

ДОДАТОК 2

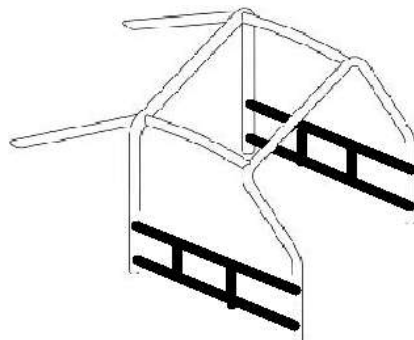
ТЕХНІЧНІ ВИМОГИ

ДО АВТОМОБІЛІВ ЩО БЕРУТЬ УЧАСТЬ В ЗМАГАННЯХ З ДРІФТИНГУ В УКРАЇНІ

- 1.1. До участі у змаганнях з дріфтингу допускаються легкові автомобілі серійного виробництва з двигунами внутрішнього згоряння, підготовлені відповідно до цих Технічних вимог, кузовні автомобілі з закритими колесами, капотом, ґратами радіатора, лобовим склом. Допускаються купе, седани, хетчбеки, родстери, пікапи, універсали, кабриолети, якщо такими були базові транспортні засоби.
- 1.2. На кожен автомобіль повинен бути оформлений і надаватися на технічну і адміністративну інспекцію Технічний паспорт спеціального механічного транспортного засобу для автомобільного спорту, який видається ФАУ.
- 1.3. Допускаються автомобілі тільки з приводом на задню вісь
- 1.4. Автомобілі з приводом на передню вісь, а також повнопривідні автомобілі не допускаються до участі у Змаганнях.
 - 1.4.1. Дозволяються зміни, внесені до конструкції автомобіля, завдяки яким привід здійснюється 100% на задню вісь.
 - 1.4.2. До участі не допускаються автомобілі, привід яких змінений на задній із застосуванням електронних пристроїв (контролери повного приводу).
- 1.5. До участі у змаганнях з дріфтингу не допускаються спортивні прототипи і транспортні засоби на просторовій рамі.
- 1.6. На технічний контроль автомобілі повинні бути надані у повністю спорядженому, укомплектованому стані. Автомобілі повинні бути в чистому презентабельному вигляді.

2. ВИМОГИ БЕЗПЕКИ

- 2.1. Всі автомобілі учасників повинні бути обладнані ввареним каркасом безпеки, що відповідає основним вимогам **ст.253 додатка « J » МСК FIA** для автомобілів омологованих після 2007го року.
 - 2.1.1. Автомобілі, які були допущені до змагань у 2013(2014) році мають право на участь у сезоні 2015(2016) року, проте рекомендується приведення конструкцій у відповідність даним вимогам. Для автомобілів побудованих після 2015 року відповідність вимогам є обов'язковою.
 - 2.1.2. У місцях де можливий контакт частин тіла водія з каркасом безпеки, обов'язково застосовувати для захисту не займисті накладки на каркас. Дозволяється виконувати дверні розпірки (для бічного захисту) за наступною схемою:



Мал.1.

