

Tehniskās prasības Latvijas PRO klases automobiļiem Drifta sacensībām 2011.gadam.

1.PANTS:

Sporta automašīnas, kuru konstrukcijas uzskatāmas par bīstamām, sacensību rīkotājs vai tehniskais komisārs drīkst nepieļaut sacensībām.

2.PANTS:

Ja tiek lietotas ierīces un konstrukcijas, kuras nav stingri reglamentētas un to lietošana un uzstādīšana ir brīva, tas jāveic atbilstoši sērijveida vai sporta tehnisko specifikāciju vispārējām uzstādīšanas noteikumu prasībām.

3.PANTS: HOMOLOGĀCIJA

Drīkst lietot lielās sērijās ražotus tūrisma automobiļus, kas izgatavoti vismaz 2500 identiskos eksemplāros 12 secīgu mēnešu laikā

4.PANTS: SĒDEKĻU SKAITS

Automobiļiem jābūt ar vismaz ražotāja paredzētām četrām, vai divām vietām saskaņā ar A grupas tūrisma automobiļiem noteiktajiem izmēriem.

5.PANTS: ATĻAUTĀS VAI OBLIGĀTĀS IZMAIŅAS UN PAPILDINĀJUMI

Visas izmaiņas, kuras nav viennozīmīgi atļautas šajos noteikumos ir aizliegtas.

Atļauta izmaiņa nedrīkst saturēt sevī neatļautu izmaiņu.

Atļauto izmaiņu un papildinājumu apjoms noteikts zemāk.

6.PANTS: DROŠĪBAS PRIEKŠRAKSTI

Piemērojami FIA - J pielikuma 253.nodaļā paredzētie drošības priekšraksti.

6.1 Papildus fiksatori

Gan motora, gan bagāžas nodalījuma pārsegi jāaprīko ar diviem papildus drošības fiksatoriem, šajā gadījumā oriģinālie slēgmehānismi jāpadara nefunkcionējoši vai jādemontē.

6.2 Pilota sēdekļi

Oriģinālo pilota sēdekli jānomaina ar kausa veida sporta tipa sēdekli (standarts 8855/1999), kuram veikta FIA homologācija, ar piecām (5) atverēm drošības jostu sistēmas jostām.

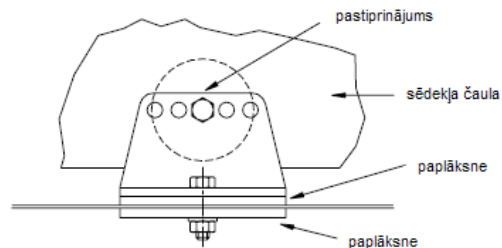
Sēdekļa lietošanas termiņš ir 5 gadi no izgatavošanas dienas, kas norādīta uz obligātās birkas.

Izgatavotājs drīkst pagarināt šo termiņu par 2 gadiem, un tam jābūt norādītam uz papildus birkas.

Pieļaujama piedalīšanās ar šķiedras karkasa sēdekļiem, kuru homologācijas termiņš ir beidzies, par katru konkrēto gadījumu lemj sacensību tehniskā komisija.

Gadījumos ja ir uzstādīts drošības karkass, kausa veida sporta tipa sēdekļi ir obligāti.

6.3 Stiprinājumi un atbalsti. Ja oriģinālie sēdekļu stiprinājumi vai balsteņi ir izmainīti, jaunajām sastāvdaļām jābūt vai nu ražotāja apstiprinātām šādam pielietojumam, vai jāatbilst šādām specifikācijām (skat. att. 253-65):



