

ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ к автомобилям MITJET-1300

1. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ И ПОЛОЖЕНИЯ

- 1.1. Автомобили MitJet-1300 с различными кузовами.
- 1.2. Автомобили должны соответствовать – Омологации CdM 006 FFSA и расширению 01/01VF FFSA.
- 1.3. На каждый автомобиль, участвующий в соревнованиях, должен быть оформлен и предъявляться на технические инспекции установленный РАФ либо иной НАФ Технический паспорт автомобиля, участвующего в спортивных соревнованиях (СТП).

2. ДОПУСТИМЫЕ ИЛИ ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ МОДИФИКАЦИИ И ДОПОЛНЕНИЯ

- 2.1. Любое изменение конструкции относительно Омологации CdM 006 FFSA и расширению 01/01VF FFSA, прямо не разрешенное соответствующими положениями настоящих ТТ, **ЗАПРЕЩЕНО**.
- 2.2. Разрешенные изменения не должны повлечь за собой каких-либо других изменений, не разрешенных соответствующими положениями ТТ. Разрешенная модификация не должна повлечь за собой неразрешенную модификацию.
- 2.3. С автомобилем могут проводиться лишь те работы, которые необходимы либо с точки зрения его обычного обслуживания, либо для замены деталей, изношенных и/или поврежденных вследствие аварии. При этом любая деталь может быть заменена только оригинальной деталью или идентичной получившей повреждение.
- 2.4. Все системы, узлы и агрегаты автомобиля должны оставаться работоспособными, то есть функционировать так, как это предусмотрено изготовителем, на всем протяжении Соревнования.
- 2.5. Требования пунктов 2.3. и 2.4. не относятся к узлам и деталям, установленным в соответствии с разрешенными Статьей 3 изменениями констру.
- 2.6. Крепеж: Любой болт, гайка или винт в автомобиле может быть заменен на другой болт, гайку или винт при условии, что они сделаны из материалов одного семейства с оригинальной деталью. Способ фиксации свободный (шайба, контргайка и т.п.). Разрешается применение крепежа заводского исполнения или улучшенного стального крепежа. Крепеж может быть высверлен с целью проволочной контровки, однако, специально облегченные крепежные элементы запрещены. Все болты должны быть изготовлены из сплавов железа. Алюминиевые и титановые болты и/или детали крепежа запрещены.
- 2.7. Разрешается замена деталей на неоригинальные, полностью взаимозаменяемые с оригинальными, аналогичными по конструкции, технологии изготовления и материалу, поставляемые в запчасти через поставщика и предназначенные для установки на данную модель автомобиля. Данное разрешение не распространяется на элементы безопасности такие как каркасы безопасности, кронштейны и т.п.
- 2.8. Поврежденные резьбы могут быть восстановлены с помощью футорок того же внутреннего диаметра.

3. ОБОРУДОВАНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ

- 3.1. Системы пожаротушения, омологированные ФИА в соответствии со Статьей 253-7.2 Приложения J, либо аэрозольные СПТ соответствующие Приложению 6 к КиТТ – обязательны.
 - 3.1.1. Система должна находиться в активированном состоянии в любой момент, когда

автомобиль находится на питлейн, стартовой решётке, гоночной трассе или в закрытом парке. Система может быть деактивирована после объявления о завершении режима закрытого парка, а также когда автомобиль находится в боксе команды или в своём расположении в паддоке (парк-стоянке).

3.2. Систему пожаротушения МАГ разрешено использовать (в дополнение к основной системе) в моторном отсеке и для защиты от огня топливного бака.

3.3. Размещение элементов системы МАГ в салоне запрещено. Ручные огнетушители запрещены.

3.4. Обязательно к применению омологированное в соответствии с требованиями FIA спортивное анатомическое сиденье стандарт FIA 8855/1999 или 8862-2009. Использование сиденья должно удовлетворять требованиям Статьи 253-16 Приложения J к МСК FIA. 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.

