК |
| 12.3.5 ЗАДНИЕ ДВЕРИ | МЕТАЛЛ | ПЛАСТИК | 12.3.6 ЗАДНИЕ КРЫЛЬЯ | МЕТАЛЛ | ПЛАСТИК |
| 12.3.7 КРЫШКА БАГАЖНИКА | МЕТАЛЛ | ПЛАСТИК | 12.3.8 ДВЕРЬ ЗАДКА ИЛИ ОТКИДНОЙ БОРТ | МЕТАЛЛ | ПЛАСТИК |
| 12.3.9 ГРУЗОВАЯ ПЛАТФОРМА | МЕТАЛЛ | ПЛАСТИК | ИНОЕ | | |

| 12.4 ЗАМКИ И ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ КРЕПЛЕНИЯ | | |
|---|---|---|
| 12.4.1 ЗАМОК КАПОТА (ненужное зачеркнуть) | ВЫВЕДЕН ИЗ ДЕЙСТВИЯ | РАБОТОСПОСОБЕН |
| 12.4.2 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ЗАПОРЫ КАПОТА (ненужное зачеркнуть) | ЕСТЬ | НЕТ |
| 12.4.3 ЗАМОК КРЫШКИ БАГАЖНИКА/ДВЕРИ ЗАДКА (ненужное зачеркнуть) | ВЫВЕДЕН ИЗ ДЕЙСТВИЯ | РАБОТОСПОСОБЕН |
| 12.4.4 ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ЗАПОРЫ КРЫШКИ БАГАЖНИКА/ДВЕРИ ЗАДКА (ненужное зачеркнуть) | ЕСТЬ | НЕТ |
| 12.4.6 РАБОТОСПОСОБНОСТЬ ЗАМКОВ ПЕРЕДНИХ ДВЕРЕЙ (ненужное зачеркнуть) | РАБОТОСПОСОБНЫ | НЕРАБОТОСПОСОБНЫ |
| 12.4.5 РАБОТОСПОСОБНОСТЬ ЗАМКОВ ДРУГИХ ДВЕРЕЙ (ненужное зачеркнуть) | РАБОТОСПОСОБНЫ | НЕРАБОТОСПОСОБНЫ |
| 12.4.7 РАБОТОСПОСОБНОСТЬ ЗАМКОВ ФИКСАЦИИ КАБИНЫ (ТЗ) (ненужное зачеркнуть) | РАБОТОСПОСОБНЫ | НЕРАБОТОСПОСОБНЫ |

| 12.5 ОСТЕКЛЕНИЕ | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 12.5.1 ЛОБОВОЕ СТЕКЛО (ненужное зачеркнуть) | МНОГОСЛОЙНОЕ | ОТСУТСТВУЕТ | | | |
| 12.5.2 СТЕКЛА ПЕРЕДНИХ ДВЕРЕЙ (ненужное зачеркнуть) | СТЕКЛО | ПОЛИКАРБОНАТ | ОТСУТСТВУЮТ | | |
| 12.5.2.1 СИСТЕМА ОТКРЫВАНИЯ СТЕКОЛ ПЕРЕДНИХ ДВЕРЕЙ (ненужное зачеркнуть) | ЭЛЕКТРИЧЕСКАЯ | МЕХАНИЧЕСКАЯ | ИНАЯ | | |
| 12.5.3 ЗАЩИТНЫЕ СЕТКИ (ненужное зачеркнуть) | ЕСТЬ | НЕТ | 12.5.3.1 ЗАКРЕПЛЕНЫ НА: | КАРКАС БЕЗОПАСНОСТИ | ДВЕРЬ |
| 12.5.4 ДРУГИЕ СТЕКЛА (ненужное зачеркнуть) | СТЕКЛО | ПОЛИКАРБОНАТ | ИНОЕ | | |
| 12.6 ПРИМЕЧАНИЯ | Указать: а) наличие противоположной пленки на стеклах передних дверей; б) прозрачность данной пленки; в) наличие покрытий на лобовом стекле, снижающих обзорность. | | | | |

