



## **Технические требования**

к легковым автомобилям, участвующим в попытках установления рекордов  
для классов Super sport AWD, Super Sport RWD и Gran Turismo

## 1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

### 1.1. FIA

Международная автомобильная федерация. (<http://www.fia.com/>).

### 1.2. НАФ

Национальная автомобильная федерация.

### 1.3. МСК ФИА

Международный Спортивный Кодекс FIA.

### 1.4. КиТТ

Документ РАФ «Классификация и технические требования к автомобилям, участвующим в спортивных соревнованиях».

### 1.5. DRTR

Документ FIA Drag Racing: Technical Regulations and Race Procedures.

### 1.6. SFI (Safety foundation institute). (<http://www.sfifoundation.com/>)

Организация по сертификации автомобильного оборудования (США).

### 1.7. ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ (ТТ)

Настоящий документ — «Технические требования к легковым автомобилям, участвующим в попытках установления рекордов», включая все его главы и приложения.

### 1.8. ОРГАНИЗАТОР

Юридическое или физическое лицо, по инициативе которого проводится физкультурное мероприятие или спортивное мероприятие и (или) которое осуществляет организационное, финансовое и иное обеспечение подготовки и проведения такого мероприятия, обладающее Лицензией Организатора РАФ и несущее ответственность за организацию и проведение спортивного мероприятия.

**1.9. Е.Т. (elapsed time)** — «чистое время» прохождения дистанции. Основной показатель в дрег-рейсинге. Данное время — это время, затраченное водителем на преодоление дистанции с момента пересечения стартовой линии до пересечения финишной линии.

### 1.10. ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО / БАЗОВОЕ ТРАНСПОРТНОЕ СРЕДСТВО

Полностью оригинальный легковой автомобиль из серии выпущенных данным производителем, не подвергшийся никаким изменениям относительно состояния поставки с предприятия-изготовителя и получивший сертификат — «одобрение типа транспортного средства» для эксплуатации на дорогах общего пользования.

### 1.11. АВТОМОБИЛЬ

Спортивный снаряд, изготовленный путем разрешенных настоящими ТТ модификаций Базового транспортного средства и полностью готовый к старту в Соревнованиях. Иными словами — автомобиль в том состоянии, в каком он представляется на Техническую инспекцию и участвует в Соревнованиях.

#### **1.12. СВОБОДНЫЙ (БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ)**

1.12.1. Деталь может быть обработана, изменена, заменена или удалена полностью или частично. Полная свобода касается также материалов, формы и количества.

#### **1.13. ОРИГИНАЛЬНЫЙ / ОРИГИНАЛЬНОЕ ПРОИСХОЖДЕНИЕ.**

Термины, означающие, что данный автомобиль, его узел или деталь, соответственно, не подвергавшиеся или подвергшиеся какой-либо последующей доработке, идентифицируемы по конструкторской документации предприятия-изготовителя либо путем сравнения с соответствующим эталонным изделием, независимо приобретенным через розничную торговую сеть (за счет Участника, чей автомобиль контролируется). При этом допускаются как оригинальные изделия (устанавливаемые производителем автомобиля в качестве комплектующей единицы), так и запасные части, рекомендованные для установки (замены) производителем автомобиля. Последнее предложение относится в основном к расходным материалам и изделиям (фильтры, свечи, ремни и т.п.)

#### **1.14. ВЗАИМОЗАМЕНЯЕМОСТЬ**

Термин, означающий, что установленный на автомобиль неоригинальный элемент сохраняет оригинальные крепления и присоединительные размеры, а также оригинальное расположение на автомобиле. Этот термин означает также и то, что взамен измененного может быть вновь установлен оригинальный элемент, и при этом автомобиль и его соответствующая система (двигатель, подвеска и т.п.) будет работать в штатном режиме.

#### **1.15. ОПАСНАЯ КОНСТРУКЦИЯ**

Ввиду того, что даже при формальном соответствии автомобиля настоящим ТТ, не исключается возможность технических решений, представляющих опасность для Водителя и окружающих, автомобиль может быть не допущен к соревнованиям, если конструкция данного автомобиля или какого-либо его элемента будет признана опасной. Принятие окончательного решения по данному вопросу на соревнованиях является прерогативой организатора.

#### **1.16. СЕМЕЙСТВО МАТЕРИАЛОВ**

Сталь, алюминий или пластмасса и т.п. Легирующие компоненты не имеют значения.

#### **1.17. ПОДРЕССОРЕННЫЕ ЧАСТИ АВТОМОБИЛЯ**

Все части автомобиля, задемпфированные относительно дороги подвеской колес, другими словами, относительно колес — все части, расположенные за пределами точек и осей поворота деталей подвески.

#### **1.18. ШАССИ**

Несущая структура автомобиля, вокруг которой собраны механические компоненты и кузов, включая любую часть указанной структуры.

#### **1.19. КУЗОВ:**

- Снаружи: все подрессоренные части автомобиля, омываемые потоком воздуха.
- Внутри: пассажирский салон и багажник.

Типы кузова подразделяются на следующие:

1. Полностью закрытый кузов
2. Полностью открытый кузов
3. Конвертируемый кузов с опускаемой крышей (складной) или со съёмной крышей из твердого материала (жесткий верх).

#### **1.20. СИДЕНЬЕ:**

Две поверхности, составляющие подушку сидения и спинку.

Спинка сидения:

Поверхность, простирающаяся вверх от основания позвоночника нормально сидящего человека.

Подушка сидения:

Поверхность, простирающаяся вперед от основания позвоночника нормально сидящего человека.

#### **1.21. БАГАЖНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ**

Любой объем внутри автомобиля, отличающийся от пассажирского салона и моторного отсека.

Это отделение ограничено в длину структурными перегородками, устанавливаемыми при изготовлении автомобиля и/или задней частью сидений (если это возможно, то откинутых назад на угол максимум  $15^{\circ}$ ). Это отделение ограничено в высоту структурой и/или съёмной панелью, устанавливаемой изготовителем, или, при их отсутствии, горизонтальной плоскостью, проходящей через самую низкую точку ветрового стекла.

#### **1.22. ПАССАЖИРСКИЙ САЛОН (КОКПИТ):**

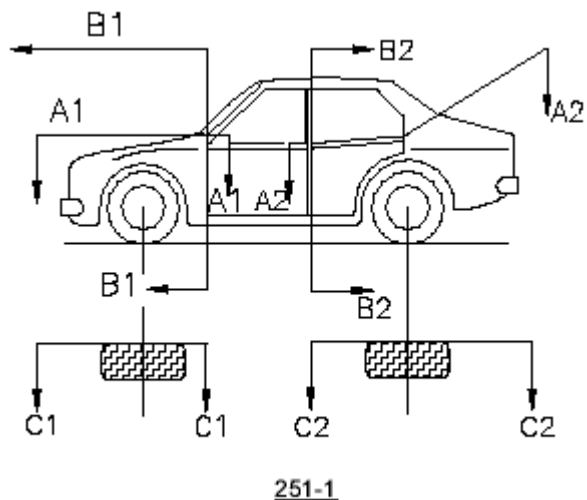
Структурный внутренний объем, в котором размещаются водитель и пассажиры.

#### **1.23. КАПОТ**

Внешняя часть конструкции кузова, которая открывается, чтобы обеспечить доступ к двигателю.

#### **1.24. КРЫЛО**

Крыло — область, определенная согласно рисунку 251-1.



### **Переднее крыло**

Область, омываемая потоком воздуха, определенная: внутренней поверхностью комплектного колеса стандартного автомобиля (C1/C1), передней кромкой передней двери (B1/B1) и расположенная ниже плоскости, параллельной дверным порогам и касающейся нижних углов видимой части лобового стекла (A1/A1).

### **Заднее крыло**

Область, омываемая потоком воздуха, определенная внутренней поверхностью комплектного колеса стандартного автомобиля (C2/C2), передней кромкой задней боковой двери (B2/B2), расположенная ниже нижней кромки видимой части стекла задней боковой двери, ниже касательной к нижней кромке видимой части заднего стекла и нижнему заднему углу нижней части бокового стекла задней двери (A2/A2).

В случае двухдверных автомобилей, (B1/B1) и (B2/B2) будут определены передней и задней частью одной и той же двери

## **1.25. АМОРТИЗАТОР**

Устройство для гашения механических колебаний упругих систем.

## **1.26. СИСТЕМА ВЫПУСКА ОТРАБОТАВШИХ ГАЗОВ (ОГ)**

Система, через которую отводятся отработавшие газы от двигателя, включающая все элементы от разъемов с головками блока до отверстий, через которые ОГ выходят в атмосферу, а именно: выпускные коллекторы, каталитические нейтрализаторы, резонаторы, глушители и трубы.

## **1.27. ГИДРАВЛИЧЕСКИЙ АМОРТИЗАТОР**

Амортизатор, гасящий колебания за счет гидравлического (вязкостного) сопротивления залитой в него жидкости.

## **1.28. ГАЗОНАПОЛНЕННЫЙ АМОРТИЗАТОР**

Гидравлический амортизатор, в котором объем не занятый жидкостью заполнен сжатым газом.

### **1.29. РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ.**

Все элементы от рулевого колеса до внешних наконечников рулевых тяг включительно, предназначенные для поворота управляемых колес (относительно оси шкворня), включая также их крепления и сервоприводы.

### **1.30. РАБОЧИЙ ОБЪЕМ ЦИЛИНДРОВ ДВИГАТЕЛЯ**

Объем  $V$  создаваемый в цилиндре (или цилиндрах) восходящим или нисходящим движением поршня (-ней).

$$V = 0.7854 \times b^2 \times s \times n$$

Где  $b$  = диаметр цилиндра

$s$  = ход поршня

$n$  = число цилиндров

Эквивалентный рабочий объем двигателя с нагнетателем рассчитывается по формуле:

$V_{наг} = V \times 1,7$  для бензиновых двигателей;

$V_{наг} = V \times 1,5$  для дизельных двигателей.

### **1.31. ВРЕМЯ ДЕЙСТВИЯ И ПОРЯДОК ИЗМЕНЕНИЙ НАСТОЯЩИХ ТРЕБОВАНИЙ**

Данные ТТ вводятся на минимальный срок — 1 год, после чего их действие может быть продлено. При этом могут вводиться изменения, не нарушающие, однако, концепции данного класса автомобилей, не вынуждающие Участников менять или существенно переделывать автомобили. В отдельных случаях (например: в случае явных неудобств при применении какого-либо обусловленного Требованиями технического решения, не влияющего на безопасность и скоростные показатели автомобиля; при изменении спецификации поставок отдельных комплектующих изделий и запасных частей; и т.д.). В особых случаях отдельные изменения и дополнения, касающиеся безопасности, могут вводиться в действие немедленно после опубликования. В этом случае характер изменений таков, что соответствующая доработка автомобиля реально выполняема Участниками в установленные сроки либо обеспечивается путем технической поддержки Организатора. Ответственность за соответствие автомобиля настоящим Требованиям несет Участник.

## **2. ДОПУСКАЕМЫЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СРЕДСТВА**

**2.1.** Допускаются легковые автомобили серийного производства с двигателями внутреннего сгорания, подготовленные в соответствии с настоящими ТТ. Кузовные автомобили с закрытыми колесами, капотом, решеткой радиатора, лобовым стеклом. Разрешены купе, седаны, хетчбеки, родстеры, пикапы, универсалы. Автомобиль должен стоять на учете в ГИБДД и иметь действующий полис ОСАГО или диагностическую карту установленного образца.

## **3. РАЗРЕШЕННЫЕ И ПРЕДПИСАННЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ**

**3.1.** Допустимые объемы модификаций и монтажных работ определены ниже. Все модификации, которые прямо не разрешены настоящими ТТ, запрещены. Разрешенная модификация не должна повлечь за собой неразрешенную модификацию. 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.

**3.2.** Для автомобилей класса Super sport RWD и Gran turismo превысивших на финише значение максимальной скорости рассчитанной заводом изготовителем, действуют ТТ класса Super sport AWD. Данное требование вступает в силу сразу по окончании мероприятия, на котором было зафиксировано превышение максимальной скорости.

### 3.3. Резьбовые соединения.

Любые гайки или болты, кроме применяемых для крепления колес, могут быть заменены на другие, при условии их изготовления из одного семейства материалов. Винты или болты могут быть заменены на другие при соблюдении серийного диаметра, шага резьбы и принадлежности одному семейству материалов. Класс прочности должен, по меньшей мере, соответствовать оригинальному изделию. Для самонарезных винтов шаг резьбы может быть любой. Контрящие элементы и шайбы свободные.