253-65

- 1) Balsteņiem jābūt piestiprinātiem pie virsbūves/šasijas vismaz 4 stiprinājuma punktos uz sēdekli, izmantojot vismaz 8mm bultskrūves un paplāksnes saskaņā ar attēlu. Minimālajam kontakta laukumam starp balsteņi, virsbūvi/šasiju un paplāksni jābūt 40cm² katrā montāžas punktā. Ja tiek izmantotas sēdekļa regulēšanas sliedes, tām jābūt tādām, kādas uzstādītas vieglajai automašīnai, kam veikta homologācija, vai kas piegādātas kopā ar sēdekli.
- 2) Sēdeklim jābūt piestiprinātam pie balsteņa 4 stiprinājuma punktos - 2 sēdekļa priekšā un 2 sēdekļa aizmugurē - izmantojot vismaz 8mm bultskrūves un pastiprinājumus, kas integrēti sēdekļī.
- 3) Balsteņu un paplāksņu minimālajam biezumam jābūt 3mm tērauda gadījumā un 5mm viegla metāla sakausesjuma gadījumā. Katra balsteņa minimālajam garena izmēram jābūt 6cm.
- 4) Ja starp sēdekli, kam veikta homologācija, un braucēju ir spilvens, tā biezums nedrīkst pārsniegt 50 mm.

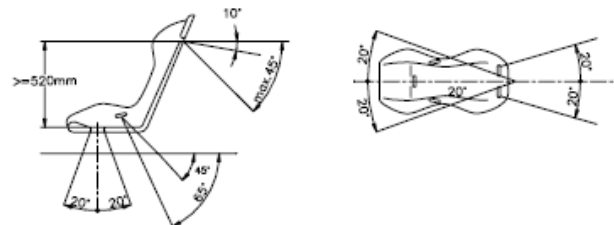
6.4 Drošības jostu sistēma

Automašīnām ar drošības karkasu un/vai kausa veida sporta tipa sēdekli obligāti jālieto sešu punktu drošības jostas. Šīm jostām jābūt ar FIA homologāciju un jāatbilst FIA standartam Nr. 8853/98 vai 8854/98.

Drošības jostu uzstādīšana atbilstoši FIA appendix J 253 p.6.2 Aizliegts stiprināt drošības jostas pie sēdekļiem vai to atbalstiem.

Drošības jostu sistēmas drīkst stiprināt pie sērijveidā ražoto automašīnu drošības jostu stiprinājuma vietām.

Stiprinājuma vietu ieteicamās ģeometriskās atrašanās vietas norādītas attēlā Nr. 253-61.



253-61

Virzienā uz leju plecu jostām jābūt vērstām uz aizmuguri un uzstādītām tā, lai ar horizontāli, kas vilkta no atzveltnes augšmalas, tās neveidotu par 45° lielāku leņķi, lai gan šī leņķa ieteicams lielums nepārsniedz 10°.

Maksimālie leņķi pret sēdekļa viduslīniju ir 20°, savīzīti vai izvērsti.

Ja iespējams, jāizmanto vieglās automašīnas izgatavotāja paredzētā stiprinājuma vieta uz pakaļējās statnes. jostas leņķi

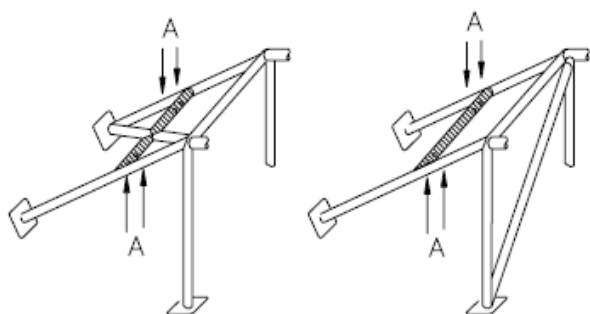
pret horizontāli, nedrīkst izmantot, ja sēdekļi neatbilst FIA standarta prasībām.

Klēpja un kājstarpes jostas nedrīkst novietoties pāri sēdekļa malām, jo tām jāiet cauri sēdeklim, lai aptvertu un noturētu pēc iespējas lielāku iegurņa virsmu.

Klēpja jostām stingri jāpieguļ ieliekumā starp iegurni un augšstilbu. Tās nekādā gadījumā nedrīkst likt pāri vēderam. Jāpievērš uzmanība tam, lai jostas nebūtu bojātas, berzoties pret asām šķautnēm.

Ja plecu un/vai kājstarpes jostu uzstādīšana sērijveidā izgatavotajās stiprinājuma vietās nav iespējama, jāizveido jaunas stiprinājuma vietas uz karkasa vai šasijas, un plecu jostām - pēc iespējas tuvu pakaļējo riteņu centrālajai asij.