- 2.1.3. У разі застосування даної схеми, дві паралельні горизонтально розташовані труби повинні бути посилені як мінімум двома вертикальними розпірками. Так само горизонтальні елементи можуть бути зігнуті назовні від водія, за умови, що при вигляді збоку вони прямі. Максимальна кількість згинів - 2.
- 2.1.4. Висота конструкції не повинна бути меншою ніж третина висоти дверного поєму при виді збоку, и не повинна бути вищою ніж ½ висоти дверного поєму.
- 2.1.5. Вимоги до матеріалу та діаметрів труб – такі ж як і для виготовлення каркасів безпеки відповідних вимогам **ст.253 додатка « J » МСК FIA.**
- 2.2. Сидіння.**
- 2.2.1. У автомобілях допускається встановлення максимум 2-х спортивних сидінь. Всі сидіння повинні відповідати стандартам **FIA 8855/1999 , FIA 8862 /2009 або SFI 39.2,** і не повинні піддаватися ніяким змінам.
- 2.2.2. Дозволяється застосування сидінь з простроченим терміном придатності, (не більше 2х років) при цьому їх стан повинен бути задовільним.
- 2.2.3. Кріплення сидінь повинні відповідати вимогам **Ст. 253 мал.253 -65В Додатка « J » МСК FIA.**
- 2.3. Ремені безпеки.**
- 2.3.1. В автомобілі для кожного сидіння повинні бути встановлені ремені безпеки спортивного типу шириною не менше 2,5 дюймів і кількістю точок кріплення не менше 4-х, обладнаних центральною застібкою поворотної або натискної дії.
- 2.3.2. Ремені безпеки повинні відповідати стандартам **FIA 8854 / 98 , FIA 8853/98 або SFI 16.1.**
- 2.3.3. На Чемпіонатах, Кубках України, у національних залікових групах дозволяється використовувати ремені безпеки термін дії яких закінчився + два роки.
- 2.3.4. Кріплення ременів безпеки повинні відповідати вимогам **Ст.253 додатка «J» МСК FIA.**
- 2.4. Протипожежне встаткування.**
- 2.4.1. Обов'язкова наявність в автомобілі одного або двох вогнегасників сумарною масою вогнегасного складу не менше 2-х кг. Дозволяється застосування вогнегасників омологованих FIA та/або порошкових закачаного типу (з манометром) ОП. Один із вогнегасників може бути замінений системою пожежогасіння, відповідної вимогам **FIA (Ст. 253.7.2 Додатка «J» МСК FIA).**
- 2.4.2. Кріплення вогнегасника мають бути розташовані в легкодоступному для водія місці і відповідати вимогам **Ст.253. Додатку «J» МСК FIA.**
- 2.5. Не допускається витікання будь-яких рідин або пально-мастильних матеріалів з автомобіля.

3. ДОПУСТИМІ ЗМІНИ КУЗОВА АВТОМОБІЛЯ

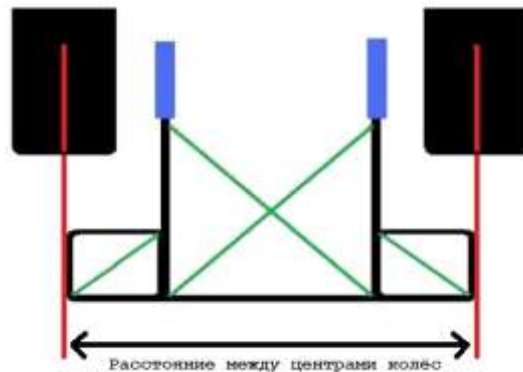
- 3.1. Механізми відкривання та закривання дверей повинні бути справні і відповідати серійній заводській конструкції. Дозволяється застосовувати дверні петлі швидкоз'ємного типу.
- 3.2. Штатні замки капота і багажника повинні бути замінені на як мінімум по два зовнішніх фіксатора, що запобігають самовільному відкриванню капота на ходу.
- 3.3. Заборонено видаляти з метою полегшення несучі елементи кузова (поздовжні і поперечні ребра жорсткості і конструкції коробчастого перетину)
- 3.4. Дозволено посилення кузова матеріалом, прилеглим до нього та що повторює форму без зміни зовнішнього вигляду, при цьому виготовлення кронштейнів кріплення двигуна , трансмісії і підвіски може відходити від цих вимог.
- 3.5. Дозволяється зміна кузова для організації приводу на задню вісь за рекомендаціями **Ст. 279 Додатку « J » МСК FIA.**
- 3.6. При модифікації панелей і елементів несучого кузова нові деталі повинні бути виготовлені з листової сталі товщиною не менше **0,8мм.**

3.7. Дозволяється заміна частини несучого елемента кузова (заднього і переднього лонжеронів) на вільну конструкцію, що забезпечує жорсткість кузова, у відповідності з малюнком 2 (частина, що перебуває за межами осі A2-A2 і осі A1-A1):



Мал.2.

3.7.1. Допускається виконання задніх і передніх трубчастих конструкцій типу «креш-бар» за умови якщо їх максимальна ширина не буде перевищувати відстань між центрами задніх або передніх коліс відповідно.



Мал.3

3.7.2. Вимоги до використовуваної в даній конструкції труби:

- Максимальний діаметр труби – 40 мм.
- Максимальна товщина стінки – 2мм.
- Труба безшовна холодно тягнута, матеріал – вуглицева нелегована сталь із вмістом вуглецю не більше 0.3%.

3.8. У разі встановлення двигуна або КПП від іншої моделі автомобіля допускається часткова зміна тунелю і вогнетривкої перегородки автомобіля.