## 4. ТРЕБОВАНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ

<b>Super sport AWD</b>	<b>Super sport RWD, Gran turismo</b>
<p>Запрещается перевозка на автомобиле во время заездов любого незакрепленного оборудования и инструмента, включая запасное колесо.</p> <p style="text-align: center;"><b>4.1. ЭКИПИРОВКА ВОДИТЕЛЯ</b></p> <p><b>4.1.2. Защитные шлемы</b> Обязательно применение защитных шлемов согласно Приложения 15 к КиТТ 2014 г. Водители открытых автомобилей должны использовать только закрытые интегральные шлемы оснащенные визором.</p> <p><b>4.1.3. Защитная одежда и обувь</b> Для пилотов автомобилей обязательно применение защитной одежды согласно Приложения 15 к КиТТ 2005 г. Рекомендуется применение систем FHR, либо омологированного шейного бандажа.</p> <p style="text-align: center;"><b>4.2. СИДЕНЬЯ ВОДИТЕЛЯ И (ПРИ ЕГО ПРИМЕНЕНИИ) ПЕРЕДНЕГО ПАССАЖИРА</b></p> <p><b>4.2.1.</b> Сиденье водителя должно быть расположено справа или слева от продольной оси автомобиля (за исключением случаев когда это невозможно конструктивно).</p> <p><b>4.2.2.</b> Обязательно заменить сиденье на омологированное в соответствии с требованиями FIA спортивное анатомическое сиденье с 5 (пятью) отверстиями для ремней безопасности Использование сиденья должно удовлетворять требованиям Статьи 253-16 Приложения J к МСК FIA (настоятельно рекомендуется стандарт FIA 8855/1999, либо 8862-2009). Сиденья стандарт FIA 8855/1999 могут быть использованы в течении 5 лет, стандарт FIA 8862-2009 в течение 10 лет, считая от даты выпуска, указанной</p>	<p>Все устройства пассивной безопасности предусмотренные производителем автомобиля должны быть исправны и активированы. Запрещается перевозка на автомобиле во время заездов любого незакрепленного оборудования и инструмента, включая запасное колесо.</p> <p style="text-align: center;"><b>4.1. ЭКИПИРОВКА ВОДИТЕЛЯ.</b></p> <p><b>4.1.1. Защитные шлемы</b> Обязательно применение защитных шлемов имеющих, как минимум дорожную сертификацию по требованиям ЕЭК ООН. Водители открытых автомобилей должны использовать только закрытые интегральные шлемы оснащенные визором.</p> <p><b>4.1.3. Защитная одежда и обувь</b> Все водители (пассажиры) должны быть одеты в закрытую одежду и обувь. Использование одежды и обуви из синтетических легко воспламеняющихся и плавящихся материалов (типа нейлон) не рекомендуется. <b>Рекомендуется использовать экипировку для неофициальных соревнований согласно приложению 15 к КИТТ 2014.</b></p> <p style="text-align: center;"><b>4.2. СИДЕНЬЯ ВОДИТЕЛЯ И (ПРИ ЕГО ПРИМЕНЕНИИ) ПЕРЕДНЕГО ПАССАЖИРА</b></p> <p><b>4.2.1.</b> Сиденье водителя должно быть расположено справа или слева от продольной оси автомобиля.</p> <p><b>4.2.2.</b> Разрешено использовать оригинальное сидение с оригинальными креплениями. Оригинальное сиденье и его крепления не должны подвергаться никаким изменениям.</p>

на обязательном ярлыке.

Изготовитель может продлить использование сиденья еще на 2 года, что должно быть указано на дополнительном ярлыке.

**4.2.3.** Кронштейны сидений должны соответствовать предписаниям статьи 253-16.4 Приложения J к МСК FIA. Для сидений стандарта FIA 8862-2009 кронштейны сидений должны быть омологированы с сиденьем либо с автомобилем.

**4.2.4.** Сиденья должны быть установлены:

- На поперечных трубах в соответствии с требованиями статьи 253-16.1-3 в соответствии с (Рис. 1);
- На поперечных трубах в соответствии с (Рис. 2). В этом случае должны использоваться бесшовные стальные трубы круглого сечения размерами не менее 38x2.5 мм или 40x2 мм., либо трубы квадратного сечения с минимальными размерами 35x35x2,5 мм. Трубы должны быть приварены по всему периметру к усиливающим накладкам площадью не менее чем 40 см. кв. (каждая) и толщиной не менее 3 мм., в свою очередь приваренными по всему периметру к кузову. Все сварочные швы должны быть высокого качества, их запрещено зачищать, шпаклевать и т.п. На этих трубах также могут быть закреплены паховые ляжки ремней безопасности в соответствии с (Рис. 3) В местах крепления кронштейнов сидений трубы должны иметь местные усиления в виде вваренных втулок и опорных площадок. Для крепления кронштейнов сидений должны использоваться болты категории прочности не ниже 8.8. Для установки сидений разрешены минимально необходимые изменения оригинальных усилителей пола и удаление оригинальных кронштейнов сидений;
- На оригинальные точки крепления. В этом случае точки креплений необходимо усилить в соответствии с (Рис. 4) Усилительная пластина должна быть приварена по периметру и через 3 отверстия.
- Непосредственно на кузов/шасси в соответствии с (Рис. 5) Минимальная площадь контакта между опорой, кузовом/шасси и усилительной пластиной составляет 40 см. кв. для каждой точки

**4.2.3.** Оригинальное сиденье водителя может быть заменено на омологированное в соответствии с требованиями FIA спортивное анатомическое сиденье (стандарт FIA 8855/1999, либо 8862-2009). Использование сиденья должно удовлетворять требованиям статьи 253-16 Приложения J к МСК FIA. Сиденья стандарт FIA 8855/1999 могут быть использованы в течение 5 лет, стандарт FIA 8862-2009 в течение 10 лет, считая от даты выпуска, указанной на обязательном ярлыке. Изготовитель может продлить использование сиденья еще на 2 года, что должно быть указано на дополнительном ярлыке.

**4.2.3.1.** Кронштейны сидений должны соответствовать предписаниям статьи 253-16.4 Приложения J к МСК FIA. Для сидений стандарта FIA 8862-2009 кронштейны сидений должны быть омологированы с сиденьем либо с автомобилем.

**4.2.3.2.** Сиденья должны быть установлены:

- На поперечных трубах в соответствии с требованиями Статьи 253-16.1-3 (Рис. 1);
- На поперечных трубах (Рис. 2). В этом случае должны использоваться бесшовные стальные трубы круглого сечения размерами не менее 38x2.5 мм. или 40x2 мм., либо трубы квадратного сечения с минимальными размерами 35x35x2,5 мм. Трубы должны быть приварены по всему периметру к усиливающим накладкам площадью не менее чем 40 см. кв. (каждая) и толщиной не менее 3 мм, в свою очередь приваренными по всему периметру к кузову. Все сварочные швы должны быть высокого качества, их запрещено зачищать, шпаклевать и т.п. На этих трубах также могут быть закреплены паховые ляжки ремней безопасности (Рис. 3). В местах крепления кронштейнов сидений трубы должны иметь местные усиления в виде вваренных втулок и опорных площадок. Для крепления кронштейнов сидений должны использоваться болты категории прочности не ниже 8.8. Для установки сидений разрешены минимально необходимые изменения оригинальных усилителей пола и удаление оригинальных кронштейнов сидений;
- на оригинальные точки крепления. В этом случае точки креплений необходимо усилить в соответствии с Рис . 4. Усилительная пластина должна быть приварена по периметру



крепления.

**INTERDICTION DE SOUDER LES PLATINES SUR LES CONTRE PLAQUES  
END PLATES MUST NOT BE WELDED ON THE COUNTERPLATES**

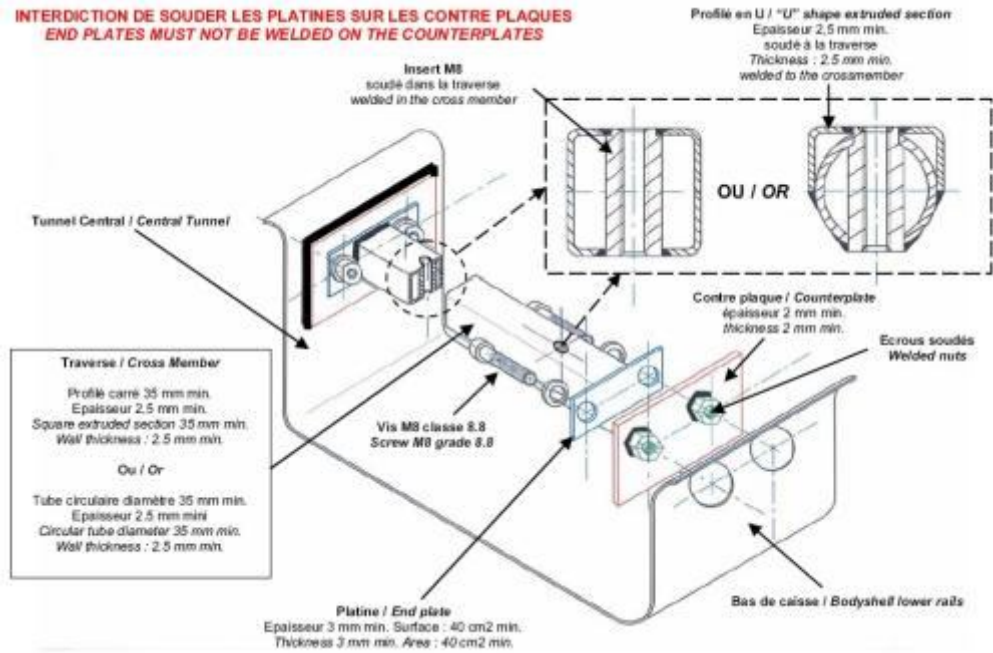


Рис. 1

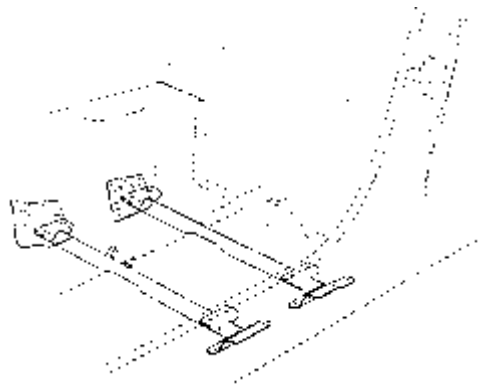
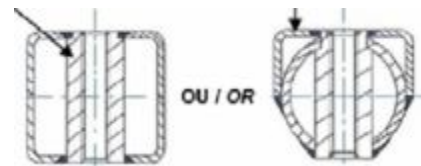


Рис. 2



и через отверстия.

- непосредственно на кузов/шасси в соответствии с Рис. 5.  
Минимальная площадь контакта между опорой, кузовом/шасси и усилительной пластиной – 40 см<sup>2</sup> для каждой точки крепления.

**INTERDICTION DE SOUDER LES PLATINES SUR LES CONTRE PLAQUES  
END PLATES MUST NOT BE WELDED ON THE COUNTERPLATES**

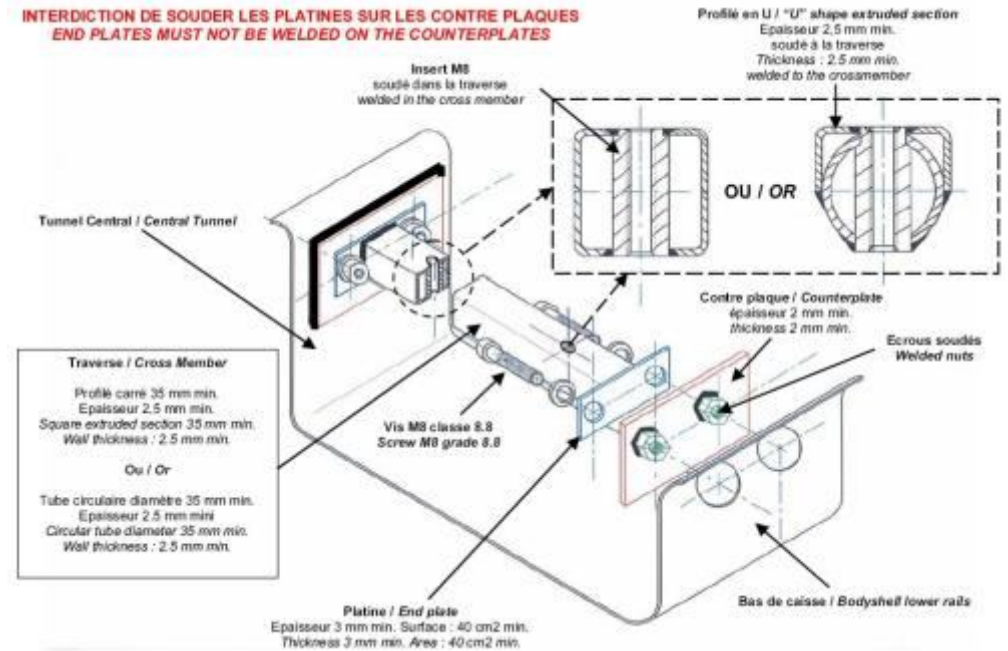


Рис. 1

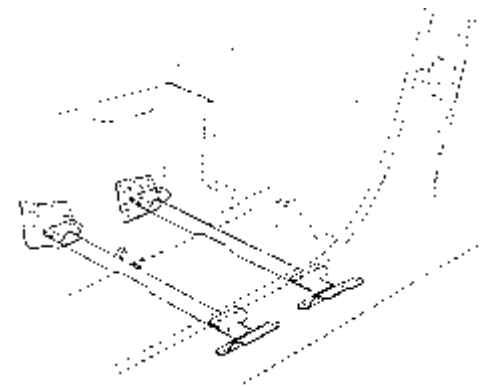
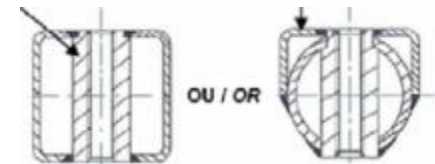