3.5. Кронштейны сидений должны быть установлены на точки крепления, предусмотренные изготовителем автомобиля без их модификаций.

3.6. Обязательны ремни безопасности, оборудованные запором с поворотным рычагом, имеющие как минимум пять (5) точек крепления и омологированные FIA в соответствии со стандартом 8853/1998 либо 8853-2015. Установка и использование ремней должны соответствовать Статье 253-6 Приложения J к МСК FIA. Точки крепления ремней на кузове должны быть строго оригинальными.

3.7. Обязательна к применению защитная сеть дверного проема. Она при виде сбоку должна простираться от центра рулевого колеса до средней стойки кузова. Сеть должна быть изготовлена из плетеных полос шириной минимум 19 мм (3/4 дюйма). Минимальный размер отверстий сетки должен быть 25 x 25 мм, а максимальный – 60 x 60 мм. Плетеные полосы должны быть невоспламеняемыми и сшитыми друг с другом в каждой точке пересечения. Сеть не должна иметь временный характер. Сеть должна крепиться к каркасу безопасности 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 хомуты. Модификации каркаса безопасности не допускаются.

3.8. В зоне возможного касания шлема пилота каркаса безопасности на каркас должны быть установлены и надежно закреплены защитные накладки, соответствующие Стандарту FIA 8857-2001 тип А (См. технический лист №23 «Омологированные ФИА накладки для каркасов безопасности»). В местах, где другие части тела водителя, сидящего на месте и пристегнутого ремнями безопасности, могут контактировать с каркасом безопасности, должна быть предусмотрена установка защитных накладок из мягкого материала, не поддерживающего горения.

3.9. Обязательна установка ветрового стекла из макролона (+ крепления). В случае объявления дождевой гонки допускается демонтаж лобового стекла или установка специального дождевого стекла.

3.10. Обязательно применение систем FHR с совместимыми шлемами.

3.11. Обязательно использование защитной экипировки водителя с действующей омологацией.

3.12. Модификация каркаса безопасности запрещена.

3.13. Главный выключатель электрооборудования должен разрывать все электрические цепи, а также останавливать двигатель. Он не должен создавать искр, быть доступен Пилоту,

нормально сидящему на своем месте и пристегнутым ремнями безопасности. Снаружи привод главного выключателя электрооборудования должен быть расположен в нижней части лобового стекла. Он должен быть обозначен красной молнией в синем треугольнике с белой каемкой со сторонами 120 мм.

3.14. Разрешен демонтаж правого пассажирского сиденья и его ремней.

3.15. В местах, где шлем пилота, может контактировать с каркасом безопасности и выделенных красным на Рис.1 и 2, предписывается в соответствии со Статьей 253-8.3.5 Приложения J к МСК FIA установка защитных накладок, удовлетворяющих стандартам ФИА 8857-2001 тип А (См. технический лист No23 «Омологированные ФИА накладки для каркасов безопасности») или стандарту SFI Specification 45.1 или 45.2. Накладки должны быть надежно зафиксированы от проворачивания (например, с помощью двухсторонней липкой ленты).

3.16. В местах, где другие части тела пилота, сидящего на месте и пристегнутого ремнями безопасности, могут контактировать с каркасом безопасности, рекомендована установка защитных накладок из мягкого материала, не поддерживающего горения.

4. КУЗОВ И ВЕС АВТОМОБИЛЯ

4.1. Кузов, доработки и допустимые изменения.

4.1.1. Разрешено производить ремонт кузовных элементов с использованием аналогичных материалов без ущерба для прочности и безопасности, а также производить кузовные панели самостоятельно из аналогичных материалов и по аналогичной технологии без ущерба для прочности и безопасности.

4.1.2. Разрешен демонтаж декоративных элементов: канард, элеронов, козырьков дверного проема сверху, заднего диффузора.

4.1.3. Разрешена замена креплений кузовных панелей между собой на аналогичные, при условии их надежности и достаточности силы крепления.

