



Утвержденная Организатором
CLASSIC TOURING CUP
версия КиТТ СТС
от 04.03.2021

**ПРИЛОЖЕНИЕ к КиТТ СТС
ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ
CLASSIC TOURING CUP
ДЛЯ ЗАЧЕТНОЙ ГРУППЫ “ТУРИНГ КЛАССИК 8V”**

1. ДОПУСКАЕМЫЕ АВТОМОБИЛИ

1.1. В зачетную группу **Туринг Классик 8V** допускаются легковые автомобили с приводом на одну ось, дата начала производства модели не позднее 31 декабря 1990 года, двигатели которых имеют не более двух клапанов на цилиндр.

1.2. Автомобили, не соответствующие предписаниям безопасности главы 3 данных технических требований к участию в соревновании не допускаются. Автомобиль должен соответствовать настоящим техническим требованиям и КиТТ СТС во время всего соревнования (официальной тренировки и гонки). В случае расхождения, данные ТТ имеют приоритет.

Автомобиль, конструкция которого представляет опасность, может быть исключен из соревнования решением Спортивных комиссаров.

1.3. Каждый Участник должен доказать технической комиссии и спортивным комиссарам, что его автомобиль полностью соответствует настоящим требованиям в любой момент соревнования. Техническим контролерам должен быть представлен Технический паспорт РАФ на каждый автомобиль.

1.4. В зачетную группу **Туринг Классик 8V** допускаются серийные автомобили (выпущенные в количестве не менее 500 экземпляров), с закрытыми колесами, подготовленные согласно данным Техническим требованиям.

1.5. Допускаются серийные автомобили, имеющие от двух до четырех боковых дверей и любую закрытую форму кузова без возможности демонтажа крыши или любого другого несущего элемента конструкции.

1.6. Омологационные документы обязательны к предоставлению Техническому инспектору, если параметры безопасности автомобиля участника отличаются от опубликованных в данном документе. В случае отсутствия карты омологации, Участник обязан предоставить Технической Комиссии справочную информацию, описывающую модель автомобиля, основные узлы, модификации применяемых двигателей (справочная информация из каталога производителя для модификаций автомобиля и двигателей). Параметры модели, конструкции двигателя и систем безопасности должны соответствовать либо карте омологации FIA на конкретный автомобиль, либо параметрам, определенным данным Регламентом.

1.7. Организатор оставляет за собой право вносить изменения и/или дополнения в данный документ в виде бюллетеней, публикуемых на сайте Организатора classictouringcup.com.

2. МИНИМАЛЬНЫЙ ВЕС

2.1. Объем двигателя должен соответствовать заявленному участником и является основанием для применения к автомобилю условий, указанных в Таблице 1 п. 2.3 настоящих требований. При отсутствии подтверждающих документов (карта омологации и/или Технический или Спортивный



Паспорт автомобиля, справочная информация из каталога производителя для модификаций автомобиля и двигателей) для расчета минимального веса принимается максимальный объем двигателя, устанавливавшегося на данную модель автомобиля за весь период ее серийного производства (включая период после 31.12.1990 года).

2.2. По умолчанию принимается, что все участники избегают заведомого искажения данных об объеме двигателя. В случае выявления фактов искажения указанных данных Организатором или Технической инспекцией, результат пилота будет аннулирован на этапе соревнования, во время которого был выявлен вышеуказанный факт искажения данных. Все очки пилота, полученные на этом этапе, аннулируются.

2.3. Минимальный вес автомобиля рассчитывается в соответствии с Таблицей 1. Минимальный вес автомобиля определяется путём его взвешивания с пилотом в полной экипировке. Это требование должно выполняться в любой момент соревнований.