Рис. 2



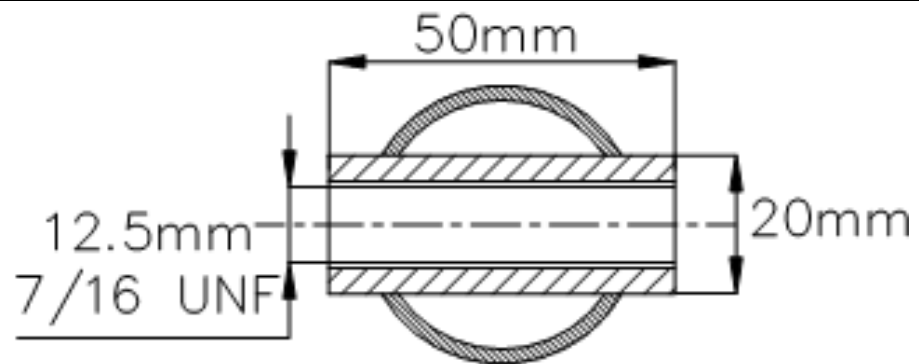


Рис. 3

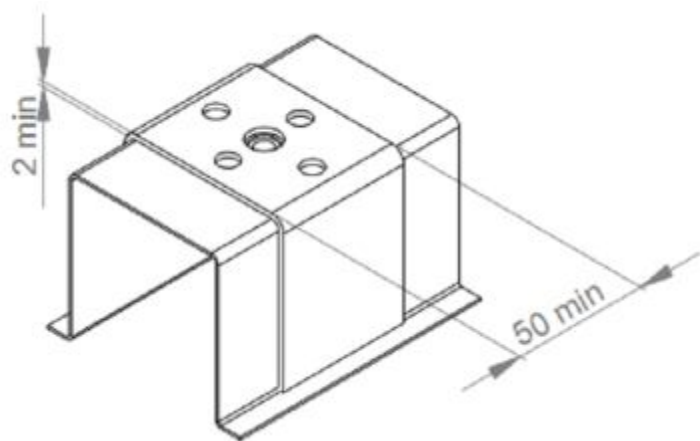


Рис. 4

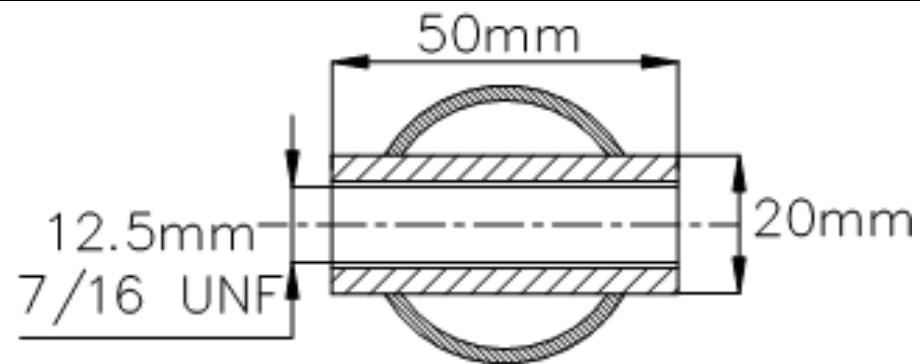


Рис. 3

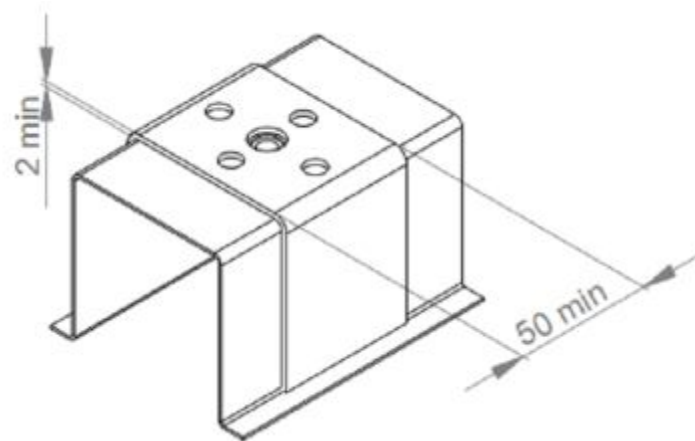
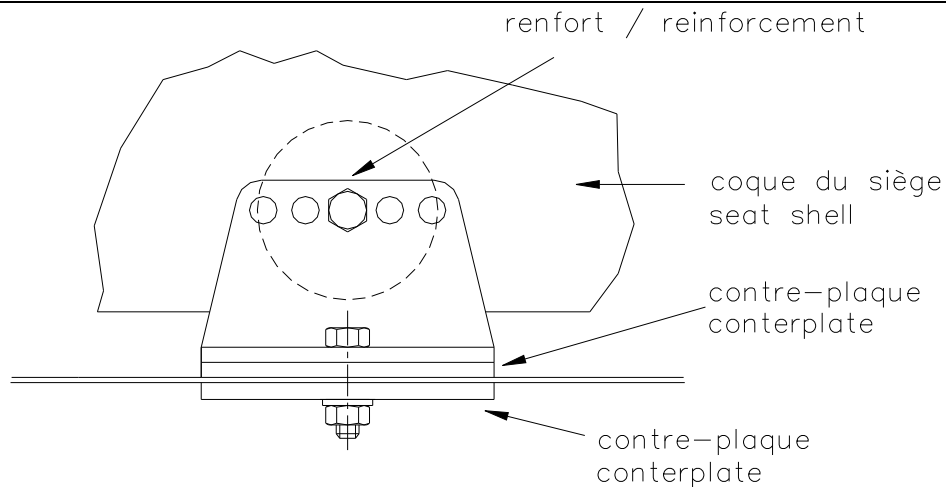


Рис. 4



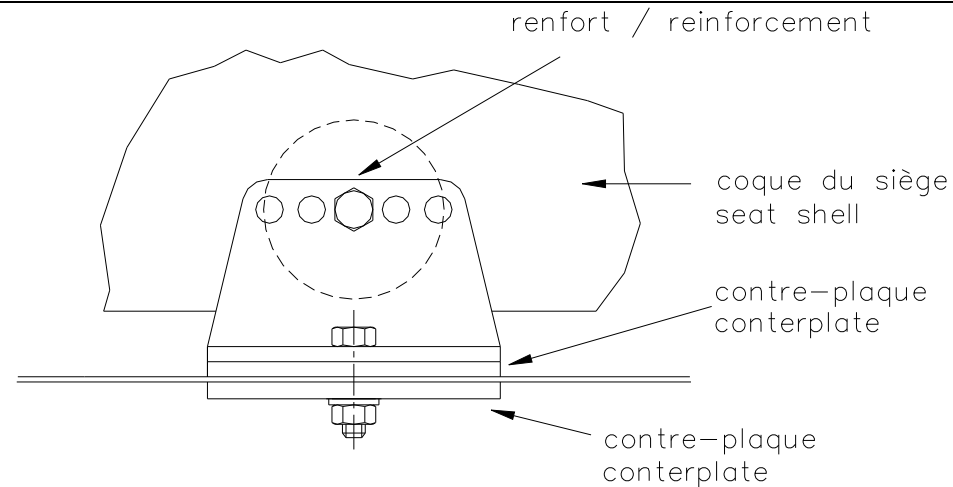
**Рис. 5**

**4.2.5.** Опоры сидений должны быть закреплены к точкам крепления сидений не менее чем в 4 точках на одно сиденье болтами минимальным диаметром 8 мм., категории прочности не ниже 8.8.

**4.2.6.** Если используются системы быстрого съема, они должны быть способны противостоять вертикальной и горизонтальной нагрузкам в 18000 Н, прикладываемым не одновременно (по отдельности). Если для регулировки положения сиденья используются направляющие (салазки), они должны быть изначально омологированы с автомобилем или с сиденьем.

**4.2.7.** Сиденье должно крепиться к опорам в 4-х точках: 2 спереди и 2 сзади, с использованием болтов минимальным диаметром 8 мм., категории прочности не ниже 8.8.

**4.2.8.** Минимальная толщина опор и усилительных пластин — 3 мм. для стали, и 5 мм. для материалов из легких сплавов. Минимальный продольный размер каждой опоры — 6 см.



**Рис. 5**

**4.2.3.3.** Опоры сидений должны быть закреплены к точкам крепления сидений не менее чем в 4 точках на одно сиденье болтами минимальным диаметром 8 мм., категории прочности не ниже 8.8. Если для регулировки положения сиденья используются направляющие (салазки), они должны быть изначально омологированы с автомобилем или с сиденьем. Сиденье должно крепиться к опорам в 4-х точках: 2 спереди и 2 сзади, с использованием болтов минимальным диаметром 8 мм., категории прочности не ниже 8.8. Минимальная толщина опор и усилительных пластин — 3 мм для стали, и 5 мм. для материалов из легких сплавов. Минимальный продольный размер каждой опоры — 6 см. Если водитель использует подушку-подкладку, ее толщина не должна быть более 50 мм.

### **4.3.РЕМНИ БЕЗОПАСНОСТИ**

Обязательно использование ремней безопасности. Допускается использование ремней безопасности установленных заводом изготовителем при условии использования оригинального сиденья. Оригинальные ремни безопасности и их крепления не должны подвергаться никаким изменениям. Допускается

**4.2.9.** Если водитель использует подушку-подкладку, ее толщина не должна быть более 50 мм.

### 4.3. РЕМНИ БЕЗОПАСНОСТИ

Обязательны ремни безопасности, имеющие минимум 4 точки крепления к кузову автомобиля, оборудованные запором с поворотным рычагом или замком с кнопкой нажимного действия, омологированные FIA в соответствии со стандартом 8854/98 или 8853/1998. Установка и использование ремней должны соответствовать Статье 253-6 Приложения J к МСК ФИА.

#### 4.3.1. Установка

Ремни безопасности могут быть установлены на точки крепления, предусмотренные конструкцией серийного автомобиля. Если оригинальные точки крепления ремней к кузову автомобиля изменены, новые места крепления (модификации кузова) должны быть омологированы расширением VO или VR или соответствовать требованиям Статьи 253-6 Приложения J к МСК FIA. Для каждой вновь созданной точки крепления должна использоваться стальная усилительная пластина площадью не менее 40 см. кв. и толщиной не менее 3 мм. Точки крепления на кузове: для поясной ляжки — две; для плечевых лямок — две, симметричные относительно сиденья. Запрещается крепление ремней безопасности к сиденьям или их опорам. Рекомендуемая геометрия расположения точек крепления показана на рисунке 6.

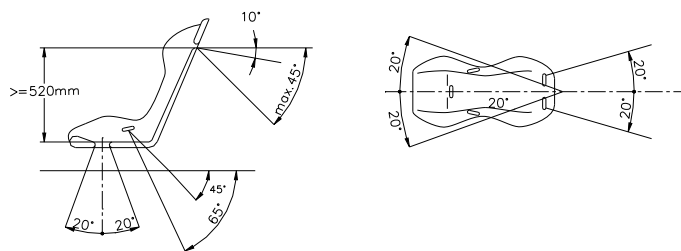


Рис. 6

Плечевые ляжки должны быть направлены назад и вниз. Они должны быть установлены так, чтобы угол к горизонтали от верхней кромки спинки сиденья был не более 45 градусов, при этом рекомендуется, чтобы этот угол не превышал 10 градусов.

использование многоточечных ремней безопасности с дорожной сертификацией по ЕЭК ООН (клубные ремни); они должны быть закреплены в точках крепления оригинальных ремней безопасности. 4-х точечные ремни безопасности не должны применяться совместно с сиденьем, не имеющим никакого подголовника или не имеющим отверстий между спинкой и подголовником.

Для автомобилей оборудованных спортивными сиденьями(8855/1999, 8862-2009), обязательны ремни, имеющие минимум 4 точки крепления к кузову автомобиля. Точки крепления на кузове: для поясной ляжки — две; для плечевых лямок — две или, возможно, одна, симметричная относительно сиденья. Ремни безопасности должны быть омологированы FIA и соответствовать стандартам FIA №8854/98 или 8853/98. Ремни должны быть оборудованы замком с рычагом поворотного типа или замком с кнопкой нажимного действия.

#### 4.3.1. Установка (Стандарт FIA № 8854/98 или 8853/98)

Ремни безопасности могут быть установлены на точки крепления, предусмотренные конструкцией серийного автомобиля. Если оригинальные точки крепления ремней к кузову автомобиля изменены, новые места крепления (модификации кузова) должны соответствовать требованиям статьи 253-6 Приложения J к МСК FIA. Для каждой вновь созданной точки крепления должна использоваться стальная усилительная пластина площадью не менее 40 см. кв. и толщиной не менее 3 мм. Точки крепления на кузове: для поясной ляжки — две; для плечевых лямок — две, симметричные относительно сиденья. Запрещается крепление ремней безопасности к сиденьям или их опорам. Рекомендуемая геометрия расположения точек крепления показана на рисунке 6.

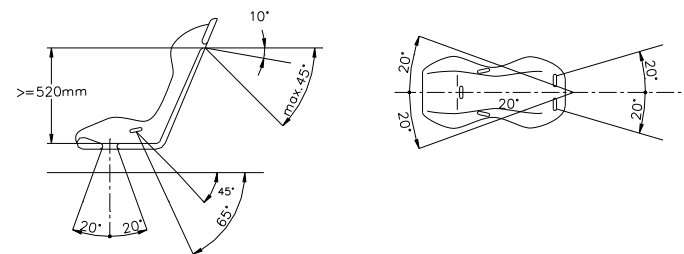


Рис. 6

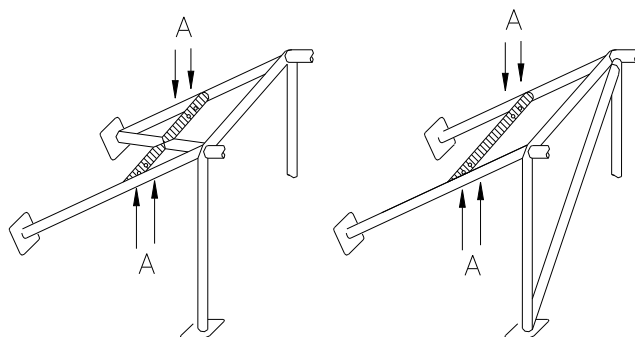
Плечевые ляжки должны быть направлены назад и вниз. Они должны быть установлены так, чтобы угол к горизонтали от верхней кромки спинки сиденья

Максимальные углы относительно осевой линии сиденья при виде сверху — 20 градусов, при этом плечевые лямки должны сходиться.

Поясные и паховые лямки должны проходить не по сторонам сиденья, а сквозь отверстия в сиденье, чтобы охватывать и фиксировать тазовую область по наибольшей, насколько это возможно, поверхности.

Поясные лямки должны фиксировать тело водителя точно во впадине между кромкой таза и верхом бедра. Ни при каких условиях они не должны давить на область живота.

Плечевые лямки ремней безопасности могут быть установлены на точки крепления поясной лямки заднего сиденья, изначально предусмотренные изготовителем автомобиля. Плечевые лямки также могут быть закреплены на каркасе безопасности или поперечной усилительной распорке (кузова) посредством петли или болтами (Рис. 7), но в последнем случае, для каждой точки крепления в усилитель должна быть вварена вставка (размеры указаны на рисунке 3), Лямки ремней должны крепиться к этим вставкам, вваренным в трубу-усилитель, посредством болтов M12 или 7/16" по спецификации UNF мин. класса прочности 8.8 по ISO.