3.9. Допустима заміна дверей водія і пасажирів на полегшені (з пластику, карбону або інших композитних матеріалів).

3.10. Скло.

3.10.1. Обов'язкове застосування лобового скла, виконаного з мінімум двошарового триплексу, або передбаченого заводом-виробником автомобіля оригінального лобового скла. Спосіб кріплення лобового скла - тільки передбачений заводом-виробником для даної моделі автомобіля.

3.10.2. Дозволяється установка бічних і задніх стекол, виконаних з полікарбонату, мінімальною товщиною 3 мм. Рекомендується їх вклеювання або встановлення відповідних ущільнювачів. Дозволяється демонтаж штатного пристрою підйому скла, за умови заміни скла на інше, виготовлене з полікарбонату.

- 3.10.3.** Дозволяється використання тонувальної плівки на задніх та бокових (у разі купе - задні трикутні кватирки, у разі 4-х дверних автомобілів - вікна задніх пасажирських дверей) вікнах автомобіля. Використання тонувальної плівки для лобового скла і скла водійських і пасажирських дверей заборонено. Дозволяється використання прозорої бронювальної плівки для скла водійських і пасажирської дверей.
- 3.10.4.** Обов'язкова наявність працездатних дівірників лобового скла.
- 3.10.5.** Дозволяється монтаж в бічному вікні полікарбонату кватирок для вентиляції повітря розміром не більше 25х35см.
- 3.10.6.** Дозволяється використання автоспортивних сіток якщо в заїздах опущене бічне скло водійських і пасажирських дверей за умови використання водієм шоломів закритого типу.
- 3.10.7.** Під час кваліфікаційних та парних заїздів на трасі забороняється відкривати бічні вікна, крім випадків використання автоспортивних сіток за умови використання водієм шолому закритого типу.
- 3.11. Світлова сигналізація.**
- 3.11.1.** Освітлювальні прилади (дві передні фари, або протитуманні фари, розташовані спереду, а також два задні стоп-сигнали) повинні бути справні. Передні фари повинні забезпечувати освітлення дороги в темну пору доби для безпечного руху на швидкості понад 100км/год.(ближнє світло)
- 3.11.2.** Допускається демонтаж однієї з передніх фар з метою створення додаткового повітрозбірника.
- 3.11.3.** Якщо фари автомобіля виконані зі скла, то вони повинні бути додатково обклеєні прозорою плівкою, що не дозволяє розлітатися уламкам у разі їх розбивання.
- 3.11.4.** Обов'язково встановлюється додатковий стоп-сигнал у вигляді світлодіодної стрічки (стрічка від 50 сантиметрів світло червоного кольору) у верхній частині лобового скла так, щоб при натисненні на педаль гальм синхронно світилися задні стоп - сигнали та стрічка на лобовому склі.
- 3.12. Зовнішній вигляд.**
- 3.12.1.** Допустима заміна будь-яких навісних панелей на полегшені (з пластику, карбону або інших композитних матеріалів).
- 3.12.2.** Зовнішні дзеркала заднього виду можуть бути замінені на неоригінальні.
- 3.12.3.** Антикрила, спойлери - вільні.
- 3.12.4.** Жодна з частин автомобіля, за винятком ободів і/або шин, не повинна торкатися землі, коли з усіх шин розташованих з одного боку автомобіля (лівого чи правого), випущене повітря. Для перевірки - видаляються «золотники» шин, розташованих з одного боку автомобіля.
- 3.12.5.** Не допускається відсутність одного або декількох зовнішніх елементів кузова, таких як: передні і задні крила, капот, кришка багажника, двері, скло, бампера.
- 3.13. Інтер'єр.**
- 3.13.1.** Салон автомобіля повинен бути чистим і акуратним. Не допускається наявність потьоків і слідів пально-мастильних матеріалів.
- 3.13.2.** Всі килимові, шумо- і віброізоляційні покриття повинні бути видалені з поверхонь кузова.
- 3.13.3.** Не допускається наявність незафіксованих предметів усередині салону автомобіля. Все обладнання повинно бути надійно закріплене.
- 3.13.4.** Встановлення в салоні автомобіля відео та фото апаратури повинно проводитися з узгодженням технічного комісара і забезпечувати безпечне закріплення.