Таблица 1. Минимальный вес автомобиля относительно заявленного объема двигателя:

Мин. объем	Макс. объем	Мин вес	Мин. объем	Макс. объем	Мин вес	Мин. объем	Макс. объем	Мин вес
0	1000	680	2601	2700	1135	4301	4400	1400
1001	1100	680	2701	2800	1150	4401	4500	1415
1101	1200	690	2801	2900	1165	4501	4600	1430
1201	1300	700	2901	3000	1185	4601	4700	1445
1301	1400	740	3001	3100	1200	4701	4800	1460
1401	1500	785	3101	3200	1215	4801	4900	1475
1501	1600	845	3201	3300	1235	4901	5000	1485
1601	1700	895	3301	3400	1250	5001	5100	1500
1701	1800	960	3401	3500	1265	5101	5200	1510
1801	1900	985	3501	3600	1280	5201	5300	1520
1901	2000	1005	3601	3700	1295	5301	5400	1530
2001	2100	1025	3701	3800	1310	5401	5500	1540
2101	2200	1045	3801	3900	1325	5501	5600	1550
2201	2300	1065	3901	4000	1340	5601	5700	1560
2301	2400	1085	4001	4100	1355	5701	5800	1570
2401	2500	1100	4101	4200	1370	5801	5900	1580
2501	2600	1115	4201	4300	1385	5901	6000	1590

Допустимое отклонение от параметров, указанных в таблице минимального веса: - 5кг.

2.4. Для двигателей объемом свыше 6000 см³ расчет массы производится следующим образом: +10 кг на каждые дополнительные 100 см³ объема, т.е. для двигателя объемом 7000 см³ - минимальный вес должен быть 1690 кг.

2.5. Определение минимального веса автомобилей, оснащенных двигателями, имеющими, систему турбонаддува, но отвечающим остальным требованиям статей настоящих ТТ. К рабочему объему двигателя применяется коэффициент 1,5, после чего определяется минимальный вес автомобиля согласно Таблице 1. Пример расчета: для автомобиля с двигателем, объемом 2000 см³ минимальный вес составит 2000 см³ x 1,5 = 3000 см³, согласно таблице, минимальный вес автомобиля составит 1185 кг.



2.6. Допускается дополнять массу автомобиля в соответствии с п.3.36 КиТТ СТС одним или несколькими балластами при условии, что они представляют собой цельные и жёсткие блоки, которые крепятся через сквозные отверстия болтами или шпильками, диаметр которых не менее 10 мм. Болт или шпилька крепления должны иметь металлическую шайбу толщиной 3 мм, площадь которой не менее 40 см². Балласт крепится к полу кокпита (пассажира салона) при условии, что это не противоречит требованиям безопасности.

3. СИСТЕМЫ БЕЗОПАСНОСТИ

3.1. Обязательно использование систем безопасности в соответствии с предписаниями статьи 253 Приложения «J» к МСК ФИА и Главы 3 КиТТ СТС. В случае расхождения с указанными статьями и главами данный текст имеет приоритет.

3.2. Каркас безопасности. Для автомобилей, не имеющих омологацию ФИА, обязателен сварной каркас безопасности, соответствующий требованиям статьи 253.8 Приложения «J» к МСК ФИА и Приложению 14 к КиТТ РАФ 2020.

Защитные накладки каркаса обязательны и должны соответствовать п.3.9.5 КиТТ СТС.

3.3. Ремни безопасности. Обязательно применение ремней безопасности с вращающейся пряжкой и, как минимум, с пятью (5) точками крепления на кузове. Ремни и их установка должны соответствовать п.3.4. КиТТ СТС. Допуск к участию с ремнями, срок допуска которых истёк более чем через (5) лет после окончания действия омологации, в каждом конкретном случае решает Технический комиссар.

3.4. Сиденье пилота. Оригинальное сиденье пилота должно быть заменено спортивным сиденьем и их креплениям, соответствующим требованиям п.3.37 КиТТ СТС.

3.5. Система пожаротушения. Обязательно применение систем пожаротушения в соответствии с требованиями п.3.6-3.8 КиТТ СТС. Расположение баллона системы пожаротушения – поперек продольной оси автомобиля. Ручные огнетушители ЗАПРЕЩЕНЫ.

3.3. Оконные сетки. Обязательно применение оконных сеток в соответствии с п.3.9.5. Крепление сетки: сетка должна быть закреплена на каркасе безопасности над окном пилота с системой быстрого удаления, которая работает даже если автомобиль переворачивается.

4. РАЗРЕШЁННЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ

4.1. Все модификации, которые определено не разрешены настоящими Требованиями и Приложениями к ним, запрещены.

4.2. Разрешенная модификация не должна повлечь за собой неразрешенную модификацию.

4.3. Допустимые объемы модификаций и монтажных работ определены данными техническими требованиями.