Ⓐ trous de montage pour harnais  
mounting holes for harness

**Рис. 7**

В случае использования поперечного усилителя, он должен соответствовать следующим условиям:

- поперечный усилитель должен представлять собой холоднотянутую бесшовную трубу размером не менее 38x2.5 мм. или 40x2 мм. из углеродистой стали с минимальным пределом текучести 350 Н/мм<sup>2</sup>.

был не более 45 градусов, при этом рекомендуется, чтобы этот угол не превышал 10 градусов.

Максимальные углы относительно осевой линии сиденья при виде сверху — 20 градусов, при этом плечевые лямки должны сходиться.

Точки крепления, создающие большой угол к горизонтали, не должны использоваться.

Поясные и бедренные лямки должны проходить не по сторонам сиденья, а сквозь сиденье, чтобы охватывать и фиксировать тазовую область по наибольшей, насколько это возможно, поверхности.

Поясные лямки должны фиксировать тело водителя точно во впадине между кромкой таза и верхом бедра. Ни при каких условиях они не должны давить на область живота.

Если невозможна установка лямок на серийные точки крепления, на кузове или шасси должны быть выполнены новые монтажные точки.

Плечевые лямки также могут быть закреплены на каркасе безопасности или поперечной усилительной распорке (кузова) посредством петли, могут быть установлены на верхних точках крепления задних ремней, либо могут крепиться или опираться на поперечный усилитель, приваренный к задним наклонным распоркам каркаса безопасности

#### **4.4. Каркасы безопасности.**

Применение — свободное. Автомобиль может быть оборудован каркасом безопасности, состоящим как минимум из главной дуги а задних распорок (Рис. 7). Рекомендуется использование каркасов соответствующих Приложению 14 к КиТТ.

- высота этого усилителя должна быть такой, чтобы идущие назад плечевые лямки были направлены вниз под углом 10—45 градусов к горизонтали от верхнего края спинки сиденья. Рекомендуемый угол 10 градусов.

Варианты установки на шасси:

1) Основной вариант установки (Рис. 8):

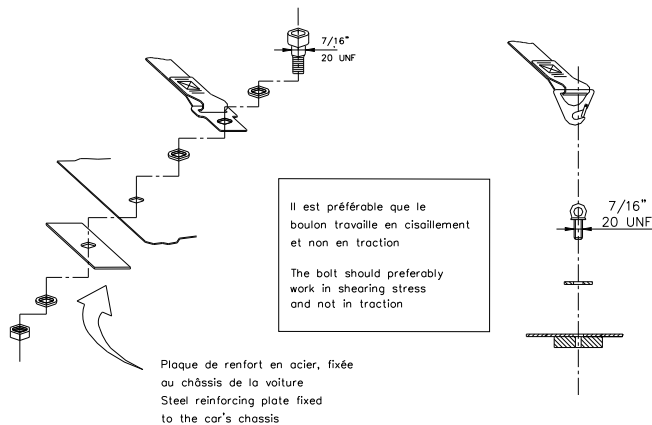


Рис. 8

2) Установка плечевых лямок (Рис. 9):

plaque fixée au châssis de la voiture et renforcée de l'autre côté par une plaque de renfort

plate fixed to the chassis and strengthened by a reinforced plate on the other side

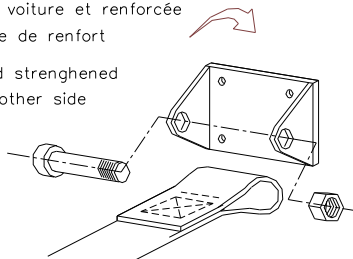
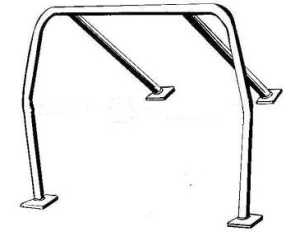


Рис. 9

3) Установка бедренных лямок (Рис. 10)

All cars with an OEM frame must have rollbar attached to frame.  
Cars without frame use 6" (152mm) square 1/8" (3.2mm) steel plates on top and bottom of floor, securely bolted together with at least four 3/8" (9.53mm) bolts, or top plate welded to rocker sill.  
All materials must be 1.75" OD x .118" (44.5 x 3.02mm) mild steel



Maximum 6" (15.2cm) from rollbar to driver's helmet.

Maximum 5" (12.7cm) from top of rollbar to brace.

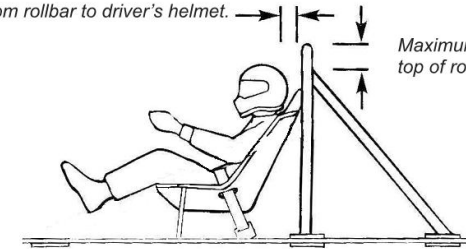


Рис. 7

#### 4.4.3. Защитные накладки:

В местах где возможен контакт частей тела водителя с каркасом безопасности, рекомендуется применять для защиты невоспламеняющиеся энергопоглощающие накладки на каркас.

В местах где возможен контакт защитного шлема члена экипажа с каркасом безопасности, рекомендуются защитные накладки удовлетворяющие Станадарту ФИА 8857-2001, тип "А " (см. Технический лист №23 "Омологированные ФИА накладки на каркас безопасности").

#### 4.5. ОГНЕЗАЩИТНЫЕ ПЕРЕГОРОДКИ

В любом случае салон должен быть отделен от моторного отсека, перегородками, непроницаемыми для жидкостей и пламени.

#### 4.6. СИСТЕМЫ ПОЖАРОТУШЕНИЯ

4.6.1. Рекомендуется использование автоматических систем пожаротушения из числа указанных в Техническом листе №16 «Системы пожаротушения, омологированные FIA», либо аэрозольными СПТ по Приложению 6 к КиТТ. Ручные огнетушители запрещены.

4.8.2. Водитель, сидящий на своем месте с закрепленным рулевым колесом и

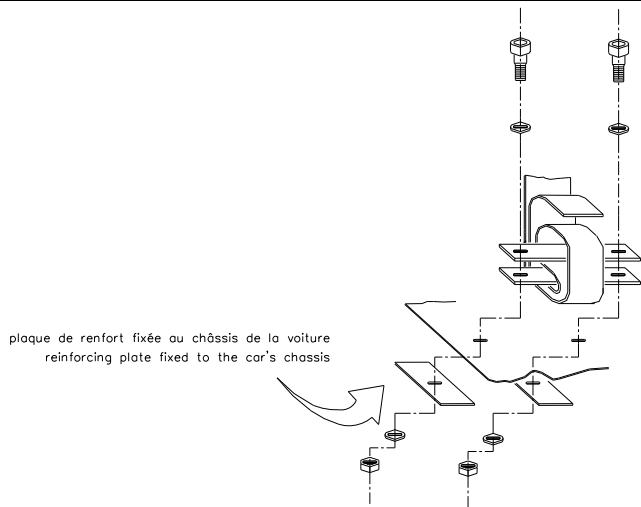


Рис. 10

#### 4.3.2. Использование

Каждый комплект ремней безопасности должен использоваться в том виде, в каком он омологирован, без каких-либо изменений или удаления элементов, и в соответствии с инструкциями изготовителя.

Эффективность и долговечность ремней безопасности непосредственно зависят от качества их установки, использования и хранения.

Ремни должны быть заменены после каждого серьезного столкновения, и всякий раз, когда ляжки надорваны, потерты или ослаблены действием химических веществ или солнечного света.

Они также должны быть заменены, если металлические части или замки деформированы или поржавели.

Любой комплект ремней, который не функционирует в полной мере, должен быть заменен.

#### 4.4. СИСТЕМЫ FHR (фронтальная защита головы и шеи)

Настоятельно рекомендуется применение системы FHR с совместимыми с ней шлемами.

#### 4.5. ЗАЩИТНАЯ СЕТЬ

4.5.1. Настоятельно рекомендуется к применению защитная сеть дверного

пристегнутый ремнями безопасности, должен быть способен вручную активировать систему пожаротушения.

Рекомендуется предусмотреть внешнее устройство активации. В этом случае оно должно быть объединено с главным выключателем электрооборудования или расположено близко к нему. Его место расположения должно быть отмечено красной буквой «Е» внутри белого круга диаметром не менее 10 см. с красной окантовкой. (Рис. 7)

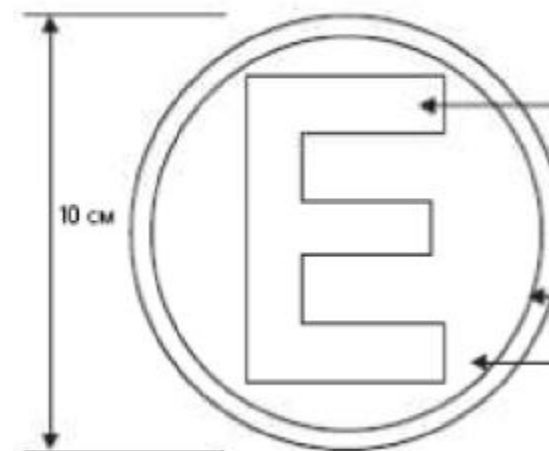


Рис.7

4.8.4. Система должна работать в любом положении автомобиля.

4.8.5. Распылители не должны быть направлены непосредственно на голову водителя.

#### 4.7. ГЛАВНЫЙ ВЫКЛЮЧАТЕЛЬ ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ

4.7.1. Рекомендуется (обязательно для автомобилей с каркасами безопасности) применение главного выключателя электрооборудования, исключающего образование искр.

4.7.2. Выключатель должен одновременно отключать все электрические цепи, аккумулятор, генератор, фары, звуковой сигнал, зажигание, прочие электроприборы. Должен быть обеспечен доступ к этому выключателю водителем, нормально сидящим на своем рабочем месте и пристегнутым

проема. Защитная сеть при виде сбоку должна располагаться от центра рулевого колеса до средней стойки кузова. Сеть должна быть изготовлена из тканых полос шириной минимум 19 мм. (3/4 дюйма). Минимальный размер отверстий сетки должен быть 25x25 мм, а максимальный — 60x60 мм. Плетеные полосы должны быть невоспламеняемыми и сшитыми друг с другом в каждой точке пересечения. Сетка не должна иметь временный характер.

**4.5.2.** Сеть должна крепиться к каркасу безопасности либо к неподвижной части кузова над боковым (водительским) окном и сниматься посредством быстроразъемного соединения даже в случае опрокидывания автомобиля. Должна быть предусмотрена возможность отсоединения сетки одной рукой. Застежки должны иметь цветную маркировку яркой (оранжевой, желтой, красной) краской. Допускается установка разъемного соединения с нажимной кнопкой, при условии соответствия требованиям настоящей Статьи. Нажимные кнопки должны быть видны снаружи, иметь контрастную окраску и маркировку «PRESS». Для крепления сетки или ее опоры к каркасу безопасности допускаются только винтовые соединения. Модификации каркаса безопасности не допускаются.

#### 4.6. КАРКАСЫ БЕЗОПАСНОСТИ

**4.6.1.** Обязателен каркас безопасности, соответствующий Приложению 14 к КиТТ. Минимальная схема каркаса должна изображена на рисунке 11. В качестве усиления крыши может быть установлен только один диагональный элемент, но его переднее соединение должно быть расположено на стороне водителя. Допускается использование каркасов безопасности сертифицированные NHRA, IHRA, NMCA, FHRA, NDRS. Также разрешен каркас безопасности в соответствии с рисунком 11а.

**4.4.2.** Любой новый каркас, омологированный НАФ и имеющийся в продаже, должен с 01.01.2003 быть промаркирован изготовителем посредством идентификационной таблички, прикрепленной к каркасу таким образом, чтобы ее было нельзя ни копировать, ни перемещать (например: гравировка, свариваемая пластина, саморазрушающаяся при отклеивании наклейка и т.п.). Идентификационная табличка должна содержать имя изготовителя, омологационный номер НАФ и индивидуальный номер изделия, присваиваемый изготовителем. Сертификат (паспорт каркаса), должен быть представлен во время

ремнями безопасности, также рекомендуется использование наружного привода выключателя.

**4.7.3.** Наружный привод выключателя должен быть установлен под лобовым стеклом. Для его размещения допускается минимально необходимая доработка кузова. Наружный привод выключателя должен быть обозначен красной молнией в голубом треугольнике с белым кантом. Каждый кант треугольника должна быть длиной не менее 12 см. (Рис. 8.)

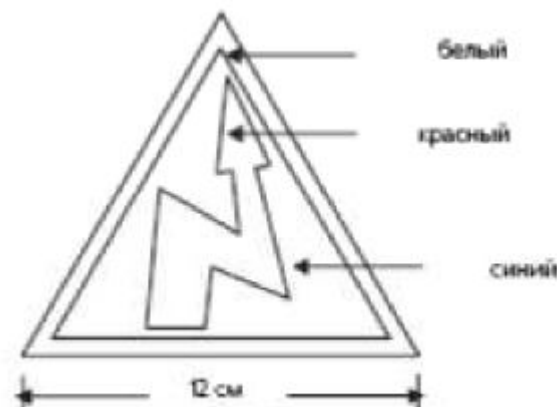


Рис. 8

#### 4.8. ЗАМКИ КАПОТА

Капот и крышку багажника рекомендуется закрепить дополнительными запорами — по два на каждую деталь. В любом случае капот и крышка багажника должны быть закреплены не менее чем в 3-х точках.

#### 4.9. БУКСИРНЫЕ ПРОУШИНЫ

**4.9.1.** Спереди и сзади должны быть предусмотрены буксирные проушины. Если используются оригинальные съемные проушины, то на время заезда они должны быть установлены в рабочее положение.

**4.9.2.** Проушины должны выдерживать усилие, достаточное для буксировки свободно катящегося автомобиля.



проведения технической инспекции.