4.1.4. Все автомобили на каждом соревновании должны быть оборудованы задним и передним буксировочными устройствами. Они должны быть отчетливо видны и окрашены (обозначены) в желтый, красный или оранжевый цвет. Сквозь проушину должен проходить шар диаметром 60 мм. Буксировочные устройства должны быть закреплены (приварены, прикручены болтами и т.п.) к силовым элементам шасси. Проушина не должна выступать за габарит автомобиля, видимый сверху. Не обязательно в случае применения стального троса. Допускаются выдвигаемые или складывающиеся конструкции. Разрешается буксировка за каркас безопасности в задней части автомобиля, место крепления троса должно быть указано стрелкой.

4.1.5. Боковые зеркала: Автомобиль должен быть оснащен левым и правым зеркалами заднего вида снаружи дверей кузова. Их форма произвольна, однако каждое из зеркал должно иметь отражающую поверхность площадью не менее 9000 мм², в которую должен вписываться квадрат со стороной 60 мм. В случае применения стеклянных отражателей, они должны быть оклеены прозрачной пленкой.

4.1.6. Автомобиль может быть дополнительно оснащен салонным зеркалом заднего вида.

4.1.7. Изоляционный материал может быть добавлен к существующим переборкам для дополнительной защиты пилота от пламени и тепла.

4.1.8. Разрешается установка фальшпола или коврика из материала не поддерживающего горения под ногами пилота. Минимально необходимые для этого изменения кузова (например, отверстия для винтов) разрешены. Разрешается сверление дренажных отверстий в полу не более 8 шт. Максимальный диаметр отверстия 7 мм.

4.1.9. Разрешается изменение местоположения приборов для удобства пилота. Допускаются дополнительные приборные панели, расположенные справа от пилота над карданным

туннелем. Дополнительные приборы должны быть установлены травмобезопасно и должны быть надежно закреплены.

4.1.10. Разрешена модификация накладок педалей для их «разнесения» и увеличения площади накладок педалей.

4.1.11. Разрешено обустройство бокового упорного щитка для правой ноги, установки упора под пятки пилота.

4.2. Вес автомобиля. Балласт

4.2.1. Вес автомобиля с пилотом должен быть не менее 650 кг. Вес автомобиля может быть отличным от указанного, если это прописано в регламентирующих документах организатора соревнований.

4.2.2. Данные значения минимального веса должны соблюдаться на протяжении всего периода соревнований, в том числе в момент пересечения автомобилем финишной линии. Если в процессе взвешивания выявлено, что вес автомобиля ниже допустимого, такой автомобиль вместе с пилотом по завершении взвешивания, взвешивается, во второй и в третий раз, в том же самом состоянии и на тех же самых весах. Фактическим весом автомобиля считается максимальное значение, полученное в результате трех взвешиваний. Для полученного при взвешивании значения принимается допуск равный произведению 4 х цен деления весов. Пилоту или его автомобилю запрещено покидать зону взвешивания без разрешения технических контролеров.

4.2.3. Измерение веса автомобиля может осуществляться в любой момент соревнования.

4.2.4. Для увеличения веса автомобиля допускается применение одного или нескольких балластных грузов при условии, что они представляют собой прочные и единые блоки, смонтированные при помощи инструментов таким образом, чтобы имелась возможность установки пломб, и размещенные внутри автомобиля на полу салона на месте пассажирского сиденья. Допускается иное размещение балластных грузов по согласованию с техническим инспектором.

4.2.5. Балласт должен быть прикреплен к кузову болтами с показателем качества не менее чем 10.9 минимальным диаметром 8 мм с усилительными пластинами, в соответствии с Рис. 1.