4. КОЛЕСА І ШИНИ

- 4.1. Колісні диски вільні по конструкції, але повинні бути зробленими з сплаву металу.
- 4.2. Всі колеса мають бути надійно закріплені колісними гайками/болтами. Наявність незагвинчених або обламаних колісних шпильок - неприпустимо.
- 4.3. Кріплення коліс болтами можна замінити на кріплення шпильками і гайками за умови збереження приєднувальних розмірів колісних дисків і маточин . У цьому випадку виступання різьбової частини шпильки повинно бути не менше діаметра шпильки. Болти повинні бути вкручені в маточину не менше ніж на всю глибину різьбового отвору маточини.
- 4.4. Для збільшення колії дозволено використання проставок. Проставки повинні забезпечувати центрування колеса щодо маточини.
- 4.5. При вигляді зверху на автомобіль, колеса повинні бути ефективно закриті крилами не менше ніж на всю ширину шини.
- 4.6. Декоративні ковпаки коліс повинні бути вилучені.
- 4.7. Допускається використання покришок будь-якого типу крім шипованих. Максимально дозволена ширина шини повинна становити не більше **265мм**. Мінімальний treadwear - **140**.
Дозволяється використання тільки покришок придатних для використання на дорогах загального користування.

5. ПІДВІСКА

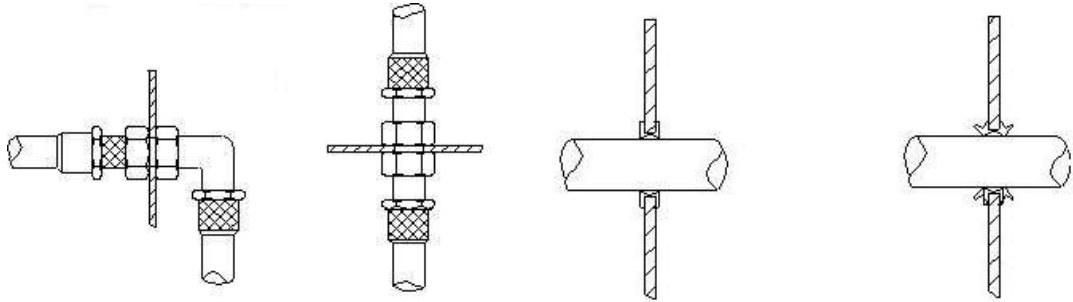
- 5.1. Всі автомобілі повинні мати підвіску. Обов'язкова наявність принаймні одного амортизатора на кожному колесі.
- 5.2. Пружні елементи (пружини, торсіони, листові ресори і т.п.) підвіски вільні.
- 5.3. Обмежувачі ходу стиснення вільні.
- 5.4. Дозволяється заміна всіх еластичних шарнірів підвіски на більш жорсткі .
- 5.5. Амортизатори (або вставні у стійку амортизаторні патрони) вільні, за умови можливості їх монтажу на штатні місця (в оригінальні або модифіковані вищевказаним способом корпуси стійок) .
- 5.6. Дозволяється застосування амортизаторів з виносними камерами, а також амортизаторів із зовнішнім регулюванням характеристик опору.
- 5.7. Дозволяється заміна оригінальних опор стійок і амортизаторів підвіски на жорсткі опори, в тому числі з сферичними шарнірами (ШС). Розташування центру шарніра верхньої опори може бути зміщене від центру оригінального отвору стакану кузова.
- 5.8. Стабілізатори поперечної стійкості вільні.
- 5.9. Кути встановлення коліс вільні.

6. РУЛЬОВЕ УПРАВЛІННЯ

- 6.1. Дозволяється встановлення будь-якого кермового колеса тільки із замкнутим ободом.
- 6.2. Використання кермового колеса з дерев'яним ободом заборонено
- 6.3. Допускається встановлення ступиці-адаптера кермового колеса при наступних умовах: даний адаптер повинен бути виготовлений з єдиного шматка металу. Він повинен кріпитися до кермової колонки оригінальним способом.
- 6.4. Для автомобілів з каркасами безпеки з кермової колонки обов'язково видалити блокуючий кермо, механічний протиугінний пристрій замка запалювання.
- 6.5. Вертикальний кут встановлення рульової колонки може бути змінений.
- 6.6. Обов'язкове надійне стопоріння всіх різьбових з'єднань рульового управління.