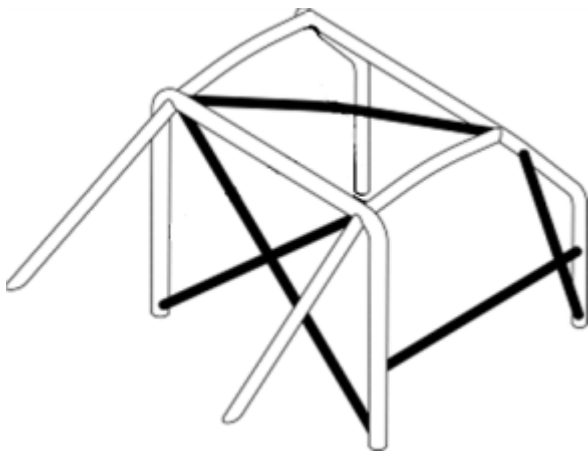
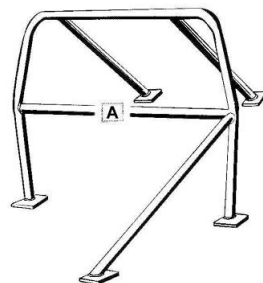


Рис. 11

All cars with an OEM frame must have rollbar attached to frame.  
Cars without frame use 6" (152mm) square 1/8" (3.2mm) steel plates on top and bottom of floor, securely bolted together with at least four 3/8" (9.53mm) bolts, or top plate welded to rocker sill.

All materials must be 1.75" OD x .118" (44.5 x 3.02mm) mild steel except for **A** which is 1.25" OD x .118" (31.8 x 3.02mm) mild steel



Maximum 6" (15.2cm) from rollbar to driver's helmet. → ←  
Maximum 5" (12.7cm) from top of rollbar to brace. ↑ ↓

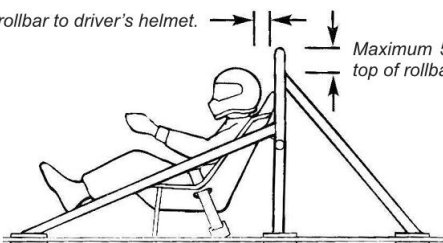


Рис. 11a

#### 4.6.3. Защитные накладки

В местах где возможен контакт защитного шлема члена экипажа с каркасом безопасности, рекомендуются защитные накладки удовлетворяющие Стандарту FIA 8857-2001, тип "A" (см. Технический лист №23

4.9.3. Оригинальные проушины могут быть заменены другими. В этом случае проушины должны быть закреплены (приварены, прикручены болтами и т.п.) к силовым элементам кузова и должны быть выполнены из стального прутка, стального троса минимальным диаметром 8 мм. либо из стальной пластины эквивалентного сечения.

4.9.4. Все, в том числе и гибкие, проушины не должны располагаться глубже 10 см. от поверхности кузова.

4.9.5. Буксирные проушины должны быть маркированы контрастным относительно фона (красным, оранжевым или желтым) цветом. При расположении проушин снизу автомобиля на бамперах или спойлерах таким же цветом должны быть нанесены стрелки в направлении проушин.

"Омологированные ФИА накладки на каркас безопасности"). В местах где возможен контакт частей тела водителя с каркасом безопасности, рекомендуется применять для защиты невоспламеняющиеся накладки на каркас.

#### **4.7. ОГНЕЗАЩИТНЫЕ ПЕРЕГОРОДКИ**

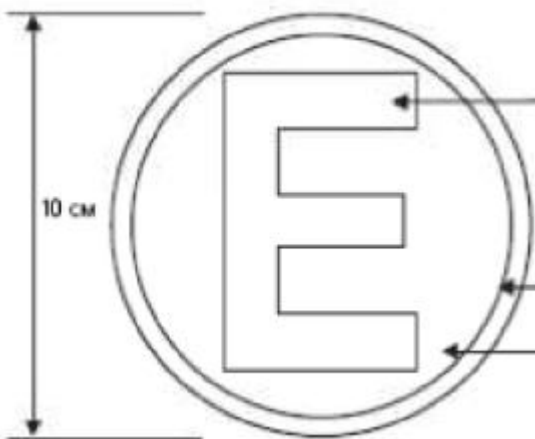
В любом случае салон должен быть отделен от моторного отсека и топливного бака, включая его заправочную трубу и горловину, металлическими перегородками, непроницаемыми для жидкостей и пламени.

#### **4.8. СИСТЕМЫ ПОЖАРОТУШЕНИЯ**

**4.8.1.** Каждый автомобиль, должен быть оборудован системой пожаротушения из числа указанных в техническом листе №16 «Системы пожаротушения, омологированные FIA», либо аэрозольными СПТ по Приложению 6 к КиТТ. Ручные огнетушители запрещены.

**4.8.2.** Все баллоны с огнегасящим составом должны быть соответствующим образом защищены и расположены внутри салона. Во всех случаях их крепления должны выдерживать замедление в 25G.

**4.8.3.** Водитель, сидящий на своем месте с закрепленным рулевым колесом и пристегнутый ремнями безопасности, должен быть способен вручную активировать систему пожаротушения. Кроме того, внешнее устройство активации должно быть объединено с главным выключателем электрооборудования или расположено близко к нему. Его место расположения должно быть отмечено красной буквой «E» внутри белого круга диаметром не менее 10 см. с красной окантовкой. (Рис. 12)



**Рис. 12**

**4.8.4.** Система должна работать в любом положении автомобиля.

**4.8.5.** Распылители не должны быть направлены непосредственно на голову водителя.

**4.8.5.** На каждом баллоне с огнегасящим составом должна иметься следующая видимая информация:

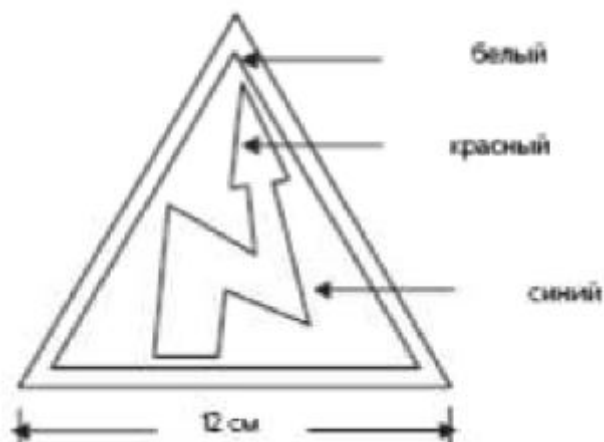
- Емкость;
- Тип огнетушащего состава;
- Вес или объем огнетушащего состава;
- Дата следующей проверки огнетушителя, которая должна быть не позже двух лет после даты заполнения или даты последней проверки.

#### **4.9. ГЛАВНЫЙ ВЫКЛЮЧАТЕЛЬ ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЯ**

**4.9.1.** Обязательно применение главного выключателя электрооборудования, исключающего образование искр.

**4.9.2.** Выключатель должен одновременно отключать все электрические цепи, аккумулятор, генератор, фары, звуковой сигнал, зажигание, прочие электроприборы. Должен быть обеспечен доступ к этому выключателю водителем, нормально сидящим на своем рабочем месте и пристегнутым ремнями безопасности.

**4.9.3.** Обязательно использование внешнего привода выключателя. Наружный привод выключателя должен быть установлен под лобовым стеклом. Для его размещения допускается минимально необходимая доработка кузова. Наружный привод выключателя должен быть обозначен красной молнией в голубом треугольнике с белым кантом. Каждый кант треугольника должна быть длиной не менее 12 см. (Рис. 13)



**Рис.13**

#### **4.10. ЗАМКИ КАПОТА**

**4.10.1.** Капот и крышка багажника (либо задняя дверь) должны быть закреплены не менее чем в 3-х точках

**4.10.2.** Капот, и крышку багажника рекомендуется (обязательно при использовании не оригинальных деталей) закрепить дополнительными запорами — как минимум по два на каждую деталь. При этом обязательно привести оригинальные замки в нерабочее состояние (например демонтировать скобу замка) либо удалить их.

#### **4.11. БУКСИРНЫЕ ПРОУШИНЫ**

**4.11.1.** Спереди и сзади должны быть предусмотрены буксирные проушины.

**4.11.2.** Прουшины должны быть закреплены (приварены, прикручены болтами

и т.п.) к силовым элементам кузова и должны быть выполнены из стального прутка, стального троса минимальным диаметром 8 мм. либо из стальной пластины эквивалентного сечения. Если используются оригинальные съемные проушины, то на время заезда они должны быть установлены в рабочее положение.

**4.11.3.** Все, в том числе и гибкие, проушины не должны располагаться глубже 10 см. от поверхности кузова.

**4.11.4.** Буксирные проушины должны быть маркированы контрастным относительно фона (красным, оранжевым или желтым) цветом. При расположении проушин снизу автомобиля на бамперах или спойлерах таким же цветом должны быть нанесены стрелки в направлении проушин.

## 5. ДОРОЖНЫЙ ПРОСВЕТ

**5.1.** Ни одна из частей автомобиля, за исключением ободов и/или шин, не должна касаться земли, когда из всех шин, расположенных с одной стороны автомобиля (левой или правой), выпущен воздух. Чтобы проверить это, удаляются «золотники» шин, расположенных с одной стороны автомобиля.

**5.2.** Этот тест должен проводиться на относительно ровной поверхности. Разрешается для проверки дорожного просвета демонтировать шины с ободьев (установить вместо комплектных колес колесные диски).

## 6. ДВИГАТЕЛЬ И ЕГО СИСТЕМЫ

<b>Super sport AWD</b>	<b>Super Sport RWD, Gran turismo</b>
<p><b>6.1.</b> Разрешен один любой серийно производимый двигатель внутреннего сгорания (имеет каталожный номер производителя).</p> <p><b>6.2.</b> Ориентация оси вращения коленчатого вала относительно кузова автомобиля должна совпадать с таковой оригинальной (заводской).</p> <p><b>6.3.</b> Разрешена замена базового двигателя на модифицированный или двигатель другой конфигурации в рамках производителя, так же разрешена замена двигателя на взаимозаменяемый другого производителя.</p>	<p><b>6.1.</b> Двигатель оригинальный.</p> <p><b>6.2.</b> Оригинальную схему расположения двигатель/КПП относительно кузова автомобиля менять запрещено.</p> <p><b>6.3.</b> Замена базового двигателя на модифицированный или двигатель другой конфигурации разрешена в рамках модели/семейства оригинального автомобиля. При этом запрещено изменять силовые элементы оригинального кузова.</p>

<p><b>6.4.</b> Разрешены любые модификации двигателя при условии сохранения базового блока цилиндров.</p>	<p><b>6.4.</b> Разрешены любые модификации двигателя при условии сохранения базового блока цилиндров.</p>
---	---

**7. СИСТЕМА ВЫПУСКА/ВПУСКА**

<b>Super sport AWD</b>	<b>Super Sport RWD, Gran turismo</b>
<p><b>7.1.</b> Система выпуска от ГБЦ не ограничивается. На всех автомобилях должна быть установлена система выпуска отработавших газов от двигателя, направленная в сторону от водителя и топливного бака и выведена за пределы кузова автомобиля. При этом разрешается выполнить минимально необходимые для ее установки изменения кузова.</p> <p><b>7.2.</b> Система выпуска должна быть металлической. Все компоненты системы выпуска должны быть надежно соединены друг с другом , а также с кузовом или рамой автомобиля.</p>	<p><b>7.1.</b> Система выпуска от ГБЦ не ограничивается. На всех автомобилях должна быть установлена система выпуска отработавших газов от двигателя, направленная назад, при этом разрешается выполнить минимально необходимые для ее установки изменения кузова</p> <p><b>7.2.</b> Система выпуска должна быть металлической. Все компоненты системы выпуска должны быть надежно соединены друг с другом, а также с кузовом или рамой автомобиля.</p>

**8. ТОПЛИВО**

**8.1.** Разрешено любое жидкое углеводородное топливо (бензин, дизельное топливо, спирты, газ и т.п.). Использование нитрометана, оксид пропилена и гидразина запрещено.

**9. ТОПЛИВНАЯ СИСТЕМА**

<b>Super sport AWD</b>	<b>Super Sport RWD, Gran turismo</b>
<p><b>9.1.</b> Разрешается замена оригинального топливного бака на бак произвольной конструкции. При этом:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Рекомендуется применение бензобаков типа FT3 1999, FT3.5 или FT5 согласно спецификации FIA. В ином случае бензобак должен быть изготовлен из стали или алюминиевого сплава, либо применен готовый металлический резервуар подходящих размеров промышленного производства, предназначенный для установки на какое-либо транспортное средство в качестве топливного бака.</li> <li>• Рекомендуется заполнение бензобаков предохранительной пеной типа MIL-B-83054 или D-Stop;</li> <li>• Топливный бак должен быть размещен в багажном отделении или на</li> </ul>	<p><b>9.1.</b> Разрешается замена оригинального топливного бака на бак произвольной конструкции. При этом:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Рекомендуется применение бензобаков типа FT3 1999, FT3.5 или FT5 согласно спецификации FIA. В ином случае бензобак должен быть изготовлен из стали или алюминиевого сплава, либо применен готовый металлический резервуар подходящих размеров промышленного производства, предназначенный для установки на какое-либо транспортное средство в качестве топливного бака.</li> <li>• Рекомендуется заполнение бензобаков предохранительной пеной типа MIL-B-83054 или D-Stop;</li> <li>• Топливный бак должен быть размещен в багажном отделении или на</li> </ul>

штатном месте. Так же разрешается устанавливать безопасный топливный бак в подкапотном пространстве при условии использования автоматической системы пожаротушения. При этом должна быть обеспечена изоляция салона от жидкостей и пламени. Если безопасный топливный бак размещен в багажнике двухобъемного кузова либо в подкапотном пространстве, то он должен быть заключен в контейнер, устойчивый к жидкостям и пламени, либо должен быть изолирован от салона огнестойкой металлической герметичной перегородкой.