4.4. Кроме разрешенных настоящими Требованиями модификаций, на автомобиле разрешается проводить лишь те работы, которые необходимы либо с точки зрения его обычного обслуживания, либо для замены деталей, изношенных или поврежденных в результате аварии. При этом любая деталь может быть заменена только оригинальной деталью, идентичной получившей повреждение.

4.5. Разрешается замена оригинальных деталей на неоригинальные, полностью взаимозаменяемые с оригинальными, поставляемые в запчасти через нормальные каналы сбыта и предназначенные для установки на данную модель автомобиля.

5. ДВИГАТЕЛЬ



- 5.1. Двигатель должен соответствовать марке и модели автомобиля и её модификациям, устанавливавшимся при их серийном производстве.
- 5.2. Блок цилиндров, головка блока - только серийные для данной модели двигателя, в соответствии с п 5.1. Разрешается установка гильз. Гильзы должны быть изготовлены из материала на основе железа, и должны быть концентричны оригинальным цилиндрам. Межцентровое расстояние оригинальное должно быть сохранено. Разрешается механическая обработка блока цилиндров, при соблюдении следующих условий: - верхняя привалочная поверхность блока цилиндров должна быть гладкой, без канавок под уплотнения. Разрешается механическая обработка каналов и проволочных плоскостей головки блока цилиндров. Сварка допускается, как ремонт. Допускается использование свободной головки блока в случае, если она имеет то же количество клапанов, свечей и других основных спецификаций, что и серийная для данного двигателя или его базовых модификаций.
- 5.3. Системы питания, подачи топлива и управления зажиганием - свободные, кроме ограничений, описанных в пп. 5.4, 5.5, 5.6, 5.7, 5.8.
- 5.4. Допускаются двигатели, выпускавшиеся серийно с впрыском топлива в модельном ряду соответствующего автомобиля не позднее 31 декабря 1990 года.
- 5.5. Система впрыска топлива - свободная. Система впрыска должна иметь не более одного ряда форсунок (одна форсунка на цилиндр). Система управления двигателем (ЭБУ ДВС) – свободная. Любые электронные системы traction control, launch control - запрещены.
- 5.6. Допускаются автомобили, имеющие серийную систему наддува и произведенные вне территории СССР до 31-го декабря 1990 года. Система наддува должна соответствовать серийной установленной на заводе-производителе, или системам, применявшимся на модификациях автомобиля, омологированных ФИА до 31-го декабря 1990 г, и согласовано с Организатором.
- 5.7. Карбюратор. Карбюраторы свободные, но общее количество дроссельных заслонок не более 1-й на один цилиндр. Разрешается изменять, включая минимально необходимое удаление материала, внутренние панели и детали моторного отсека, для размещения деталей измененной системы питания.
- 5.8. Система впуска и его элементы - свободные, кроме ограничений, описанных в пп. 5.4, 5.5, 5.6,
- 5.9. Вентиляция картера двигателя. Вне мотора устанавливается масло/воздушный уловитель (минимальный объём 1 литр) в соответствии с п.3.24 КиТТ СТС. Уловитель должен быть из маслостойкого материала и надёжно крепится в моторном отсеке. Не должно быть утечек масла, даже если автомобиль переворачивается.
- 5.10. Смазочные материалы свободные.
- 5.11. Впускной коллектор – свободный. Материал коллектора – металл, либо свободный, в случае, если впускной коллектор серийный.
- 5.12. Выпускной коллектор – свободный. Материал коллектора – сталь или чугун. Разрешается термоизоляция.
- 5.13. Система выпуска - свободная. Разрешается изменять (дорабатывать с сохранением целостности несущей конструкции кузова-рамы) внутренние панели кузова и месторасположение оборудования для размещения деталей системы выпуска. Выхлопная труба не должна выходить за пределы габаритов корпуса, конец глушителя должен находиться не глубже 100мм от борта автомобиля или в задней части корпуса автомобиля. Разрешается термоизоляция. Уровень шума не должен превышать 103 db при 3500 об/мин.