7. ГАЛЬМІВНА СИСТЕМА

- 7.1. Всі автомобілі повинні мати гальмівну систему яка задіє всі 4 колеса.
- 7.2. Дозволяється використання підвісних і підлогових педальних вузлів зі здвоєними резервуарами для рідини .
- 7.3. При розміщенні гальмівних магістралей всередині салону, для їх проходження через перегородки - як між моторним відсіком і салоном, так і між салоном і багажником - допускається виконання мінімально необхідних отворів. При цьому можливі зазори в отворах повинні бути герметично і надійно ущільнені або повинні бути використані прохідні втулки:



Мал.4

- 7.4. Оригінальні гумові гальмівні шланги також можуть бути замінені гнучкими шлангами авіаційного типу, для їх приєднання повинні застосовуватися відповідні адаптери.
- 7.5. Захисні кожухи гальмівних дисків можуть бути видалені.
- 7.6. Рідинне охолодження гальм заборонено .
- 7.7. У будь-якому випадку повинні застосовуватися гальмові механізми, а також гальмівні диски або барабани заводського (промислового) виготовлення.
- 7.8. Дозволено встановлювати ручне гальмо з гідроприводом, діючим на будь-яку вісь.

8. ТРАНСМІСІЯ

- 8.1. Маховик вільний .
- 8.2. Коробки перемикання швидкостей не обмежуються. Розташування і конструкція приводу перемикання швидкостей не обмежується.
- 8.3. Дозволено використання будь-яких передавальних чисел головної передачі і коробки передач з обов'язковою наявністю передачі заднього ходу.
- 8.4. Дозволено використання блокованих і само блокованих диференціалів .

9. ДВИГУН І ЙОГО СИСТЕМИ

- 9.1. Дозволено один будь-який серійно (має каталожний номер виробника) вироблений двигун внутрішнього згорання. Зміни в двигуні не обмежуються. Дозволяється заміна двигуна на будь-який інший.
- 9.2. Розташування двигуна
- 9.3. Дозволяється зміна місця розташування двигуна без зміщення в салон автомобіля та за умови, що він буде повністю відокремлений від водія та баку з паливом протипожежною металевою перетинкою. Мінімальна допустима товщина перетинки 2.5 мм (матеріал – алюміній) та 0.8 мм (матеріал – сталь).
- 9.4. Дозволяється використання системи впорскування закису азоту. Система може бути встановлена в салоні або у багажному відділенні. Балон(и) повинен бути оснащений клапаном скидання тиску, що має виведену за межі автомобіля вентиляцію. На системі, що встановлено, повинно бути маркування заводу виробника з ідентифікацією типу системи N2O та відтиском CE або DOT класифікацій про мінімально допустимий тиск 124 бар (1800 фунтів). Системи

повинні бути комерційно доступні та змонтовані відповідно до рекомендацій виробника. Кріплення системи повинно відповідати вимогам статті 253 Додатку J FIA. Використання кріплення з пластику – заборонено. Нагрівання балонів дозволено за умови використання спеціальних систем підігріву типу «ковдра» з регулятором температури. Інші способи зовнішнього нагріву заборонені.

9.5. Системи електронного керування двигуном не обмежуються.

9.6. Вихлопна система.

9.6.1. На всіх автомобілях повинна бути встановлена система випуску відпрацьованих газів від двигуна, спрямована в бік від водія і паливного бака.

9.6.2. Напрямок виходу відпрацьованих газів повинен бути спрямованим униз.

9.6.3. Система випуску повинна бути металевую .

9.6.4. Всі компоненти системи випуску повинні бути надійно з'єднані один з одним, а також з кузовом або рамою автомобіля.

9.6.5. Забороняється виводити елементи системи випуску (у тому числі Скрімер) у капот.

9.7. Система впуску.

9.7.1. Дозволяється встановлення компонентів впуску, що відрізняються від випущених заводом виробником

9.8. Паливо.

9.8.1. Дозволено будь-яке рідке вуглеводневе паливо (бензин, дизельне паливо, E95, e85)

9.8.2. При використанні в якості палива газової суміші - обов'язково необхідно мати паспорт на газове обладнання, свідоцтво про встановлення його в спеціалізованому сервісі та допуск FAU, FIA на участь у автомобільних змаганнях.

9.8.3. Використання у вигляді палива метанолу, нітрометану, оксидпропілена і гідразину заборонено.

9.9. Паливна система .

9.9.1. Кількість, марка і розташування паливних насосів вільні .