- Использование топливных баков изготовленных из магния запрещено;
- Бак должен быть надежно закреплен не менее чем двумя стальными лентами толщиной не менее 1 мм. и шириной не менее 30 мм.;
- Если заправочная горловина находится в багажнике под ней в полу багажника должно быть выполнено дренажное отверстие минимальным диаметром 20 мм. для предотвращения скопления в багажнике пролитого топлива;

**9.2.** Количество, марка и расположение топливных насосов свободные, но не в салоне.

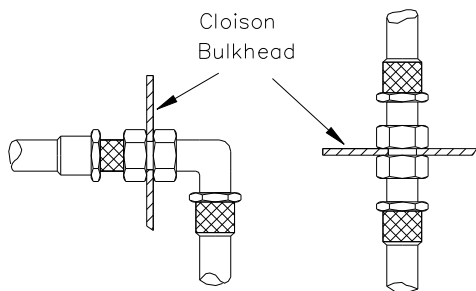
**9.3.** Допускается замена оригинальных топливных трубок и их соединений соответствующими магистралями авиационного типа. При расположении топливных магистралей внутри салона для их прохождения через перегородки, как между моторным отсеком и салоном, так и между салоном и багажником. Допускается выполнение минимально необходимых отверстий. При этом возможные зазоры в отверстиях должны быть герметично и надежно уплотнены. Запрещается прокладка топливных магистралей в непосредственной близости от карданного вала. Топливные магистрали не должны иметь разъемных соединений внутри салона. Проход магистралей через перегородки кузова в соответствии с Рис. 15 и 16.

штатном месте. Так же разрешается устанавливать безопасный топливный бак в подкапотном пространстве при условии использования автоматической системы пожаротушения. При этом должна быть обеспечена изоляция салона от жидкостей и пламени. Если безопасный топливный бак размещен в багажнике двухобъемного кузова либо в подкапотном пространстве, то он должен быть заключен в контейнер, устойчивый к жидкостям и пламени, либо должен быть изолирован от салона огнестойкой металлической герметичной перегородкой.

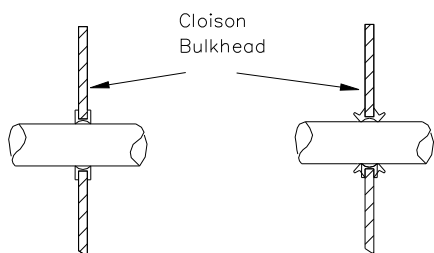
- Использование топливных баков изготовленных из магния запрещено;
- Бак должен быть надежно закреплен не менее чем двумя стальными лентами толщиной не менее 1 мм. и шириной не менее 30 мм.;
- Если заправочная горловина находится в багажнике под ней в полу багажника должно быть выполнено дренажное отверстие минимальным диаметром 20 мм. для предотвращения скопления в багажнике пролитого топлива;

**9.2.** Количество, марка и расположение топливных насосов свободные, но не в салоне.

**9.3.** Допускается замена, но не оригинальное расположение, оригинальных топливных трубок и их соединений соответствующими магистралями авиационного типа.



**Рис. 15**



**Рис. 16**

**9.4.** Топливные баки должны быть оснащены герметичными пробками. Вентиляция бака должна быть наружу автомобиля, исключая утечки топлива, в том числе и при опрокидывании автомобиля.

**9.5.** Допускается вспомогательный топливный бак максимальной емкостью 1 литр. Он должен быть изолирован от салона огнестойкой металлической герметичной перегородкой.

## 10. СИСТЕМА СМАЗКИ И ВЕНТИЛЯЦИЯ КАРТЕРА

### Super sport AWD

**10.1.** Система смазки свободная, в том числе с сухим картером. Для доступа охлаждающего воздуха допускается выполнение необходимых отверстий в кузове, которые должны быть закрыты металлической сеткой. Масляные магистрали должны быть металлическими или авиационного типа в металлической оплетке.

### Super Sport RWD, Gran turismo

**10.1.** Разрешено использования открытой системы вентиляции картера. При этом все газы должны отводиться в бачок, исключая утечки жидкости, емкостью не менее 2 литра выполненный из полупрозрачной пластмассы или включающий прозрачную панель, надежно закрепленный в моторном отсеке. Настоятельно рекомендуется применение масляных сепараторов обеспечивающих слив масла в поддон.



**10.2.** Разрешено использования открытой системы вентиляции картера. При этом все газы должны отводиться в бачок, исключая утечки жидкости, емкостью не менее 2 литра выполненный из полупрозрачной пластмассы или включающий прозрачную панель, надежно закрепленный в моторном отсеке. Настоятельно рекомендуется применение масляных сепараторов обеспечивающих слив масла в поддон.

**10.3.** Крайне рекомендуется (обязательно с 2015 года) применение маслосборных поддонов под двигателем (Ст. 1.13 **DRTR**) Поддон должен удовлетворять следующим требованиям:

- Быть герметичным;
- Изготовлен из металла либо из слоистого негорючего пластика;
- Минимальная высота вертикальных стенок 100 мм.;
- Минимальное расстояние от дороги 50 мм.;
- Должен максимально закрывать пространство под двигателем и картером сцепления между лонжеронами;
- На дне поддона должна быть расположена маслопоглощающая прокладка.

**10.2.** Система смазки свободная, в том числе с сухим картером. Для доступа охлаждающего воздуха допускается выполнение необходимых отверстий в кузове, которые должны быть закрыты металлической сеткой. Масляные магистрали должны быть металлическими или авиационного типа в металлической оплетке.

## 11. ЗАКИСЬ АЗОТА (N2O)

**11.1.** Разрешается использование систем подачи закиси азота, предназначенных для применения в автомобилях, мотоциклах, снегоходах и доступных в свободной продаже. Система должна быть установлена в строгом соответствии с инструкцией изготовителя. Автомобили, оснащенные данной системой должны быть обозначены наклейкой в соответствии с рисунком 17, расположенной с обеих сторон автомобиля на видном месте, защищенном от повреждений.

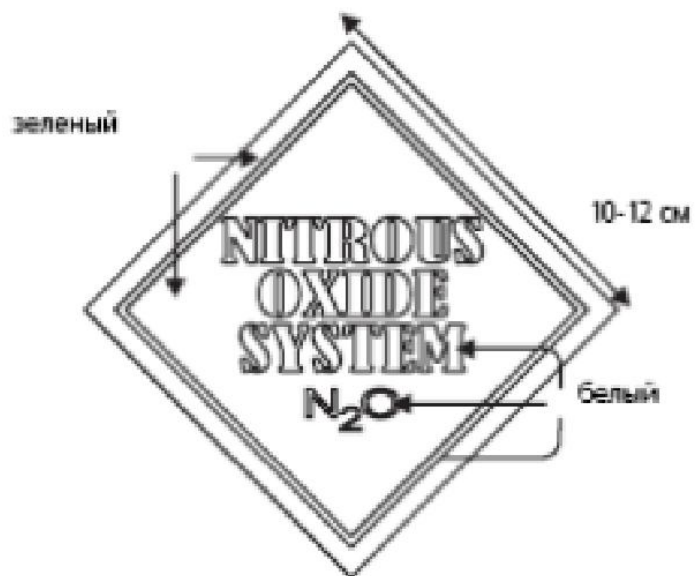


Рис. 17

11.2. Баллон с закисью азота должен быть рассчитан на давление не ниже 124 бар.

11.3. Внешний нагрев баллонов, кроме электрических покрывал, запрещен.

11.4. Баллон с закисью азота должен быть надежно закреплен с применением инструмента, его крепления должны выдерживать замедление в 25G и иметь предохранительный клапан с вентиляцией наружу автомобиля. Трубопроводы должны быть авиационного типа с металлической оплеткой.

## 12. НАДДУВ

12.1. Разрешено использование нагнетателей любого типа.

12.2. Интеркулер, принцип его работы (воздух-воздух, воздух-вода, воздух-лед) и его месторасположение не ограничивается в пределах внешнего контура кузова. Охлаждение интеркулера свободно выливающимися жидкостями запрещено. Для доступа охлаждающего воздуха допускается выполнение необходимых отверстий в кузове.

## 13. СИСТЕМА ОХЛАЖДЕНИЯ

13.1. Радиатор, термостат, вентиляторы охлаждения, их крепления, привод, система включения и температура срабатывания свободные.

13.2. Экраны и воздуховоды, направляющие воздух к радиатору и расположенные перед ним, свободные.

**13.3.** Оригинальный расширительный бачок может быть заменен на другой при условиях, что емкость нового бачка составляет не более 2 л. и он установлен в моторном отсеке.

**13.4.** Трубопроводы охлаждающей жидкости свободные, также как и их арматура. Они могут быть из другого материала и/или другого диаметра.

**13.5.** Расположение в салоне компонентов, содержащих охлаждающую жидкость двигателя и трансмиссии запрещено.

#### 14. РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ

Super sport AWD	Super Sport RWD, Gran turismo
<p><b>14.1.</b> Разрешается установка любого рулевого колеса с замкнутым ободом.</p> <p><b>14.2.</b> Допускается установка ступицы-адаптера рулевого колеса при следующих условиях: Данный адаптер должен быть изготовлен из единого куска металла;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Адаптер должен крепиться к рулевой колонке оригинальным способом;</li><li>• Допускается быстросъемное крепление рулевого колеса;</li><li>• Механизм быстрого разъединения должен включать кольцо, концентрично расположенное и установленное на рулевой колонке позади рулевого колеса, имеющее долговечное покрытие желтого цвета;</li><li>• Разъединение должно осуществляться путем перемещения этого кольца вдоль оси рулевой колонки.</li></ul> <p><b>14.3.</b> Из рулевой колонки рекомендуется (обязательно при использовании каркаса безопасности) удалить блокирующее руль механическое противоугонное устройство замка зажигания.</p> <p><b>14.4.</b> Вертикальный угол установки рулевой колонки может быть изменен.</p> <p><b>14.5.</b> Обязательно надежное стопорение всех резьбовых соединений рулевого управления.</p>	<p><b>14.1.</b> Разрешается установка любого рулевого колеса с замкнутым ободом.</p> <p><b>14.2.</b> Допускается установка ступицы-адаптера рулевого колеса при следующих условиях:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Данный адаптер должен быть изготовлен из единого куска металла;</li><li>• Он должен крепиться к рулевой колонке оригинальным способом.</li></ul> <p><b>14.3.</b> Вертикальный угол установки рулевой колонки может быть изменен.</p> <p><b>14.4.</b> Обязательно надежное стопорение всех резьбовых соединений рулевого управления.</p>

#### 15. ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА

Super sport AWD	Super Sport RWD, Gran turismo
<p><b>15.1</b> Все автомобили должны иметь тормозную систему, действующую на все колеса и состоящую из двух контуров, приводимых в действие от одной педали. Система должна быть устроена так, чтобы при разгерметизации одного из контуров или любом повреждении системы передачи тормозного усилия, действие педали сохранялось бы, по крайней мере, на два колеса. Схема соединения двухконтурной тормозной системы произвольная.</p> <p><b>15.2.</b> Расположение тормозных магистралей и способ их крепления свободные. Тормозные трубки можно заменить магистралями авиационного типа. При расположении указанных магистралей внутри кузова для их прохождения через перегородки — как между моторным отсеком и салоном, так и между салоном и багажником — допускается выполнение минимально необходимых отверстий. При этом возможные зазоры в отверстиях должны быть герметично и надежно уплотнены.</p> <p><b>15.3.</b> Оригинальные резиновые тормозные шланги могут быть заменены гибкими шлангами авиационного типа, для их присоединения должны применяться соответствующие адаптеры.</p> <p><b>15.4.</b> Защитные кожухи тормозных дисков могут быть удалены.</p> <p><b>15.5.</b> Охлаждение тормозов свободно выливающимися жидкостями запрещено.</p> <p><b>15.6.</b> В любом случае должны применяться тормозные механизмы, а также тормозные диски или барабаны заводского изготовления.</p> <p><b>15.7.</b> Разрешено устанавливать тормоз с гидроприводом, действующий на любую ось для удержания автомобиля на стартовой позиции и при прогреве шин.</p>	<p><b>15.1</b> Все автомобили должны иметь тормозную систему, действующую на все колеса и состоящую из двух контуров, приводимых в действие от одной педали. Система должна быть устроена так, чтобы при разгерметизации одного из контуров или любом повреждении системы передачи тормозного усилия, действие педали сохранялось бы, по крайней мере, на два колеса.</p> <p><b>15.2.</b> Тормозные магистрали оригинальные. Допускается замена, но не оригинальное расположение, оригинальных тормозных трубок и их соединений соответствующими магистралями авиационного типа.</p> <p><b>15.3.</b> Оригинальные резиновые тормозные шланги также могут быть заменены гибкими шлангами авиационного типа, для их присоединения должны применяться соответствующие адаптеры.</p> <p><b>15.4.</b> Защитные кожухи тормозных дисков могут быть удалены.</p> <p><b>15.5.</b> Охлаждение тормозов свободно выливающимися жидкостями запрещено.</p> <p><b>15.6.</b> В любом случае должны применяться тормозные механизмы, а также тормозные диски или барабаны заводского изготовления.</p> <p><b>15.7.</b> Разрешено устанавливать тормоз с гидроприводом, действующий на любую ось для удержания автомобиля на стартовой позиции и при прогреве шин.</p>

## 16. ТРАНСМИССИЯ

Super sport AWD	Super Sport RWD, Gran turismo
16.1. МАХОВИК	16.1. МАХОВИК

**16.1.1.** Маховик свободный на основе железа.

## **16.2. АВТОМАТИЧЕСКАЯ ТРАНСМИССИЯ**

**16.2.1.** Рекомендуется использование кожуха, закрывающего трансмиссию и удовлетворяющего требованиям SFI 4.1. ([http://www.sfifoundation.com/wp-content/pdfs/specs/Spec\\_4.1\\_032713.pdf](http://www.sfifoundation.com/wp-content/pdfs/specs/Spec_4.1_032713.pdf))

## **16.3. ПОЛНЫЙ ПРИВОД**

**16.3.1.** Разрешено менять полный привод (4x4) на монопривод (4x2). Разрешено изменение монопривода на полный привод при условии, что на кузове автомобиля предусмотрены заводские крепления для полноприводной трансмиссии, за исключением установки сертифицированного кит-комплекта, предназначенного для данной конкретной модели автомобиля.