- 5.14. Прокладка головки блока цилиндров – свободная.
- 5.15. Коленчатый вал - свободный. Разрешена балансировка путем удаления материала. Роторно-поршневой двигатель: вал - свободный. Тип и размерность вкладышей должны быть сохранены. Допускается применение вкладышей ремонтных размеров с соответствующей ремонтной обработкой шеек коленчатого вала.
- 5.16. Шатуны – свободные. Поршневой палец и способ его крепления в поршне и верхней головке шатуна свободный.
- 5.17. Поршни, кольца, поршневые пальцы – свободные.
- 5.18. Распределительный вал, шестерни, натяжные детали – свободные. Постель распределительного вала может подвергаться механической обработке, но должна распознаваться как оригинальная. Шкивы/шестерни/звездочки, цепи/ремни привода распределительного вала - свободные при сохранении оригинальной системы привода. Натяжные башмаки/звездочки/ролики цепи/ремня свободные, но число их должно быть сохранено. Устройство натяжения цепи/ремня - свободное.
- 5.19. Клапан и компоненты привода. Клапаны - свободные.
- 5.20. Седла и направляющие втулки клапанов - свободные, но соответствующие углы осей клапанов должны быть сохранены.
- 5.21. Клапанные пружины и фиксирующие их детали (тарелки, сухари) - свободные, однако сухари должны быть изготовлены из стали. Материал тарелок свободный. Под клапанные пружины могут быть установлены прокладки. Количество пружин – свободное, расположение пружин - серийное. Рокеры - свободные. Фиксирующие элементы свободные. Втулки клапанов – свободные.
- 5.22. Насос системы смазки – серийный. Необходимо сохранить место расположения маслоприемника моторного масла в картере. Допускается установка в поддоне картера маслоотражающих экранов, перегородок и/или заслонок. Разрешено применение масляного радиатора, водомасляного теплообменника, гидроаккумулятора и их соединения. Допускается установка картера других моделей того же производителя. Картер сухого типа запрещен. Разрешено установить дополнительный сток масла из головки двигателя и из маслоуловителя. Роторно-поршневой двигатель: система смазки свободная, сухой картер разрешен.
- 5.23. Система зажигания и ее детали - свободные, но количество и место расположения свечей зажигания не может быть изменено.
- 5.24. Система охлаждения. Радиаторы – свободные, сохраняя оригинальное место расположения. Разрешена доработка передней панели для размещения радиатора и улучшения его охлаждения. Шкив привода насоса и коленвала – свободный. Вентиляторы радиатора – свободные. Использование антифриза и тосола – запрещено. В качестве охлаждающей жидкости разрешено использовать только воду.
- 5.25. Крепление двигателя. Гибкие элементы крепления двигателя могут быть заменены другими, независимо от материала, при условии, что местоположение двигателя и коробки передач не изменилось. Возможны дополнительные крепления двигателя.
- 5.26. Степень сжатия двигателя – свободная.
6. ТРАНСМИССИЯ
- 6.1. Коробка передач. Свободная. Передача заднего хода обязательна. Привод от рычага к механизму выбора передач свободный. Разрешено дорабатывать подрамник, кузов для надежного крепления коробки передач. Схема переключения передач – «Н – образная».



Разрешено использование коробок передач с использованием кулачковой системы синхронизации. «Секвентальная» (последовательная) схема переключения передач запрещена.

6.2. Сцепление - свободное.

6.3. Редуктор ведущего моста - свободный. Разрешено дорабатывать подрамник, кузов для его надежного крепления. Любые электронные системы блокировки и управления вектором тяги – запрещены.

6.4. Блокировка дифференциала свободная. Разрешено использование редуктора без блокировки дифференциала.

6.5. Главная пара свободная.

6.6. Привода от КПП или редуктора ведущего моста к ведущим колесам – свободные.

6.7. Карданный вал и его детали - свободные. Карданный вал должен быть изготовлен из металла. Обязательно устройство, предотвращающее падение карданного вала на полотно дороги при разрушении деталей его крепления в соответствии с требованиями п.3.38 КиТТ СТС.

6.8. Допускается использование автоматической трансмиссии, соответствующего производителя, спецификации, использовавшейся серийно до 31.12.1990 года.

7. ПОДВЕСКА.

7.1. Подрамник и балка передней и задней подвески оригинальные. Разрешено усиление оригинальных деталей, включая места их крепления к кузову. Разрешена доработка мест крепления редуктора.