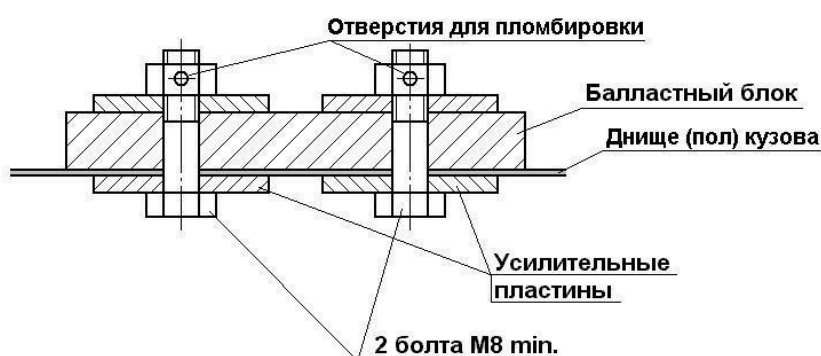


Рис. 1.

4.2.6. Минимальная площадь соприкосновения между кузовом и усилительными пластинами в каждой точке крепления должна составлять 40 см². Количество болтов: не менее двух (2) на каждые 20 кг балласта и не менее двух (2) на каждый блок весом свыше 10 кг. Толщина пластины не менее 3 мм. Болты следует размещать вблизи периметра блока на максимальном расстоянии друг от друга.

4.3. Дорожный просвет

4.3.1. Минимальный дорожный просвет 65 мм.

4.3.2. Дорожный просвет проверяется без пилота. Все колеса должны быть равномерно накачены. Если для проведения замера автомобиль взят из закрытого парка, Заявителю разрешается увеличить давление в шинах до 1.5 бар.

4.3.3. Этот замер должен проводиться на одной или нескольких плоских площадках, определенных Техническим Делегатом.

4.3.4. Это измерение может быть проведено в любое время в течение соревнования.

5. СИЛОВОЙ АГРЕГАТ (далее двигатель) и его системы

5.1. Двигатель и электронный блок управления двигателем (ECU) должны быть строго оригинальными в соответствии Омологацией CdM 006 FFSA и расширению 01/01VF FFSA. Запрещено самостоятельное вмешательство в ECU двигателя, с целью изменения его рабочих параметров или замены программы управления двигателем. Какие-либо изменения запрещены.

5.2. Двигатели YAMAHA FJ1200 / XJ1200 / XJR1200 / XJR1250 / XJR1300 - должны быть подготовлены в соответствии со спецификацией производителя и текущими Требованиями и опломбированы до начала соревнований. Автомобили с двигателями, не оборудованными пломбами, к соревнованиям не допускаются. Пломбы могут быть только двух видов:

вид «а» номерные пломбы, установленные «РАФ».

вид «б» номерные пломбы, установленные «БАФ»

Установка пломб производится представителем «БАФ» или «РАФ». Места установки пломб описаны в Омологации CdM 006 FFSA и расширении 01/01VF FFSA. На каждый двигатель устанавливается до двух пломб. Ответственность за сохранность пломб несет Заявитель. Утрата или повреждение пломб может влечь за собой аннулирование результата.

5.3. Единственные разрешенные изменения в опломбированных двигателях - это:

5.3.1. Регулировка зазоров клапанов;

5.3.2. Установка сцепления и пружин других марок при сохранении конструкции.

5.4. Разрешается обработка привалочных поверхностей для восстановления герметичности стыков. Плоскости разъема блока и головки цилиндров должны оставаться плоскими, без каких-либо дополнительных канавок, например, для установки медных или резиновых колец.

5.5. Поршни и шатуны не должны подвергаться никакой механической обработке, кроме подгонки по весу путем удаления материала в местах, предусмотренных заводом-изготовителем.

5.6. Разрешены наборные маслоотражающие кольца.

5.7. Головку цилиндров можно обрабатывать резанием для восстановления привалочных плоскостей. Плоскости разъема блока и головки цилиндров должны оставаться плоскими, без каких-либо дополнительных канавок, например, для установки медных или резиновых колец.

5.8. Направляющие втулки клапанов свободные, но соответствующие углы осей клапанов должны быть сохранены.