## **16.4. КОРОБКА ПЕРЕДАЧ И ГЛАВНАЯ ПЕРЕДАЧА**

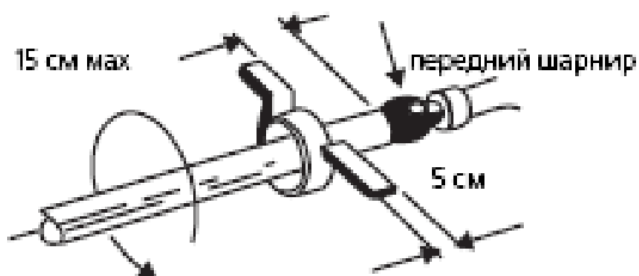
**16.4.1.** Разрешено использование любых передаточных чисел главной передачи и коробки передач с обязательным наличием передачи заднего хода.

**16.4.2.** Механизм переключения передач не ограничивается.

**16.4.3.** Дифференциалы свободные.

## **16.5. ЗАЩИТА КАРДАННОГО**

**16.5.1.** На автомобилях с открытыми карданными валами обязательна установка защиты (Рис. 18), удерживающей карданный вал в случае его обрыва или повреждения.



**16.1.1.** Маховик свободный на основе железа.

## **16.2. КОРОБКА ПЕРЕДАЧ И ГЛАВНАЯ ПЕРЕДАЧА**

**16.2.1.** Разрешено использование любых передаточных чисел главной передачи и коробки передач с обязательным наличием передачи заднего хода.

**16.2.2.** Запрещено использование «кулачковых» КПП.

**16.2.3.** Дифференциалы свободные.

## 17. КОЛЕСА И ШИНЫ

### 17.1. КОЛЕСА (ДИСКИ).

17.1.1. Допускаются колесные автомобильные диски предназначенные для дорожной эксплуатации. «Велосипедные» диски запрещены.

17.1.2. Крепление колес болтами можно заменить на крепление шпильками и гайками при условии, сохранения присоединительных размеров колесных дисков и ступиц. В этом случае выступание резьбовой части шпильки должно быть не менее диаметра шпильки (Рис. 19). Болты и/или шпильки должны быть ввернуты в ступицу не менее чем на всю глубину резьбового отверстия ступицы.

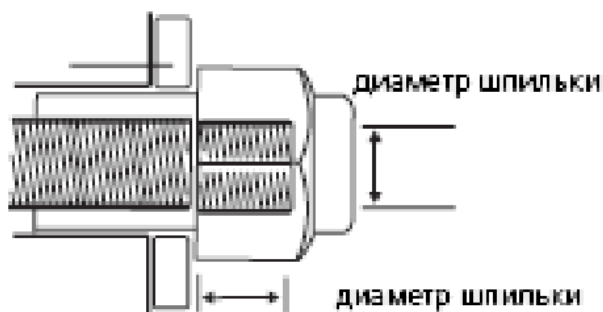


Рис. 19

17.1.3. Декоративные колпаки колес должны быть удалены.

17.1.4. Для увеличения колеи разрешено использование проставок. Проставки должны обеспечивать центровку колеса относительно ступицы.

Super sport AWD	Super Sport RWD, Gran turismo
<b>17.2. ШИНЫ</b>	<b>15.2. ШИНЫ</b>
<p>17.2.1. Разрешено применение любых автомобильных шин, соответствующих по грузоподъемности и индексу скорости (в том числе и спортивных типа «слик»). Использование восстановленных шин запрещено. Остаточная глубина протектора на дорожных шинах не менее 1.6 мм. Шины не должны иметь механических повреждений. Запрещено использование на одной оси шин с разным рисунком протектора.</p>	<p>17.2.1. Разрешается применение только шин, сертифицированных для дорог общего пользования (на боковине должно быть нанесено фабричным способом клеймо в виде буквы «Е» с индексом в круге или знак РСТ либо обозначение DOT) соответствующих по грузоподъемности и индексу скорости. Остаточная глубина протектора не менее 1.6 мм. Шины не должны иметь механических повреждений. Запрещено использование на</p>

<p><b>17.2.2. Запасное колесо.</b> Нахождение запасного колеса где-либо на автомобиле во время заездов запрещено.</p>	<p>одной оси шин с разным рисунком протектора. Использование восстановленных шин запрещено.</p> <p><b>17.2.2. Запасное колесо.</b> Нахождение запасного колеса где-либо на автомобиле во время заездов запрещено.</p>
---	---

<b>18. КУЗОВ</b>
------------------

<b>Super sport AWD</b>	<b>Super Sport RWD, Gran turismo</b>
<p style="text-align: center;"><b>18.1. КУЗОВ СНАРУЖИ</b></p> <p><b>18.1.1.</b> Внешние общие линии кузова могут изменяться по следующим деталям:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Форма и материал передних и задних бамперов;</li> <li>• материал и форма крышки багажника, капота, двери задка и крыльев;</li> <li>• Съёмные аэродинамические устройства (спойлеры, крылья, накладки порогов и т.п.).</li> </ul> <p>При условии, что они изготовлены из металла (магний запрещен) или из слоистого пластика.</p> <p><b>18.1.2.</b> Разрешается подрезка крыльев, минимально необходимая для свободного размещения комплектных колес. Острые кромки при этом необходимо завальцевать. Разрешается делать отверстия в передних крыльях для улучшения охлаждения двигателя. При виде сверху, колеса должны быть эффективно закрыты крыльями не менее чем на всю ширину шины.</p> <p><b>18.1.3.</b> Детали кузова, имеющие острые кромки в области колесных ниш, которые могут повредить шины, допускается загнуть или подрезать.</p> <p><b>18.1.4.</b> Пластмассовые детали в колесных нишах могут быть полностью или частично удалены.</p> <p><b>18.1.5.</b> Звукоизоляционные и антикоррозионные материалы могут быть удалены.</p> <p><b>18.1.6.</b> Внешние декоративные молдинги могут быть удалены.</p>	<p><b>Запрещаются любые изменения силовой структуры кузова.</b></p> <p style="text-align: center;"><b>18.1. КУЗОВ СНАРУЖИ</b></p> <p><b>18.1.1.</b> Внешние общие линии кузова могут изменяться по следующим деталям:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Форма и материал передних и задних бамперов;</li> <li>• Материал и форма крышки багажника, капота, двери задка и крыльев;</li> <li>• Съёмные аэродинамические устройства (спойлеры, крылья, накладки порогов и т.п.).</li> </ul> <p>При условии, что они изготовлены из металла (магний запрещен) или из слоистого пластика.</p> <p>Разрешается подрезка крыльев, минимально необходимая для свободного размещения комплектных колес. Острые кромки при этом необходимо завальцевать. Разрешается делать отверстия в передних крыльях для улучшения охлаждения двигателя. При виде сверху, колеса должны быть эффективно закрыты крыльями не менее чем на всю ширину шины.</p> <p><b>18.1.2.</b> Детали кузова, имеющие острые кромки в области колесных ниш, которые могут повредить шины, допускается загнуть или подрезать.</p> <p><b>18.1.3.</b> Пластмассовые детали в колесных нишах могут быть полностью или частично удалены.</p> <p><b>18.1.4.</b> Звукоизоляционные и антикоррозионные материалы могут быть</p>

**18.1.7.** Крепления бамперов произвольны. При этом выступающие на поверхность элементы измененного крепления (например, шляпки болтов или винтов) не должны иметь острых кромок. Разрешается подрезка пластиковых частей бамперов, минимально необходимая для свободного размещения комплектных колес.

**18.1.8.** Съёмные оригинальные детали кузова и крыша могут быть заменены на неоригинальные, надёжно закреплённые, из любого жёсткого материала, кроме магния. Они должны повторять форму оригинальных. Панели задних дверей разрешено выполнять не открывающимися, надёжно закреплёнными с помощью инструмента. Применение неоригинальных дверей водителя и переднего пассажира разрешено только в случае установки каркаса безопасности. Передние двери должны в любом случае открываться снаружи и изнутри.

**18.1.9.** Предусмотренные очистители и омыватели заднего стекла и фар в полном комплекте, включая их приводные механизмы, моторы, бачки для воды, форсунки, насосы и т.д., могут быть удалены. Возникшие вследствие этого отверстия в кузове должны быть надёжно заглушены.

**18.1.10.** Наружные зеркала заднего вида могут быть удалены.

**18.1.11.** Допускается снятие наружных световых приборов. Образовавшиеся отверстия могут быть использованы для подачи воздуха в моторный отсек. Обязательно наличие одного стоп сигнала.

**18.1.12.** Ветровое стекло должно быть оригинальным типа «Триплекс». Боковые стекла двери водителя и переднего пассажира разрешено заменять прозрачным монолитным поликарбонатом толщиной не менее 3 мм, а все остальные стекла можно заменять любым жёстким материалом (в том числе и непрозрачным), кроме магния, закреплённым с помощью инструмента (саморезы, винты, заклепки и т.п.) в полностью закрытом положении. Допускается использование тонированных (в том числе пленкой) стекол при условии, что их прозрачность соответствует нормам, принятым для движения по дорогам общего пользования Российской Федерации (ГОСТ 5727 — 88). Во время заездов все стекла автомобиля должны находиться в полностью закрытом положении.

**18.1.13.** Запрещается удаление комплектных для данного автомобиля

удалены.

**18.1.5.** Внешние декоративные молдинги могут быть удалены.

**18.1.6.** Крепления бамперов и их форма произвольны. При этом выступающие на поверхность элементы измененного крепления (например, шляпки болтов или винтов) не должны иметь острых кромок. Разрешается подрезка пластиковых частей бамперов, минимально необходимая для свободного размещения комплектных колес.

**18.1.7.** Передние крылья могут быть заменены на неоригинальные, надёжно закреплённые, из любого жёсткого материала, кроме магния. Они должны повторять форму оригинальных.

**18.1.8.** Разрешается замена капота и крышки багажника на автомобилях с типом кузова седан на неоригинальные, при условии, что они изготовлены из металла (магний запрещен) или из слоистого пластика, сохраняют функциональность и повторяют форму оригинальных деталей.

**18.1.10.** Наружные зеркала заднего вида могут быть удалены.

**18.1.11.** Не допускается снятие наружных световых приборов.

**18.1.12.** Все остекление автомобиля — оригинальное. Допускается использование тонированных (в том числе пленкой) стекол при условии, что их прозрачность соответствует нормам, принятым для движения по дорогам общего пользования Российской Федерации (ГОСТ 5727 — 88). Во время заездов все стекла автомобиля должны находиться в полностью закрытом положении.

**18.1.13.** Запрещается удаление комплектных для данного автомобиля антикрыльев и/или спойлеров. Разрешается замена антикрыла на неоригинальное, в случае, если данное антикрыло сертифицировано заводом изготовителем автомобиля.

## **18.2. САЛОН**

**18.2.1.** Сиденье рядом с водителем и комплектное заднее сиденье, т.е. со



антикрыльев и/или спойлеров. Разрешается замена антикрыла на неоригинальное, в случае, если данное антикрыло сертифицировано заводом изготовителем автомобиля.

## **18.2. САЛОН**

**18.2.1.** Сиденье рядом с водителем и комплектное заднее сиденье, т.е. со спинками и пр., во время официальных заездов могут быть удалены. На время тренировочных заездов может быть установлено сиденье рядом с водителем, которое, также как и водительское, должно удовлетворять требованиям п. 3.2.

**18.2.3.** Отделка салона, включая обивку крыши, солнечные козырьки, шумоизоляцию, антикоррозионные покрытия, оригинальные ремни, полки (в том числе съёмная задняя полка в автомобилях с двухобъёмным или однообъёмным кузовом) и ковры, могут быть удалены.

**18.2.4.** Обивка оригинальной двери водителя должна быть установлена. Она может быть оригинальной, либо вновь изготовленной из металлического листа толщиной минимум 0.5 мм. (магний запрещен) или из слоистого пластика толщиной минимум 1 мм., либо представлять из себя панель боковой защиты (Рис. 9). Обивка должна полностью закрывать полость двери и все расположенные в ней подвижные детали, в том числе приводы замков и механизмы стеклоподъемников. В оригинальных обивках дверей, если они мешают прохождению боковых распорок каркаса безопасности, допускаются минимальные вырезы. Допускается удаление оригинальных съёмных подлокотников и дверных карманов, а также изменения или удаление рукояток стеклоподъемников.

**18.2.5.** Стеклоподъемники могут быть заменены на другие или удалены. В любом случае стекло должно быть надежно закреплено в закрытом положении.

**18.2.6.** На комплектном кузове (снаружи и внутри) незадействованные кронштейны, не влияющие на жесткость кузова, могут быть удалены.

**18.2.7.** Для автомобилей, оборудованных каркасом безопасности все подушки безопасности должны быть демонтированы или деактивированы, т.е. система срабатывания подушек должна быть сделана неэффективной.

спинками и пр., во время официальных заездов не могут быть удалены.

**18.2.2.** Отделка салона, включая обивку крыши, дверей, солнечные козырьки — оригинальные или взаимозаменяемая.

**18.2.3.** Стеклоподъемники могут быть заменены на другие или удалены. В любом случае стекла должны быть надежно закреплены в закрытом положении.

**18.2.4.** Панель приборов — оригинальная или взаимозаменяемая. Разрешается установка дополнительных контрольных приборов и ламп при условии, что это не ухудшает обзорности и обеспечивает надежность крепления и травмобезопасность.

**18.2.5.** В случае установки каркаса безопасности, на автомобиль распространяются требования класса Super sport AWD.

## **18.3. БАГАЖНИК И МОТОРНЫЙ ОТСЕК**

**18.3.1.** Шумоизоляционные материалы и ковры багажника могут быть удалены.

**18.3.2.** Шумоизоляционные материалы капота и моторного щита, а также декоративные накладки двигателя могут быть удалены.