7.2. Рычаги, штанги передней и задней подвески свободные, но принцип действия, количество и расположение должны оставаться оригинальным. Разрешено усиление оригинальных деталей подвески. Материал усиления может не повторять форму усиливаемой детали, но образование закрытых полостей запрещено. Разрешается замена оригинальных эластичных шарниров подвески на любые шарниры включая усиленные сайлентблоки, ШС (Шаровое соединение). Допускается использование рычагов и штанг с возможностью регулировки по длине.

7.3. Пружины, рессоры, передней и задней подвески и их расположение свободное при соблюдении следующих условий: их принцип действия, количество пружин, рессор должны быть сохранены; каждая пружина должна быть изготовлена из одного стального прутка постоянного сечения; допускается установка дистанционных проставок (шайб), в том числе регулируемых по высоте, под пружины подвески. Ограничители хода сжатия свободные.

7.4. Амортизаторы свободные, количество амортизаторов - как у серийного автомобиля данной модели. Разрешена регулировка амортизатора по жесткости. Использование амортизаторов с выносными бачками запрещено. Разрешается усиление точек крепления амортизаторов на кузове, в том числе и с добавлением материала.

7.5. Верхние опоры стоек подвески свободные.

7.6. Стабилизаторы передней и задней подвески могут быть изменены, добавлены или удалены при соблюдении следующих условий:

- стабилизаторы с регулировкой жесткости из салона запрещены;
- кронштейны и шарниры крепления стабилизатора свободные;
- для монтажа стабилизатора допускаются минимально необходимые местные модификации балки и/или кузова путем удаления и/или добавления материала;
- ни одна из частей стабилизатора не должна проходить через салон или багажник;
- новые крепления стабилизатора не должны нести никаких иных функций.



Стабилизатор должен быть изготовлен из металла, и он не может быть регулируемым во время заезда, в том числе, с места сидения пилота.

7.7. Ступицы и ступичные подшипники свободные.

8. ШИНЫ И ДИСКИ.

8.1. Разрешается использовать только серийно выпускаемые шины для дорожного использования с соответствующими маркировками на боковине (с маркировкой «Е» соответствия Правилам ЕЭК ООН №30 или маркировку DOT с указанием стандарта) и не имеющих иной специальной маркировки (аналогичной «Competition Use»). Шины с протектором типа «Слик» - запрещены.

8.2. Диаметр колёсных дисков может быть максимум на два дюйма больше штатного размера базовой модели конкретного автомобиля. Другие параметры колесных дисков не ограничены, при условии, что они сделаны из металла. Болты крепления колёс могут быть заменены шпильками с гайками. Шпильки и гайки не должны выступать за края наружной стороны обода. Пена и любая другая система, которая позволяет автомобилю передвигаться без воздуха в шинах запрещена. Все системы отображения и регулирования давления в шинах на движущемся автомобиле запрещен.

9. ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА

9.1. Тормозная система свободная.

9.2. Тормозные диски допускаются только из металла.

9.3. Ручной тормоз может быть демонтирован.

10. КУЗОВ.

10.1. Кузов – серийный.

10.2. Несущие конструкции кузова разрешено усиливать. Материал усиления может не повторять форму усиливаемой детали, но образование закрытых полостей запрещено. Допускается дополнительная проварка сварочных швов.

10.3. На кузове (снаружи и внутри) неиспользуемые кронштейны могут быть удалены.

Звукоизоляционные и антикоррозионные материалы и покрытия кузова могут быть удалены.

10.4. Разрешается заменять не несущие элементы кузова на неоригинальные без соблюдения оригинальной формы. Разрешено заменить листом из металла нишу запасного колеса, элементы пола, тоннеля, при условии, что крепление выполнено посредством болтового или заклепочного соединения, крепление саморезами запрещено.

10.5. Разрешается установка аэродинамических приспособлений, при этом они должны быть смонтированы на полностью подрессоренной части автомобиля и жестко зафиксированы во время движения. Разрешается вырезать части арок передних и задних крыльев, перекрываемые установленными расширителями арок колес.

10.6. Разрешается вырезать отверстия в капоте для улучшения охлаждения или вентиляции моторного отсека. Суммарная площадь этих отверстий не должна превышать 25% общей площади капота. Отверстия должны быть полностью закрыты металлической сеткой или дефлекторами, не выступающими над плоскостью капота более чем на 100 мм. Оставшееся отверстие должно быть закрыто металлической накладкой, которая, в свою очередь, должна быть прикручена металлическими болтами с гайками и/или приклепана стальными заклепками и/или приварена.