*Продолжение формы Б.1*

| 12.7 ЗАДНЯЯ ОБЗОРНОСТЬ | | |
|---|---|---|
| 12.7.1 НАРУЖНЫЕ ЗЕРКАЛА ЗАДНЕГО ОБЗОРА (нужное зачеркнуть) | ЕСТЬ | НЕТ |
| 12.7.2 ИХ СООТВЕТСТВИЕ ТРЕБОВАНИЯМ РСАФ (нужное зачеркнуть) | ДА | НЕТ |
| Примечание: Для проверки эффективности проводится тест, соответствующий требованиям ст. 295 приложения «Ь» МСК ФИА. | | |

| 12.8 БРЫЗГОВИКИ | | |
|---|---|---|
| 12.8.1 БРЫЗГОВИКИ ЗА ВЕДУЩИМИ КОЛЕСАМИ (нужное зачеркнуть) | ЕСТЬ | НЕТ |
| 12.8.2 БРЫЗГОВИКИ ЗА ВСЕМИ КОЛЕСАМИ (нужное зачеркнуть) | ЕСТЬ | НЕТ |
| 12.8.3 СООТВЕТСТВИЕ ТРЕБОВАНИЯМ РСАФ ПО ШИРИНЕ, ДЛИНЕ И ТОЛЩИНЕ (нужное зачеркнуть) | ДА | НЕТ |

| 12.9 АЭРОДИНАМИЧЕСКИЕ ПРИСПОСОБЛЕНИЯ И РАСШИРИТЕЛИ КРЫЛЬЕВ | | |
|---|---|---|
| 12.9.1 ПЕРЕДНИЕ АЭРОДИНАМИЧЕСКИЕ УСТРОЙСТВА (нужное зачеркнуть) | | |
| ОРИГИНАЛЬНЫЕ | ОМОЛОГИРОВАННЫЕ ФИА | ОМОЛОГИРОВАННЫЕ НАФ |
| 12.9.1.1 НОМЕР ОМОЛОГАЦИИ И РАСШИРЕНИЯ (при наличии омологации) | | |

| ВИД СПЕРЕДИ | ВИД СБОКУ |
|---|---|
| | |

| 12.9.2 ЗАДНИЕ АЭРОДИНАМИЧЕСКИЕ УСТРОЙСТВА (нужное зачеркнуть) | | |
|---|---|---|
| ОРИГИНАЛЬНЫЕ | ОМОЛОГИРОВАННЫЕ ФИА | ОМОЛОГИРОВАННЫЕ НАФ |
| 12.9.2.1 НОМЕР ОМОЛОГАЦИИ И РАСШИРЕНИЯ (при наличии омологации) | | |

| ВИД СЗАДИ | ВИД СБОКУ |
|---|---|
| | |

| 12.9.3 РАСШИРИТЕЛИ КОЛЕСНЫХ АРОК (нужное зачеркнуть) | ОРИГИНАЛЬНЫЕ | СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ТРЕБОВАНИЯМ РСАФ |
|---|---|---|

*Продолжение формы Б.1*

| 13 КОЛЕСНЫЕ ДИСКИ И ШИНЫ | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 13.1 ПЕРЕДНИЕ ДИСКИ | ДИАМЕТР (миллиметры) | | ШИРИНА (миллиметры) | |
| 13.2 ЗАДНИЕ ДИСКИ | ДИАМЕТР (миллиметры) | | ШИРИНА (миллиметры) | |
| 13.3 ПРИМЕЧАНИЯ<br>Указать, одно запасное колесо или несколько. Одинакового ли размера колеса. | | РАСПОЛОЖЕНИЕ И КРЕПЛЕНИЕ ЗАПАСНОГО КОЛЕСА/КОЛЕС | | |