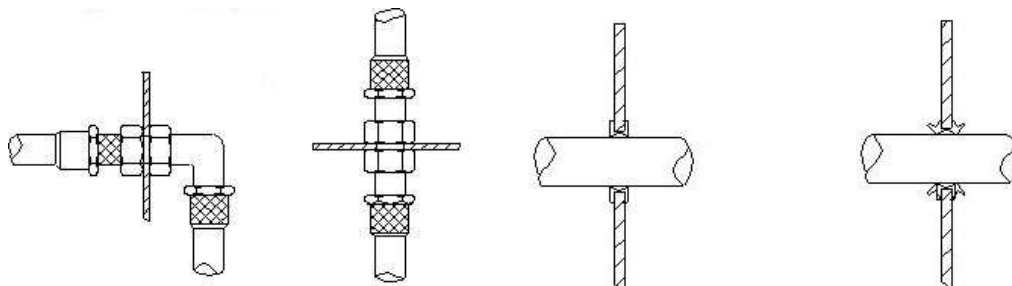
9.9.2. Допускається використання систем упорскування водно-метанольної суміші. Забороняється встановлення будь-яких компонентів систем водно-метанольної суміші в салоні автомобіля.

9.9.3. Допускається заміна оригінальних паливних трубок та їх з'єднань відповідними магістралями авіаційного типу.

9.9.4. Забороняється прокладання паливних магістралей в безпосередній близькості від карданного валу.

9.9.5. У разі якщо паливні магістралі (магістралі систем упорскування закису азоту або водно-метанольної суміші) проходять по салону автомобіля, вони повинні бути виконані з цілісного шматка і не мати розривів і з'єднань (виняток - з'єднання з прохідними втулками фаєрволів). Магістралі всередині салону повинні бути закріплені з кроком в 100мм і прокладатися виключно з пасажирської сторони.

9.9.6. При розташуванні паливних магістралей всередині салону для їх проходження через перегородки - як між моторним відсіком і салоном, так і між салоном і багажником – допускається виконання мінімально необхідних отворів. При цьому можливі зазори в отворах повинні бути герметично і надійно ущільнені або повинні бути використані прохідні втулки:



Мал.5.