**18.2.8.** Разрешается установка не влияющих на ходовые качества автомобиля дополнительных аксессуаров, которые, например, делают интерьер автомобиля более эстетичным и удобным (освещение, обогрев, радио и т.п.). Эти аксессуары ни в коем случае не должны оказывать никакого, даже косвенного влияния на работу двигателя, рулевого управления, трансмиссии, тормозов, а также устойчивость и управляемость автомобиля.

**18.2.9.** Если базовое транспортное средство оснащено кондиционером или климат-контролем, могут быть удалены все компоненты этих систем.

**18.2.10.** Назначение всех органов управления, предусмотренных производителем автомобиля, должно быть сохранено. Рукоятки рычага переключения передач и ручного тормоза, накладки педалей и упор для левой ноги водителя свободные, при условии, что они травмобезопасны и не несут никаких иных функций, кроме предусмотренных изготовителем автомобиля для соответствующих оригинальных деталей. Также разрешается установка фальшпола или коврика из невоспламеняемого материала под ногами водителя. Минимально необходимые для этого изменения кузова (например, отверстия для винтов) разрешены. Обязательно наличие фрикционных накладок на педалях. В оригинальных педалях могут быть просверлены отверстия для крепления накладок.

**18.2.11.** Панель приборов — оригинальная или взаимозаменяемая. Разрешается установка дополнительных контрольных приборов и ламп при условии, что это не ухудшает обзорности и обеспечивает надежность крепления и травмобезопасность.

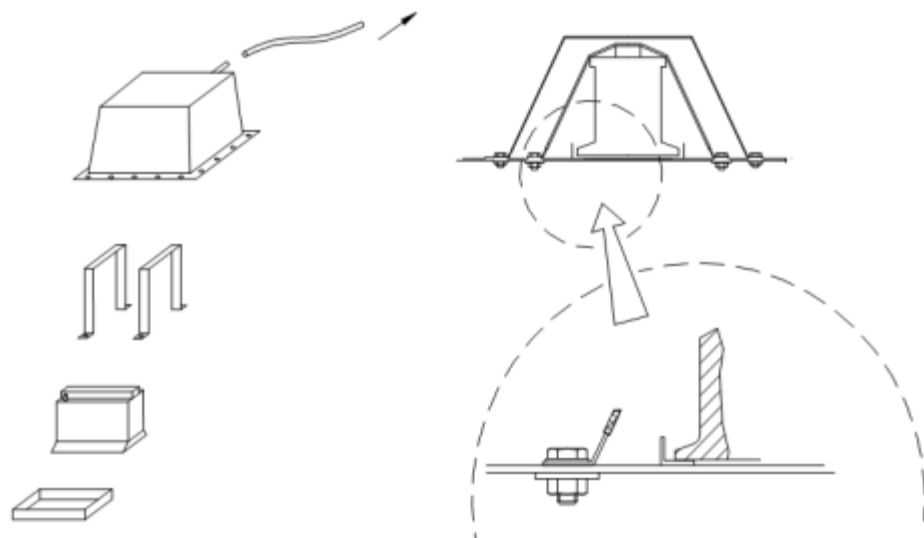
### **18.3. БАГАЖНИК И МОТОРНЫЙ ОТСЕК**

**18.3.1.** Шумоизоляционные материалы, отделочные панели и ковры багажника могут быть удалены.

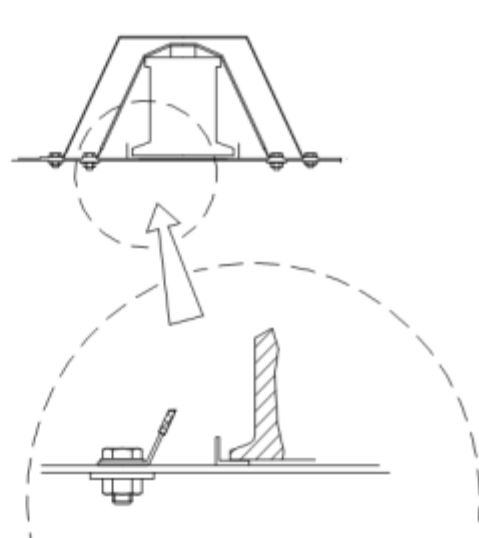
**18.3.2.** Шумоизоляционные материалы капота и моторного щита, а также декоративные накладки двигателя могут быть удалены.

## 19. ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ

<b>Super sport AWD</b>	<b>Super Sport RWD, Gran turismo</b>
<p><b>19.1.</b> Аккумулятор свободный. Должна быть обеспечена постоянная возможность запуска двигателя за счет энергии аккумулятора, находящегося на борту автомобиля, что может быть проверено требованием заглушить двигатель с последующим запуском без посторонней помощи.</p> <p><b>19.2.</b> Разрешено применение не более двух аккумуляторов. В любом случае аккумуляторы должны быть надежно закреплены. Для этого рекомендуется усиливать оригинальное крепление аккумуляторов. При этом допускаются доработки кузова, как-то: сверление дополнительных крепежных отверстий в площадке аккумулятора, а также приваривание дополнительных проушин для закрепления аккумулятора.</p> <p><b>19.3.</b> Допускается перенос аккумуляторов со штатных мест расположения. Аккумулятор может быть размещен в салоне позади сиденья водителя или багажнике автомобиля. Если первоначальное месторасположение АКБ изменено, то она должна быть прикреплена к кузову с использованием металлического гнезда и двух стальных хомутов с минимальной толщиной 0.8 мм. и шириной 20 мм., прикрепленных к основанию болтами и гайками (Рис. 20). Для крепления данных хомутов должны быть использованы болты диаметром не менее 8 мм, под каждым болтом должна размещаться контршайба толщиной не менее 3 мм., площадью не менее 20 см. кв. В салоне и багажном отделении двухобъемного кузова может быть расположена только АКБ сухого типа. Электрические клеммы должны быть полностью закрыты электроизолирующим материалом. АКБ (кроме батареи сухого типа) должна быть закрыта пластиковым кожухом, предохраняющим от утечек и закрепленным независимо от АКБ (Рис. 21). Этот защитный кожух должен предусматривать вентиляцию с выходным отверстием расположенным вне салона и багажника.</p>	<p><b>19.1.</b> Должна быть обеспечена постоянная возможность запуска двигателя за счет энергии аккумулятора, находящегося на борту автомобиля, что может быть проверено требованием заглушить двигатель в предстартовой зоне с последующим запуском без посторонней помощи. При этом Участник несет ответственность за оснащение автомобиля аккумулятором достаточной емкости.</p> <p><b>19.2.</b> Разрешено применение не более двух аккумуляторов. В любом случае аккумуляторы должны быть надежно закреплены. Для этого рекомендуется усиливать оригинальное крепление аккумуляторов. При этом допускаются доработки кузова, как-то: сверление дополнительных крепежных отверстий в площадке аккумулятора, а также приваривание дополнительных проушин для закрепления аккумулятора.</p> <p><b>19.3.</b> Допускается перенос аккумуляторов со штатных мест расположения. Аккумулятор может быть размещен в салоне позади сиденья водителя или багажнике автомобиля. Если первоначальное месторасположение АКБ изменено, то она должна быть прикреплена к кузову с использованием металлического гнезда и двух стальных хомутов с минимальной толщиной 0.8 мм. и шириной 20 мм., прикрепленных к основанию болтами и гайками (Рис. 20). Для крепления данных хомутов должны быть использованы болты диаметром не менее 8 мм., под каждым болтом должна размещаться контршайба толщиной не менее 3 мм<sup>7</sup>, площадью не менее 20 см. кв. В салоне и багажном отделении двухобъемного кузова может быть расположена только АКБ сухого типа. Электрические клеммы должны быть полностью закрыты электроизолирующим материалом. АКБ (кроме батареи сухого типа) должна быть закрыта пластиковым кожухом, предохраняющим от утечек и закрепленным независимо от АКБ (Рис. 21). Этот защитный кожух должен предусматривать вентиляцию с выходным отверстием расположенным вне салона и багажника.</p>



**Рис. 20**



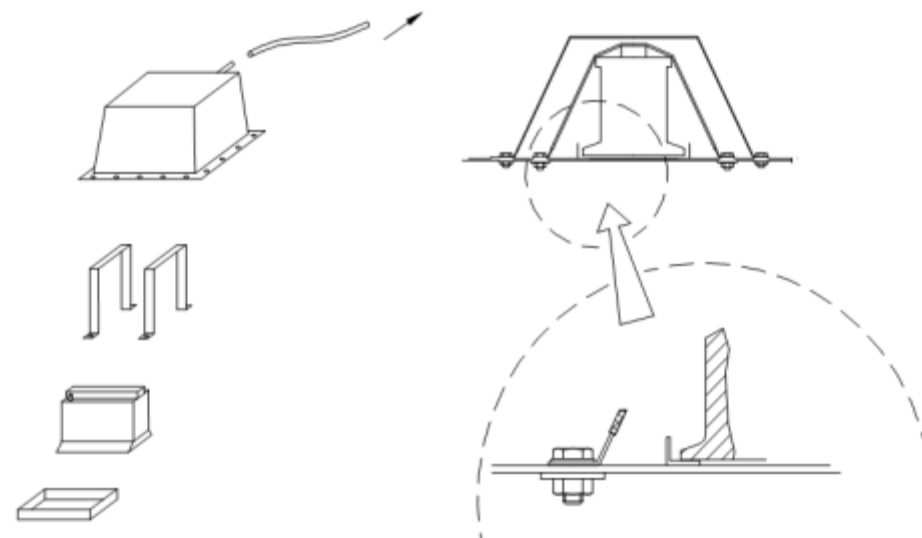
**Рис. 21**

Допускается прокладка внутри автомобиля силовых проводов. Они должны быть надежно закреплены на кузовных панелях. Для их прохождения через перегородки между багажником, салоном и моторным отсеком допускается просверлить в каждой перегородке отверстия. Зазоры в этих отверстиях должны быть уплотнены. Контакт проводов с острыми кромками отверстий не допускается. В салоне разрешен монтаж силовых выводов АКБ для подключения внешних источников питания.

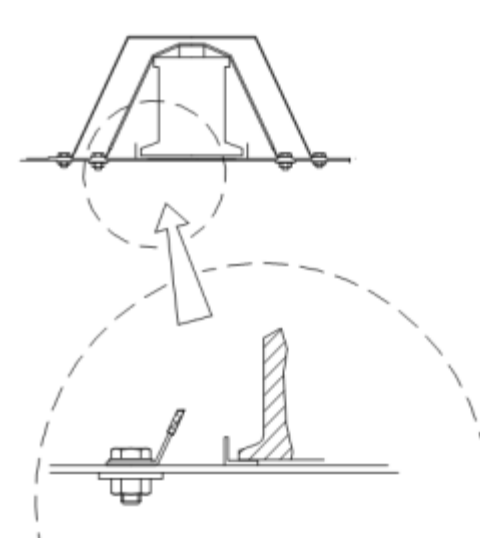
**19.4.** Электропроводка свободная.

**19.5.** Пучки проводов, располагаемые в салоне, должны быть заключены в защитные оболочки, препятствующие их повреждению.

**19.6.** Отверстия в кузове для прохода пучков проводов должны иметь резиновую окантовку, плотно охватывающую проходящий пучок проводов.



**Рис. 20**



**Рис. 21**

Допускается прокладка внутри автомобиля силовых проводов. Они должны быть надежно закреплены на кузовных панелях. Для их прохождения через перегородки между багажником, салоном и моторным отсеком допускается просверлить в каждой перегородке отверстия. Зазоры в этих отверстиях должны быть уплотнены. Контакт проводов с острыми кромками отверстий не допускается.

**19.4.** Допускаются необходимые доработки жгутов для подключения Главного выключателя электрооборудования.

**19.5.** Пучки проводов, располагаемые в салоне, должны быть заключены в защитные оболочки, препятствующие их повреждению.

**19.6.** Отверстия в кузове для прохода пучков проводов должны иметь резиновую окантовку, плотно охватывающую проходящий пучок проводов.

**19.7.** За исключением электроприборов, которые каким-либо пунктом ТТ прямо разрешено удалять, отключать или изменять режим работы, все электрооборудование автомобиля должно работать в штатных режимах, предусмотренных производителем автомобиля.

## 20. ПОДВЕСКА

**20.1** Все автомобили должны иметь подвеску. Обязательно наличие, по крайней мере, одного амортизатора на каждом поддрессоренном колесе.

**20.2.** Запрещено облегчение оригинальных деталей подвески.

**20.3.** Упругие элементы (пружины, торсионы, листовые рессоры и т.п.) подвески свободные.

**20.4.** Ограничители хода сжатия свободные.

**20.5.** Шарниры подвески свободные.

**20.6.** Амортизаторы (или вставные в стойку амортизаторные патроны) свободные. Разрешается применение амортизаторов с выносными камерами, а также амортизаторов с внешней регулировкой характеристик сопротивления. Блокировка амортизаторов не допускается.

**20.7.** Разрешается замена оригинальных опор стоек и амортизаторов подвески на жесткие опоры, в том числе со сферическими шарнирами (ШС). Расположение центра шарнира верхней опоры может быть смещено от центра оригинального отверстия стакана кузова.

**20.8.** Стабилизаторы поперечной устойчивости не ограничиваются.

**20.9.** Углы установки колес свободные.

## 21. ТЕЛЕМЕТРИЯ

**22.1.** Разрешена установка бортовой системы сбора и хранения информации. Датчики на колесах, приводных валах и дифференциале могут быть связаны только с вышеуказанной системой записи данных.

## 22. ВИДЕООБОРУДОВАНИЕ

**23.1.** Разрешена установка видеокамер в салоне и снаружи автомобиля. При этом камера должна быть надежно закреплена с применением инструмента, ее крепления не должно иметь временный характер (присоски, клей, клейкая лента, пластиковые хомуты и т.п.). При креплении камеры к каркасу безопасности запрещается выполнение дополнительных отверстий и/или сварки в элементах каркаса. При установке камеры снаружи ее крепление должно быть согласовано Организатором.