| 14 ТОПЛИВНЫЕ БАКИ И ТОПЛИВНЫЕ МАГИСТРАЛИ | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 14.1 ТОПЛИВНЫЕ БАКИ | | | | |
| 14.1.1 БАК(И) (нужное зачеркнуть) | ОРИГИНАЛЬНЫЕ | СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ТРЕБОВАНИЯМ РСАФ | ОМОЛОГИРОВАННЫЕ ФИА | |
| 14.1.2 ЧИСЛО БАКОВ | | 14.1.3 СУММАРНЫЙ ОБЪЕМ БАКОВ (л) | | |
| 14.1.4 ТОЛЬКО ДЛЯ ОРИГИНАЛЬНЫХ БАКОВ | | | | |
| 14.1.4.1 РАСПОЛОЖЕНИЕ (нужное зачеркнуть) | | СОХРАНЕНО ОФИЦИАЛЬНОЕ | ПЕРЕНЕСЕН В БЕЗОПАСНУЮ ЗОНУ | |
| 14.1.4.2 ПРИМЕЧАНИЯ | В случае переноса баки указать: а) крепление бака к кузову; б) расположение и защиту заливной горловины; в) наличие вентиляции бака; г) защиту от пролитого топлива. | | | |
| | | | | |
| 14.1.5 ТОЛЬКО ДЛЯ БАКОВ, СООТВЕТСТВУЮЩИХ ТРЕБОВАНИЯМ РСАФ | | | | |
| 14.1.5.1 МАТЕРИАЛ (нужное зачеркнуть) | СТАЛЬ | ПОЛИАМИД | СПЛАВ АЛЮМИНИЯ | ИНОЕ |
| 14.1.5.2 ПРОИЗВОДИТЕЛЬ | | 14.1.5.3 СЕРТИФИКАТ (при наличии) | | |
| 14.1.5.4 ПРИМЕЧАНИЯ | Указать: а) крепление бака к кузову; б) расположение и защиту заливной горловины; в) наличие вентиляции бака; г) защиту от пролитого топлива. | | | |
| | | | | |
| 14.1.6 ТОЛЬКО ДЛЯ ОМОЛОГИРОВАННЫХ БАКОВ | | | | |
| СТАНДАРТ | | ПРОИЗВОДИТЕЛЬ | | |
| СЕРИЙНЫЙ НОМЕР | | ОМОЛОГИЗАЦИОННЫЙ НОМЕР | НЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ПОСЛЕ: | |
| СТАНДАРТ | | ПРОИЗВОДИТЕЛЬ | | |
| СЕРИЙНЫЙ НОМЕР | | ОМОЛОГИЗАЦИОННЫЙ НОМЕР | НЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ПОСЛЕ: | |

*Продолжение формы Б.1*

| СТАНДАРТ | | ПРОИЗВОДИТЕЛЬ | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| СЕРИЙНЫЙ НОМЕР | | СИЛОВОГАЦИОННЫЙ НОМЕР | | НЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ПОСЛЕ: | |
| 14.1.8.1 ПРИМЕЧАНИЯ | Указать: а) крепление баки к кузову; б) расположение и защиту наливной горловины; в) наличие вентиляции баки; г) защиту от пролитого топлива. | | | | |
| | | | | | |

| 14.2 ТОПЛИВНЫЕ МАГИСТРАЛИ | | |
|---|---|---|
| 14.2.1 КОНСТРУКЦИЯ (нужное зачеркнуть) | СОХРАНЕНЫ ОРИГИНАЛЬНЫЕ | ЗАМЕНЕНЫ НА БЕЗОПАСНЫЕ |
| 14.2.2 ПРИМЕЧАНИЯ | Указать: а) наличие или отсутствие дополнительных соединений и хомутов; б) их расположение для данной магистрали между кузовом и зоной безопасности. | |
| | | |

## 15 СИДЕНЬЯ И ИХ КРЕПЛЕНИЯ

### 15.1 СИДЕНЬЯ

| СТАНДАРТ | | ПРОИЗВОДИТЕЛЬ | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| СЕРИЙНЫЙ НОМЕР | | СИЛОВОГАЦИОННЫЙ НОМЕР | | НЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ПОСЛЕ: | |
| СТАНДАРТ | | ПРОИЗВОДИТЕЛЬ | | | |
| СЕРИЙНЫЙ НОМЕР | | СИЛОВОГАЦИОННЫЙ НОМЕР | | НЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ПОСЛЕ: | |
| СТАНДАРТ | | ПРОИЗВОДИТЕЛЬ | | | |
| СЕРИЙНЫЙ НОМЕР | | СИЛОВОГАЦИОННЫЙ НОМЕР | | НЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ПОСЛЕ: | |
| 15.1.1 ПРИМЕЧАНИЯ | Указать: а) крепление баки к кузову; б) расположение и защиту наливной горловины; в) наличие вентиляции баки; г) защиту от пролитого топлива. | | | | |
| | | | | | |