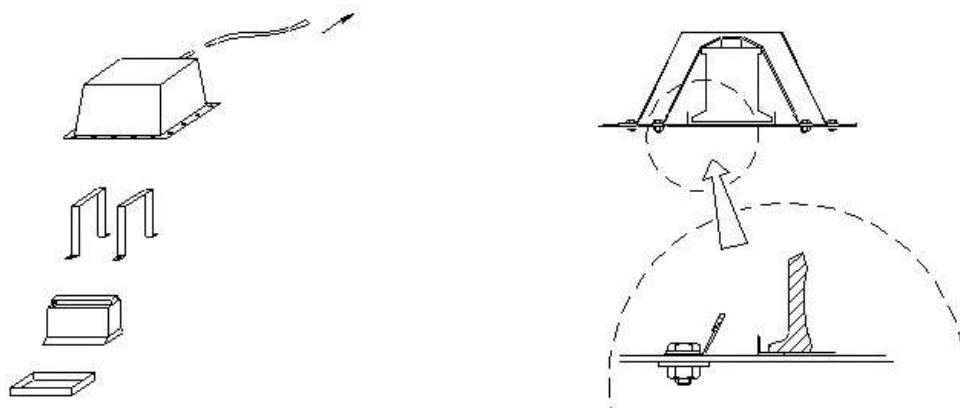
-
- 9.5.8. Допускається заміна оригінального паливного бака на неоригінальний.
- 9.5.9. Конструкція і розташування бака повинна бути безпечною для водія і оточуючих.
- 9.5.10. Рекомендується використання омологованих баків, відповідних стандартам **FIA FT3 1999, FT3.5 або FT5 або SFI 28.1.**
- 9.5.11. У разі якщо паливний бак встановлений у багажному відсіку, в підлозі під баком має бути дренажний отвір для зливу палива.
- 9.5.12. У разі якщо паливний бак замінений на неоригінальний, він повинен бути закріплений за допомогою як мінімум двох сталевих стрічок (завтовшки не менше **0.8мм** і шириною не менше ніж **20мм**) з ізоляційним покриттям, прикріплених до основи за допомогою гвинтів.
Для кріплення даних стрічок повинні бути використані гвинти діаметром не менше 10 мм.
- 9.5.13. Заливні горловини, паливний бак, антивідливні резервуари, паливні насоси, та інші компоненти паливної системи повинен бути ізольовані від салону автомобіля перегородкою з вогнетривкого матеріалу, що виключає проникнення рідини або полум'я (**сталь 0.8мм або алюміній 1.2мм**)
- 9.6. **Система мащення і вентиляції картера.**
- 9.6.1. Система мащення вільна, в тому числі з сухим картером. Для доступу охолоджуючого повітря допускається виконання необхідних отворів у кузові, які повинні бути закриті металевою сіткою. Масляні магістралі повинні бути металевими або авіаційного типу в металевій оплътці.
- 9.6.2. Дозволено використання відкритої системи вентиляції картера. При цьому всі гази повинні відводитися в бачок, що виключає витік рідини, ємністю не менше **0,5** літру, виконаний з напівпрозорої пластмаси або що включає прозору панель, надійно закріплений в моторному відсіку.
- 9.6.3. Заборонено встановлювати бачки вентиляції картера в підкапотному просторі в безпосередній близькості з випускним колектором та елементами випускної системи.
- 9.6.4. Щупи контролю рівня масла в двигуні і КПП повинен бути надійно зафіксовані аби уникнути їх самовільного вильоту.
- 9.6.5. У разі, якщо елементи системи мащення із сухим картером розташовані в салоні, вони повинні бути укладені в кожух виконаний з негорючого матеріалу, що виключає проникнення рідини або полум'я (**сталь 0.8мм або алюміній 1.2мм**).
- 9.7. **Наддув.**
- 9.7.1. Дозволено використання нагнітачів будь-якого типу.
- 9.7.2. Інтеркулер, принцип його роботи (повітря-повітря, повітря-вода, повітря-лід) і його місце розташування не обмежується в межах зовнішнього контуру кузова.
- 9.7.3. Для охолодження інтеркулера вільно виливати рідину заборонено.
- 9.7.4. Для доступу охолоджуючого повітря допускається виконання необхідних отворів у кузові.
- 9.8. **Система охолодження.**
- 9.8.1. Вентилятори охолодження, їх кріплення, привід, система включення і температура її спрацьовування вільні. Термостат також вільний.
- 9.8.2. Екрани й повітрозбірники, направляючі повітря до радіатора і розташовані перед ним, вільні.
- 9.8.3. Оригінальний розширювальний бачок охолоджуючої рідини може бути замінений на інший за умов, що ємність нового бачка становить не більше 2л. і він встановлений в моторному відсіку. (у випадку встановлення радіатора у багажнику – останній прирівнюється до моторного відсіку)
- 9.8.4. Трубопроводи охолоджуючої рідини вільні, також як і їх арматура. Вони можуть бути з іншого матеріалу і/або іншого діаметру.

9.8.5. У разі якщо магістралі охолоджуючої рідини проходять всередині салону автомобіля, вони повинні бути огорожені від водія металевою конструкцією (сталь **0.8мм** або алюміній **1.2мм**). У підлозі всередині такої конструкції повинні перебувати дренажні отвори для зливу рідини.

10. ЕЛЕКТРООБЛАДНАННЯ

9.10. У будь-якому випадку акумулятор повинен бути надійно закріплений. Для цього рекомендується посилювати оригінальне кріплення акумулятора. При цьому допускаються доопрацювання кузова, як то: свердління додаткових кріпильних отворів в майданчику акумулятора, а також приварювання додаткових вушок для закріплення акумулятора.

9.11. Допускається перенесення акумуляторів зі штатних місць розташування. Акумулятор може бути розміщений в салоні позаду сидіння водія або багажнику автомобіля. Акумулятор повинен бути прикріплений до кузова з використанням металевого гнізда (площадки) і щонайменше двох металевих скоб з ізоляційним покриттям, прикріплених до основи за допомогою гвинтів . Для кріплення даних скоб повинні бути використані болти діаметром не менше **10мм**. Між кожним болтом і матеріалом кузова необхідно використовувати прокладки товщиною не менше **3мм** і площею не менше **20см²**. Акумулятор, розташований в салоні (навіть якщо це штатне місце розташування), повинен бути закритий пластиковим кожухом, що оберігає від витоків електроліту і закріпленим незалежно від акумуляторної батареї. Цей захисний кожух повинен мати вентиляцію назовні автомобіля.