5.9. Максимальный внутренний диаметр седла под впускной клапан 25,0 мм. Фаски седла и фаски впускного клапана – согласно заводским рекомендациям.

5.10. Максимальный внутренний диаметр седла под выпускной клапан 20,0 мм. Фаски седла и фаски впускного клапана – согласно заводским рекомендациям.

5.11. Доработка камеры сгорания запрещена.

5.12. Прокладка головки цилиндров свободная, при условии, что ее форма останется оригинальной. Размеры отверстий для прохода масла могут быть изменены. Использование резиновых колец запрещено.

5.13. Карбюраторы и их части должны оставаться в заводской комплектации изделий YAMAHA FJ1200 / XJ1200 / XJR1200 / XJR1250 / XJR1300 в том виде, в каком поставляются заводом-изготовителем. Разрешается предусмотренная заводом регулировка и замена следующих деталей: жиклеров, игл, возвратных пружин, поплавков, мембран и винтов. Любые иные изменения карбюратора или его деталей запрещены. Также доработка деталей

карбюратора с целью увеличения или ограничения потока воздуха или топливной смеси (в частности, приемных патрубков, теплоотражателей и т.д.), запрещена.

5.14. Формирующие воздушный поток насадки (направляющие) запрещены. Разрешается установка дополнительных коробов и экранов, закрывающих воздушные фильтры, с единственной целью обеспечить нормальную работу двигателя, например при работе в дождь.

5.15. Разрешается использование дополнительных вентиляторов, внутренних воздухопроводов и экранов, отверстий в капоте, отверстий в передних крыльях и/или устройств охлаждения масла.

5.16. Системы охлаждения с применением сухого льда и/или аналогичных охладителей - запрещены

5.17. Системы подачи масла: Допускаются дополнительные выносные регуляторы давления масла (редукционные клапаны), встраиваемые в адаптер для масляного фильтра. Смазывающие системы с верхней подачей: Разрешается применение любых смазывающих систем с верхней подачей для распределительных валов. Разрешается минимально необходимая доработка головки блока цилиндров и клапанной крышки двигателя. Разрешается перенос места отбора масла для подачи в головку блока цилиндров на другое с применением переходника.

5.18. Для вентиляции картерных газов двигателя обязательно применение маслосборного резервуара объемом не менее 0,5л. Он должен быть надежно закреплен внутри моторного отсека. Резервуар должен соединяться шлангом с сапуном картера двигателя и/или отверстием в крышке масло заливной горловины, таким образом, чтобы исключить проливание масла из двигателя при любых условиях.

5.19. Выполнение дополнительных отверстий, с целью вентиляции в картере двигателя - запрещено. Сапуны и соответствующие магистрали должны располагаться только в отсеке двигателя.

5.20. Система охлаждения масла (включая трубопроводы) должна находиться внутри моторного отсека. Масляные радиаторы – свободные. Установка масляных радиаторов или трубопроводов, внутри кокпита или отсека топливного бака, запрещены. Разрешено применение одного или более радиаторов. Разрешается доработка (усиление) крепления масляного радиатора, путем добавления металла или изготовления дополнительного кронштейна. Разрешены вентиляторы радиаторов охлаждения масла и обдува двигателя.

5.21. Устройства охлаждения топлива любого типа и в любой момент соревнования запрещены.

5.22. Топливные трубки: Разрешается замена оригинальных топливных трубок и их соединений только соответствующими магистралями авиационного типа при условии сохранения их первоначального расположения. В частности, топливные трубки не могут проходить сквозь кокпит. Они должны иметь стальную или резиновую оплетку. Топливные трубки не могут присоединяться или находиться в контакте с электрическими проводами.

5.23. Топливный фильтр: Может быть заменен на другой, взаимозаменяемый с оригинальным, при условии металлического корпуса.

5.24. Свечи зажигания свободные.

5.25. Воздушный фильтр свободный.