### 15.2 КРОНШТЕЙНЫ И КРЕПЛЕНИЕ К КУЗОВУ

| СООТВЕТСТВИЕ ПЛОЩАДИ ОПОР (40 см²) (нужное зачеркнуть) | ДА | НЕТ | ПРИМЕНЕНИЕ БОЛТОВ СТАНДАРТА 10.9 И ВЫШЕ (нужное зачеркнуть) | ДА | НЕТ |
|---|---|---|---|---|---|

| ФОТО ПРАВОГО КРОНШТЕЙНА СИДЕНЬЯ 1-ГО ПИЛОТА | ФОТО ЛЕВОГО КРОНШТЕЙНА СИДЕНЬЯ 1-ГО ПИЛОТА |
|---|---|
| | |

*Продолжение формы Б.1*

| СООТВЕТСТВИЕ ПЛОЩАДИ ОПОР (48 $см^2$) (внешнее заверяет) | ДА | НЕТ | ПРИМЕНЕНИЕ БОЛТОВ СТАНДАРТА 10.9 И ВЫШЕ (внешнее заверяет) | ДА | НЕТ |
|---|---|---|---|---|---|

| ФОТО ПРАВОГО КРОНШТЕЙНА СИДЕНЬЯ 2-ГО ПИЛОТА | ФОТО ЛЕВОГО КРОНШТЕЙНА СИДЕНЬЯ 2-ГО ПИЛОТА |
|---|---|

**15.2.1 ПРИМЕЧАНИЯ**

## 16 РЕМНИ БЕЗОПАСНОСТИ И ИХ КРЕПЛЕНИЕ

### 16.1 РЕМНИ БЕЗОПАСНОСТИ

| СТАНДАРТ | | ЧИСЛО ТОЧЕК КРЕПЛЕНИЯ | | ПРОИЗВОДИТЕЛЬ | |
|---|---|---|---|---|---|
| СЕРИЙНЫЙ НОМЕР | | ОМОЛОГАЦИОННЫЙ НОМЕР | | НЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ПОСЛЕ: | |
| СТАНДАРТ | | ЧИСЛО ТОЧЕК КРЕПЛЕНИЯ | | ПРОИЗВОДИТЕЛЬ | |
| СЕРИЙНЫЙ НОМЕР | | ОМОЛОГАЦИОННЫЙ НОМЕР | | НЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ПОСЛЕ: | |
| СТАНДАРТ | | ЧИСЛО ТОЧЕК КРЕПЛЕНИЯ | | ПРОИЗВОДИТЕЛЬ | |
| СЕРИЙНЫЙ НОМЕР | | ОМОЛОГАЦИОННЫЙ НОМЕР | | НЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ПОСЛЕ: | |

*Продолжение формы Б.1*

| | |
|---|---|
| **10.1.2 ПРИМЕЧАНИЯ** | Указать: а) работоспособность замков; б) наличие надрывов и истираний на лямках; в) наличие коррозии и деформации на пряжках. |
| | |
| **10.2 КРЕПЛЕНИЕ РЕМНЕЙ** | |
| **1-Й ПИЛОТ** | |
| ФОТО ТОЧЕК КРЕПЛЕНИЯ ПЛЕЧЕВЫХ ЛЯМОК, ЕСЛИ ПРЕДУСМОТРЕНО КРЕПЛЕНИЕ К ПОДРЕМЕННОЙ ТРУБЕ КАРКАСА БЕЗОПАСНОСТИ — ФОТО НЕ ПРИЛАГАТЬ | ФОТО ТОЧЕК КРЕПЛЕНИЯ ПАХОВЫХ ЛЯМОК |
| ФОТО КРЕПЛЕНИЯ ПРАВОЙ БЕДРЕННОЙ ЛЯМКИ | ФОТО КРЕПЛЕНИЯ ЛЕВОЙ БЕДРЕННОЙ ЛЯМКИ |
| **2-Й ПИЛОТ** | |
| ФОТО ТОЧЕК КРЕПЛЕНИЯ ПЛЕЧЕВЫХ ЛЯМОК, ЕСЛИ ПРЕДУСМОТРЕНО КРЕПЛЕНИЕ К ПОДРЕМЕННОЙ ТРУБЕ КАРКАСА БЕЗОПАСНОСТИ — ФОТО НЕ ПРИЛАГАТЬ | ФОТО ТОЧЕК КРЕПЛЕНИЯ ПАХОВЫХ ЛЯМОК |