10.7. Передние и задние крылья, двери, за исключением двери пилота, капот двигателя и багажника – материал свободный. Дверь пилота должна быть изготовлена из металла.

10.8. Разрешена установка съемных растяжек между стойками спереди и (или) сзади.



10.9. Автомобиль спереди и сзади необходимо оснастить буксировочными петлями в соответствии с п.3.28 КиТТ СТП. На них должны указывать хорошо видимые символы (стрелка) жёлтого, красного или оранжевого цвета, или цвета контрастного по отношению к цвету кузова. Петля диаметром не менее 60 мм. Петли из полистирола минимальной толщиной 2,5 мм. Петли должны быть закреплены болтами М10 с 4 мм. шайбами и не должны выступать за габариты автомобиля.

10.10. Со стороны пилота должен быть эффективно действующий механизм очистки лобового стекла («дворник»).

10.11. Ветровое стекло должно быть многослойным (типа «Triplex»). Боковые и задние стекла могут быть заменены на бесцветный прозрачный сплошной листовой поликарбонат толщиной не менее 4 мм. Оригинальные боковые стёкла, заднее стекло, должны быть покрыты цельной прозрачной бесцветной плёнкой безопасности, толщина которой не превышает 100 микрон. Запрещено дополнительное затемнение стёкол. Механизмы стеклоподъемников могут быть удалены или свободные. Разрешены сдвижные форточки.

10.12. Обивки дверей должны быть установлены. Они могут быть оригинальными либо вновь изготовленными из металлического листа толщиной минимум 0,5 мм или из углепластика толщиной минимум 1 мм или из другого твердого не поддерживающего горения материала толщиной минимум 2 мм. Обивки дверей должны полностью закрывать полость двери и все расположенные в ней подвижные детали, в том числе приводы замков и механизмы стеклоподъемников.

10.13. Разрешается установка дополнительных контрольных приборов и ламп при условиях, что они не ухудшают обзорности и травмобезопасность.

10.14. Все двери должны открываться.

11. ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ

11.1. Аккумуляторная батарея – одна. Марка и тип не регламентированы. Разрешена установка аккумуляторной батареи в любой части салона, моторного или багажного отделения, при условии, что это не противоречит требованиям безопасности и соответствует требованиям п.4.120 КиТТ СТС. В любой момент должна быть возможность запустить двигатель с помощью автомобильного аккумулятора. Батарея должна быть надёжно закреплена и закрыта, чтобы исключить короткое замыкание или утечку электролита.

11.2. Аккумуляторная батарея должна быть прикреплена к кузову с использованием металлической основы, при помощи двух металлических лент с изолирующим покрытием, которые крепятся к кузову при помощи резьбового соединения. Для крепления лент необходимо использовать болты не менее М 10. Каждый болт крепления скобы должен иметь шайбу не менее 3 мм толщины и площадью не менее 20 см² со стороны кузова.

11.3. Любая энергосистема регенерации, которая не обеспечивает работу двигателя, запрещена.

11.4. Необходимо сохранить оригинальную систему освещения, которая должна быть работоспособной в течение всего времени соревнований, за исключением указателей поворота и дальнего света. Верхние и нижние края главных фар можно заклеить с помощью липкой ленты. Однако полоса не менее 4 см. шириной, которая совпадает с плоскостью, параллельной поперечной оси транспортного средства и симметрична к центру лампы, должна оставаться свободной по всей ширине фары. Противотуманные фары должны быть удалены.



11.5. Стоп-сигналы должны действовать только одновременно с нажатием на педаль тормоза. ОБЯЗАТЕЛЬНА установка дополнительного красного светодиодного, горизонтального Стоп-сигнала в верхней части заднего стекла внутри салона. Дополнительный стоп-сигнал должен включаться только одновременно с нажатием на педаль тормоза. ОБЯЗАТЕЛЬНА установка дополнительного красного светодиодного Габаритного фонаря в нижней части заднего стекла внутри салона, который включается одновременно с ближним светом.