5.26. Система выпуска должна быть оригинальной или аналогичной по конструкции.

5.27. Уровень шума, замеренный по методике FIA, не должен превышать 100 dB(A) при 75% от максимальных об/мин. двигателя стоящего автомобиля, что является предельной величиной без верхнего допуска. Это положение может быть проверено в любой момент Соревнования.

5.28. Разрешен демонтаж рестриктора на впуске воздуха в карбюратор

5.29. Разрешен подвод воздуха для охлаждения стартера.

5.30. Разрешена установка дополнительных датчиков температуры и давления жидкостей. Разрешен перенос всех показометров датчиков в другие места.

6. ТРАНСМИССИЯ

6.1. Трансмиссия строго оригинальная.

6.2. Разрешено применение переключения передач подрулевыми лепестками в стандартном заводском исполнении.

6.3. Разрешен перенос рычагов переключения передач на правую сторону тоннеля, а также изменение его формы.

6.4. Допускаются ограничители хода рычага переключения передач

6.5. Обязательно применение жесткоблокированного дифференциала. Все зубчатые колеса дифференциала должны быть зафиксированы сваркой или стальной трубчатой вставкой

7. ХОДОВАЯ ЧАСТЬ И ПОДВЕСКА

7.1. Амортизаторы и пружины: оригинальные, либо аналогичные оригинальным по своим всем параметрам, одинаковые по жесткости на одной оси.

7.2. **Передняя подвеска:** Углы установки передних колес произвольные в пределах, предусмотренных Производителем. Внесение изменений в конструкцию подвески запрещено.

7.3. **Задняя подвеска:** Разрешается регулировка положения заднего моста в пределах, предусмотренных Производителем.

7.4. **Колесная база автомобиля** должна составлять 2100 мм ± 1%. База проверяется на стоящем на ровной опорной поверхности автомобиле без Водителя.

7.5. **Общая длина** 3613 мм ± 1%

7.6. Использование проставок и колесных дисков с большим вылетом для расширения колеи запрещено.

7.7. Применение ШС вместо резиновых и других соединительных элементов запрещены.

7.8. Любые изменения точек крепления рычагов к раме, запрещены

8. ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА

8.1. Тормозная система строго оригинальная.

8.2. Состав тормозных колодок свободный.

8.3. Разрешена организация обдува/охлаждения тормозной системы исключительно за счет набегающего потока воздуха, без применения любых газов и жидкостей.

9. РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ

9.1. Рулевое колесо: Разрешены только изменения, описанные ниже: Рулевое колесо свободное, должно быть замкнутой формы; Обязательно к применению съемное рулевое колесо, включающее в себя ступицу-адаптер рулевого колеса; Рекомендуется использование адаптера, омологированного или сертифицированного совместно с рулевым колесом; В иных случаях адаптер должен быть изготовлен из единой металлической заготовки, крепиться к рулевому валу оригинальным способом и быть не длиннее 200 мм; Механизм быстрого разъединения должен включать кольцо, концентрично расположенное и установленное на рулевой колонке под рулевым колесом, анодированное желтым цветом или имеющее любое другое долговечное покрытие желтого цвета. Для отсоединения необходимо тянуть фланец вдоль оси рулевого колеса

10. ТРЕБОВАНИЯ К КОЛЕСАМ (ШИНЫ И ДИСКИ)

10.1. Технические характеристики применяемых шин должны соответствовать весу автомобиля и максимальной скорости движения по дистанции.

10.2. Вспененный наполнитель, как и любая другая система, позволяющая автомобилю передвигаться без давления воздуха в шинах, запрещен.

10.3. Любые системы регулировки давления в шинах во время движения автомобиля запрещены. Любое изменение шин относительно состояния поставки посредством их механической, термической или химической обработки запрещено.