*Продолжение формы Б.1*

| | |
|---|---|
| ФОТО КРЕПЛЕНИЯ ПРАВОЙ БЕДРЕННОЙ ЛЯМКИ | ФОТО КРЕПЛЕНИЯ ЛЕВОЙ БЕДРЕННОЙ ЛЯМКИ |
| **5-Й ПИКОТ** | |
| ФОТО ТОЧЕК КРЕПЛЕНИЯ ПЛЕЧЕВЫХ ЛЯМОК, ЕСЛИ ПРЕДУСМОТРЕНО КРЕПЛЕНИЕ К ПОДРЕЗНОЙ ТРУБЕ КАРКАСА БЕЗОПАСНОСТИ — ФОТО НЕ ПРИЛАГАТЬ | ФОТО ТОЧЕК КРЕПЛЕНИЯ ПАХОВЫХ ЛЯМОК |
| ФОТО КРЕПЛЕНИЯ ПРАВОЙ БЕДРЕННОЙ ЛЯМКИ | ФОТО КРЕПЛЕНИЯ ЛЕВОЙ БЕДРЕННОЙ ЛЯМКИ |

| **17 ПРОТИВОПОЖАРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ** | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| **17.1 СИСТЕМА ПОЖАРОТУШЕНИЯ** | | | | | |
| СТАНДАРТ | | СОСТАВ | | ПРОИЗВОДИТЕЛЬ | |
| СЕРИЙНЫЙ НОМЕР | | ОНОЛОГИЦИОННЫЙ НОМЕР | | НЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ПОСЛЕ: | |
| СИСТЕМА АКТИВАЦИИ (нужное зачеркнуть) | ЭЛЕКТРИЧЕСКАЯ | МЕХАНИЧЕСКАЯ | ИНАЯ | | |
| КОЛИЧЕСТВО, МЕСТО РАСПОЛОЖЕНИЯ И КРЕПЛЕНИЕ БАЛЛОНА (ОВ) | | | | | |
| | | | | | |

*Окончание формы Б.1*

| 17.2 РУЧНЫЕ ОГНЕТУШИТЕЛИ | |
|---|---|
| КОЛИЧЕСТВО | |

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| ВМЕСТИМОСТЬ | | | | | | |
| ТИП ОГНЕГАСЯЩЕГО СОСТАВА | | | | | | |
| ВЕС (кг) ИЛИ ОБЪЕМ (л) | | | | | | |
| НЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ПОСЛЕ (два года после изготовления или последней проверки) | | | | | | |
| КРЕПЛЕНИЕ ЖЕСТКИМИ ХОМУТАМИ С СИСТЕМОЙ БЫСТРОЙ РАСФИКСАЦИИ (ненужное зачеркнуть) | ДА | НЕТ | ДА | НЕТ | ДА | НЕТ |
| НАЛИЧИЕ УПОРОВ «АНТИТОРПЕДО» (ненужное зачеркнуть) | ДА | НЕТ | ДА | НЕТ | ДА | НЕТ |
| ПОПЕРЕЧНОЕ РАСПОЛОЖЕНИЕ (ненужное зачеркнуть) | ДА | НЕТ | ДА | НЕТ | ДА | НЕТ |

| | |
|---|---|
| 17.3 ПРИМЕЧАНИЯ | Указать расположение между Бакпоне — в комнате или нет. |
| | |

| 18 БУКСИРНЫЕ ПРОУШИНЫ | | |
|---|---|---|
| 18.1 ПЕРЕДНЯЯ. СООТВЕТСТВИЕ ТРЕБОВАНИЯМ РСАФ (ненужное зачеркнуть) | ДА | НЕТ |
| 18.2 ЗАДНЯЯ. СООТВЕТСТВИЕ ТРЕБОВАНИЯМ РСАФ (ненужное зачеркнуть) | ДА | НЕТ |
| 18.3 ПРИМЕЧАНИЯ | Указать: а) наличие указателей расположения проушин; б) контрастный ли цвет проушины относительно кузова. |
| | |

**Приложение В**
**(обязательное)**

**Форма свидетельства о безопасности конструкции спортивного транспортного средства (СБКСТС)**

СВИДЕТЕЛЬСТВО О БЕЗОПАСНОСТИ КОНСТРУКЦИИ СПОРТИВНОГО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

_____
(учетный номер бланка)

№ _____

**Эксперт**

(полное и сокращенное наименование, адрес, номер, окончание срока действия аттестата аккредитации)

## ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО

| | |
|---|---|
| МАРКА | |
| СПОРТИВНОЕ НАИМЕНОВАНИЕ | |
| ТИП | |
| ШАССИ<br>(только при использовании шасси другого изготовителя) | |
| ИМСТС | |
| Индивидуальный идентификационный №<br>(номер каркаса безопасности) | |
| ГОД ВЫПУСКА | |
| КАТЕГОРИЯ | |
| ГРУППА СПОРТИВНОЙ ПОДГОТОВКИ | |
| ЗАЯВИТЕЛЬ И ЕГО АДРЕС | |
| ИЗГОТОВИТЕЛЬ И ЕГО АДРЕС | |

## ОБЩИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

| | |
|---|---|
| Колесная формула/ведущие колеса | |
| Схема компоновки транспортного средства | |
| Тип кузова/количество дверей (для категории М) | |
| Масса транспортного средства в снаряженном состоянии, кг | |
| Габаритные размеры, мм<br>- длина<br>- ширина<br>- высота | |

| | |
|---|---|
| База, мм | |
| Колея передних/задних колес, мм | |
| Двигатель внутреннего сгорания (марка, тип)<br>- количество и расположение цилиндров<br>- рабочий объем цилиндров, $см^3$<br>- степень сжатия<br>- максимальная мощность, кВт ($мин^{-1}$) | |
| Топливо | |
| Система питания (тип) | |
| Система зажигания (тип) | |
| Подвеска (тип)<br>- передняя<br>- задняя | |
| Рулевое управление (марка, тип) | |
| Тормозные системы (тип)<br>- рабочая<br>- запасная<br>- стояночная | |
| Дополнительное оборудование транспортного средства | |

соответствуют требованиям ГОСТ Р 59011—2020.

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ *(возможность использования на дорогах общего пользования без ограничений или с ограничениями)*

Дата оформления «____» _____ 20____ г.

Эксперт по спортивным транспортным средствам _____ _____
подпись инициалы, фамилия

## Библиография


[1] Технический регламент Таможенного союза ТР ТС 018/2011 — О безопасности колесных транспортных средств

[2] Устав Международной автомобильной федерации (ФИА) [Federation internationale de l'automobile (Organization Mondiale) — FIA]

[3] Федеральный закон от 4 декабря 2007 г. № 329-ФЗ «О физической культуре и спорте в Российской Федерации»

[4] Norme FIA 8855-1999 — FIA standard for competition seats

[5] Norme FIA 8862-2009 — Advanced racing seat

[6] SFI (39.2) — This Manufacturer Certifies That This Product Meets SFI Specification 39.2

[7] Международный спортивный кодекс ФИА Приложение «J» — Технические требования ФИА к автомобилям, участвующим в международных соревнованиях, включенных в календарь ФИА

[8] Квалификационные требования к спортивным судьям по виду спорта «автомобильный спорт» (утверждены Приказом Министерства спорта Российской Федерации от 18 декабря 2018 г. № 1048, в редакции от 25 марта 2019 г. № 265)

УДК 621:006.354 ОКС 43.020

Ключевые слова: транспортное средство спортивное, техническая экспертиза, форма идентификации транспортного средства спортивного

**БЗ 10—2020/37**

Редактор *В.Н. Шмельков*
Технические редакторы *В.Н. Прусакова, И.Е. Черепкова*
Корректор *Е.Р. Ароян*
Компьютерная верстка *Ю.В. Поповой*

Сдано в набор 04.09.2020. Подписано в печать 02.10.2020. Формат 60 × 84 $^{1}/_{8}$. Гарнитура Ариал.
Усл. печ. л. 4,65. Уч.-изд. л. 4,16.

Подготовлено на основе электронной версии, предоставленной разработчиком стандарта

ИД «Юриспруденция», 115419, Москва, ул. Орджоникидзе, 11.
www.jurisizdat.ru gost.e-ecolog.ru

Создано в единичном исполнении во ФГУП «СТАНДАРТИНФОРМ»
для комплектования Федерального информационного фонда стандартов,
117418 Москва, Нахимовский пр-т, д. 31, к. 2.
gost.e-ecolog.ru gost.e-ecolog.ru

gost.e-ecolog.ru