11.6. Главный выключатель массы. Главный выключатель массы должен выключать все цепи и глушить двигатель и соответствовать требованиям п.3.23 КиТТ СТС. Он должен быть искробезопасной моделью и дублироваться внутри и снаружи автомобиля. Снаружи автомобиля выключатель массы должен располагаться в нижней части лобового стекла снаружи – со стороны пилота. Он обозначается красной искрой на голубом треугольнике с белой каймой, основание треугольника должно быть не менее 12 см. в длину.

11.7. Жгут проводов двигателя - свободный. Другие электрические жгуты - свободные. Жгуты электропроводки и места разъемов не должны иметь некачественных и неизолированных соединений. Места пересечения жгутов электропроводки и отдельных проводов с элементами кузова должны иметь резиновые уплотнения, исключающие возможность трения.

11.8. Стартер и генератор свободные.

12. ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМА

12.1. Топливный насос – свободный.

12.2. Топливные магистрали: рекомендуется прокладка топливных магистралей внутри каркаса безопасности салона. Материал – стальная, медная или алюминиевая трубка. Магистрали должны удовлетворять требованиям п.3.3 КиТТ СТС. Все соединения между элементами топливной системы должны быть вне салона и выполнены армированным шлангом с винтовыми хомутами или фитингами AN, за исключением резьбовых, в местах прохождения через пол и/или другие панели кузова. Соединение элементов должно исключать возможность утечки топлива. Места пересечения топливных магистралей с элементами кузова должны иметь резиновые уплотнения, исключающие возможность трения. Все металлические части топливных магистралей, изолированные от кузова автомобиля диэлектрическими элементами, должны иметь электрический контакт с «массой» кузова. Запрещено прохождение трубопроводов и проводов между каркасом безопасности и порогом и/или наружными панелями кузова.

12.3. Топливный бак.

12.3.1. Допускается использование стандартного (серийного) топливного бака. В этом случае он должен соответствовать условиям безопасности, указанным в пунктах, приведенных ниже.

12.3.2. Топливный бак должен удовлетворять п.3.34, 3.35 и 4.11 КиТТ СТС и следующим условиям: установленные топливные баки должны быть расположены в багажном отделении между задними колёсными арками не менее 30 см. от задней панели автомобиля, не меняя несущих конструкций кузова. Топливный бак должен быть прикреплен к кузову с помощью двух металлических лент с изолирующим покрытием, которые крепятся к полу болтами и гайками. Для крепления лент используются 10 мм болты. Под каждым болтом обязательно использовать закладки, толщиной 3 мм с минимальной площадью 20 см² расположенные на противоположной от места крепления бензобака стороне кузова.



- 12.3.3. Допускается использование топливных баков, с даты изготовления которых прошло не более 7 (семи) лет. В каждом конкретном случае допуск автомобиля к соревнованиям с такими баками – решением Технического комиссара.
- 12.3.4. Допускается использование топливных баков, изготовленных из алюминия или стали толщиной не менее 2 мм. Установка таких баков должна соответствовать требованиям безопасности ФИА, КиТТ СТС и требованиям безопасности, описанным в данном разделе. Рекомендуется заполнять эти баки пеной безопасности типа D-Stop и MIL-B-83054. В каждом конкретном случае решение о допуске автомобиля к соревнованиям осуществляет Технический комиссар.
- 12.3.5. Рекомендовано применение баков стандартов ФИА FT3, FT3.5 или FT5. Установка баков должна соответствовать требованиям п.14 статьи 253 Приложения «J» к МСК ФИА.
- 12.3.6. Допускается размещение топливного бака на омологированных автомобилях, утвержденных ФИА для этих конкретных автомобилей.
- 12.3.7. Место нахождения заправочного отверстия не регламентировано, за исключением того, что крышка заправочного отверстия не должна выступать за периметр кузова. Отверстие, которое остаётся после демонтажа горловины оригинального бака, должно быть закрыто панелью, которая имеет те же размеры, что и лючок топливного бака. Минимальная ёмкость топливного бака составляет 20 литров. Дополнительные топливные баки запрещены. Разрешен дополнительный топливный приемный резервуар с максимальной вместимостью 2,5 л. Дополнительный резервуар должен быть установлен не ближе 30 см к наружному периметру автомобиля.
- 12.3.8. Разрешается использование дополнительного противотоливного бака.