10.4. В соревнованиях могут быть предусмотрены ограничения и/или предписания по моделям и/или максимальному количеству используемых шин. В этом случае шины должны быть установлены таким образом, чтобы на их внешних боковинах были видны маркировки производителя и поставщика (индивидуальный номер, модель, состав и т.п.).

10.5. Давление в шинах свободное, но не менее 1,3 атм.

10.6. Детали крепления колес: шпильки, болты, гайки не должны выступать за наружную поверхность колесного диска.

11. ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ

11.1. Должна быть обеспечена постоянная возможность запуска двигателя за счет энергии аккумулятора, находящегося на борту автомобиля, что может быть проверено требованием заглушить двигатель на стартовой решетке с последующим запуском без посторонней помощи

11.2. Могут использоваться генератор и стартер от любого производителя, предназначенные для установки на автомобили и доступные в свободной продаже через розничную торговую сеть

11.3. Изменение системы зарядки запрещено. Генератор должен постоянно осуществлять зарядку аккумуляторной батареи. Применение переключателей, отсоединяющих генератор, запрещено. При отсоединении аккумуляторной батареи, двигатель должен продолжать работать на холостых оборотах.

11.4. Электропроводка - свободная, при следующих условиях: пучки проводов, располагаемые в кокпите, должны быть заключены в защитные оболочки, препятствующие их повреждению; отверстия в кузове / шасси для прохода пучков проводов должны быть минимально возможного размера и должны иметь уплотнения / резиновую окантовку, плотно охватывающие проходящий пучок проводов.

12. ТОПЛИВО

12.1. Предписывается использование исключительно неэтилированного товарного бензина марки не выше чем Аи-100, если иное не предусмотрено организатором соревнований.

12.2. Участвующие в гонках автомобили должны после каждого официального заезда иметь в системе питания топливо для отбора проб объемом как минимум 1 литр.

12.3. Должна быть обеспечена возможность опломбирования заправочной горловины бензобака.

13. ЭКСТЕРЬЕР

13.1. Общий вид автомобиля: Для участия в официальных соревнованиях участник должен представить автомобиль, полностью соответствующий настоящим Требованиям. Автомобиль, пострадавший в аварии для продолжения участия в соревновании, должен быть отремонтирован и предоставлен для повторного технического осмотра. По представлению Технического комиссара / Делегата, Коллегия Спортивных Комиссаров (КСК) имеет право отстранить автомобиль от участия, если он не соответствует данным Требованиям. Так же КСК сохраняет за собой право отказать в старте в случаях, когда цветовая схема автомобиля,

нанесенные надписи, спонсорские логотипы и реклама противоречат нормам этики или не соответствуют духу спорта.

13.2. Разрешается выполнение в кузовных панелях технологических отверстий для обслуживания элементов автомобиля, такие отверстия во время нахождения автомобиля на треке должны закрываться заглушками.

13.3. Защита снизу: Установка каких-либо деталей защиты снизу запрещена.

13.4. Изменение способа крепления кузовных панелей запрещено.

13.5. Разрешено обустройство защитного крепежа капота.

13.6. За исключением модификаций, разрешенных настоящими ТТ, все кузовные композитные детали на основе стекловолокна, должны сохранять заводские размеры, толщину материала, местоположение. Ремонт кузовных панелей с добавлением материала не будет считаться нарушением.

13.7. Все стеклопластиковые детали кузова должны быть надежно закреплены. Рекомендуется, чтобы все подпружиненные быстросъемные крепления прилегали максимально плотно и были защищены полоской клейкой лентой.

14. ПРОЧЕЕ

14.1. Обязательна установка видеокамеры в салоне автомобиля, допускается дополнительно установка 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 ее крепление должно быть согласовано Техническим Делегатом. Камера, установленная снаружи не должна выступать за габарит автомобиля, видимый сверху. Устанавливать/снимать видеокамеру и вставлять/изымать карту памяти в Закрытом Парке имеют право только технические контролеры. В зону видимости видеокамеры, расположенной внутри, должен попадать руль, либо часть руля и руки пилота.