Мал.6

10.3. Допускається прокладання всередині автомобіля силових дротів. Вони повинні бути надійно закріплені на кузовних панелях. Для їх проходження через перегородки між багажником, салоном і моторним відсіком допускається просвердлити в кожній перегородці отвори. Зазори в цих отворах повинні бути ущільнені. Контакт дротів з гострими краями отворів не допускається.

10.4. Допускаються необхідні доопрацювання джгутів для підключення Головного вимикача електрообладнання.

10.5. Пучки проводів, розташовувані в салоні, повинні бути укладені в захисні оболонки, що перешкоджають їх пошкодження.

10.6. Отвори в кузові для проходу пучків проводів повинні мати гумову окантовку, щільно охоплює проходить пучок проводів .

10.7. Обов'язкове застосування головного розмикача електроживлення, що виключає іскроутворення. Вимикач повинен одночасно розмикати всі електричні ланцюги, акумулятор, генератор, фари, звуковий сигнал, запалювання, інші електроприлади і т.д.

-
- 10.8.** Повинен бути забезпечений доступ до цього вимикача водієм, що нормально сидить на своєму робочому місці і пристебнутий ременями безпеки.
- 10.9.** Обов'язкове використання зовнішнього приводу вимикача електрообладнання. Зовнішній привід вимикача повинен бути встановлений під лобовим склом або на будь-якій зовнішній кузовній частини автомобіля з боку водія. Для його розміщення допускається мінімально необхідна доробка кузова. Зовнішній привід вимикача повинен бути позначений червоною блискавкою в блакитному трикутнику з білим кантом. Кожен кант трикутника повинна бути довжиною не менше 12 сантиметрів.

11. ЕКІПРУВАННЯ УЧАСНИКІВ

11.3. Захисні шоломи:

11.3.1. Автомобільний шолом закритого чи відкритого типу зі специфікацією:

- * **FIA 8860-2004**
- * **Snell Foundation SA 2000; SA 2005; SA 2010 (США);**
- * **SFI spec.31.1A, SFI spec.31.2A (США)**
- * **British Standards Institution BS6658-85 Тип А/FR**

11.3.2. Шолом не може підлягати ніякої модернізації, не передбаченої виробником. Будь-які зміни, внесені в конструкцію шолома, роблять його непридатним для використання в автомобільних змаганнях. Допускається фарбування шолома фарбами, які добре тримаються на поверхні шолома й не впливають на його захисні якості (див. вказівки виробника шолома). Забороняється використовувати методи нанесення фарбування, що потребують нагрівання шолома, понад припустиму для нього температуру. Необхідно дотримуватись інструкцій виробника при використанні наклейок. Забороняється змінювати, зафарбовувати, клеювати, переносити або робити маркування (шильник, бирку, наклейку й т.п.) шолома, які важко ідентифікувати.

11.3.3. Не допускаються до використання шоломи, у яких є пошкодження структури (сколки, тріщини, відшарування покриттів і внутрішніх шарів, вм'ятин і т.д.), значні потертості і ушкодження внутрішніх захисних шарів (тканинних, пінопластових і т.д.).

11.4. Вогнезахисні комбінезони

11.4.1. Водії повинні носити авто спортивний гоночний комбінезон, що відповідає стандартам **FIA 8856-2000** або **SFI 3/2A-5**.

11.4.2. Комбінезон учасника повинен мати рекламні нашивки Чемпіонату України, Кубку України, Національної Серії.

11.5. Інше екіпування

11.5.1. Рукавички, підшоломник, довга білизна, шкарпетки і черевики, що відповідають стандартам **FIA 8856-2000** або **SFI 3/2A-5**.

11.6. Допускається використання комбінезона, рукавичок і взуття з простроченою омологацією не більше ДВОХ років.

12. НЕБЕЗПЕЧНА КОНСТРУКЦІЯ

12.1. З огляду на те, що навіть при формальній відповідності автомобіля справжнім Технічним вимогам, не виключається можливість технічних рішень, які становлять небезпеку для Водія і оточуючих, Технічний комісар має право не допустити той чи інший автомобіль до змагань, якщо визнає конструкцію даного автомобіля або якого-небудь його елемента небезпечною. Прийняття остаточного рішення з даного питання на змаганнях є прерогативою **Колегії Спортивних Комісарів** на змаганні.