



Утвержденная Организатором  
*CLASSIC TOURING CUP*  
версия Приложения к КиТТ СТС  
от 21.04.2021

**ПРИЛОЖЕНИЕ к КиТТ СТС  
ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ  
CLASSIC TOURING CUP  
ДЛЯ ЗАЧЕТНОЙ ГРУППЫ “OPEN CLASS”**

**1. ДОПУСКАЕМЫЕ АВТОМОБИЛИ.**

1.1. В зачетную группу **OPEN CLASS** допускаются легковые автомобили по каким-либо причинам, не соответствующие техническим требованиям других зачетных групп **CLASSIC TOURING CUP**: двигатель, не соответствующий модели автомобиля, наличие устройства изменения фаз ГРМ и/или высоты подъема клапанов, секвентальная КПП, амортизаторы с выносными резервуарами, не серийные элементы системы турбонаддува, автомобили с двигателями, оснащенными турбонаддувом, если в данной модели автомобиля турбонаддув не был предусмотрен, два ряда форсунок, колесные диски, превышающие по размерам предусмотренные техническими требованиями и т.д.

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 **OPEN CLASS** допускаются серийные легковые автомобили (выпущенные в количестве не менее 500 экземпляров) с закрытыми колесами, с приводом на одну ось или полноприводные, 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. Допускаются специально подготовленные спортивные автомобили с приводом на одну ось, имевшие омологацию ФИА. 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



ФИА на конкретный автомобиль, либо параметрам, определенным данными Техническими требованиями.

#### 1.7. Минимальный вес.

Минимальный вес зависит от приведенного объема двигателя автомобиля. Минимальный вес автомобиля измеряется с пилотом и в любой момент соревнования не должен быть ниже указанного в таблице:

Диапазон приведенного объема двигателя	Минимальный вес
1600 см <sup>3</sup> . - 1800 см <sup>3</sup> .	1030 кг
1800 см <sup>3</sup> . - 2000 см <sup>3</sup> .	1120 кг
2000 см <sup>3</sup> . - 2500 см <sup>3</sup> .	1160 кг
2500 см <sup>3</sup> . - 3000 см <sup>3</sup> .	1230 кг
свыше 3000 см <sup>3</sup> .	1320 кг

## 2. СРОК ПУБЛИКАЦИЙ ИЗМЕНЕНИЙ.

Организатор оставляет за собой право вносить изменения и/или дополнения в данный документ в виде бюллетеней, публикуемых на сайте Организатора [classictouringcup.com](http://classictouringcup.com).

## 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 автомобиля.

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, соответствующие марке автомобиля.

5.5. Система впрыска топлива - свободная. Система впрыска может иметь более одного ряда форсунок. Система управления двигателем (ЭБУ ДВС) – свободная. Любые электронные системы traction control, launch control - запрещены.

5.6. Допускаются автомобили, имеющие систему наддува. Система наддува свободная.

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 100 мм 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 – свободный. Возможно изменить 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 разрешен. 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 – свободная. Разрешено использование коробок передач с использованием кулачковой системы синхронизации. «Секвентальная» (последовательная) схема переключения передач разрешена, в том числе с управлением подрулевыми переключателями.

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.

## 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 разрешено. 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 свободный. Параметры колёсных 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 – омологированный для серийного производства.

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. Лобовое 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. 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 см<sup>2</sup> 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 см<sup>2</sup> 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, в местах, утвержденных ФИА для этих конкретных автомобилей.

12.3.7. Место нахождения заправочной горловины 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 противотопливного бака.