Plecu jostas drīkst stiprināt arī pie drošības rāmja vai pastiprinājuma stieņa ar cilpas palīdzību, tās drīkst stiprināt pie pakaļējo jostu augšējām stiprinājuma vietām vai arī stiprināt, vai atbalstīt uz pastiprinājuma šķērša, kas piemināts karkasa atsaitēm (skat. attēlu 253-66).



Ⓐ drošības jostu sistēmas stiprinājuma atveres

253-66

Šādā gadījumā pastiprinājuma šķērša izmantošanai jāievēro šādi nosacījumi:

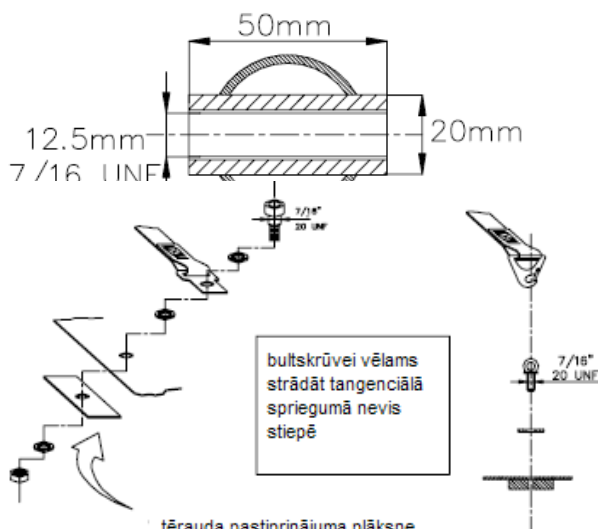
Pastiprinājuma šķēršim jābūt izgatavotam no bezšuvju auksti vilktas oglekļa tērauda caurules ar izmēriem vismaz 38 mm x 2,5 mm vai 40 mm x 2 mm un minimālo tecēšanas robežu 350 N/mm².

Šī pastiprinājuma augstumam jābūt tādā, lai plecu jostas virzienā uz aizmuguri būtu vērstas lejup 10° līdz 45° leņķī pret horizontāli, kas vilkta no atzveltnes apmales; ieteicamais leņķis ir 10°.

Jostas drīkst piestiprināt cilpas veidā vai ar skrūvēm, bet skrūvju gadījumā katrā stiprinājuma punktā jāpiemetina starplika (izmērus skat. attēlā 253-67).

Starplikas jāievieto pastiprinājuma caurulē, un jostas jāpieskrūvē tām, izmantojot M12 8.8 vai 7/16 UNF specifiskās skrūves.

Katrai stiprinājuma vietai jāiztur 1470 daN slodze, kājstarpes jostām - 720 daN slodze. Ja divas jostas ir piestiprinātas vienā



tērauda pastiprinājuma plāksne stiprinās pie automobīļa šasijas

253-62

vietā, slodzes jāsummē.

Katrā jaunā stiprinājuma vietā jāizmanto vismaz 40 cm² liela un vismaz 3 mm bieža tērauda pastiprinājuma plāksne.

Montāžas principi pie šasijas/mono kokas:

1) Vispārīgā montāžas sistēma: skat. attēlu 253-62.

6.5 Izmantošana

Drošības jostu sistēmas jāizmanto tās homologācijas konfigurācijā bez jebkādam izmaiņām vai daļu demontāžas un saskaņā ar izgatavotāja norādījumiem.

Drošības jostu efektivitāte un ilgmūžība ir tieši saistīta ar to, kā tās tiek uzstādītas, lietotas un uzturētas.

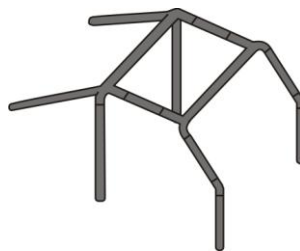
Jostas jāmaina pēc katras spēcīgas sadursmes un kad pinums ir pārgriezts, apdedzis vai vājināts ķimikāliju vai saules staru iedarbības rezultātā.

Tās jāmaina arī tad, ja metāliskās daļas vai sprādzes ir saliekas, deformētas vai sarūsējušas. Jānomaina jebkura drošības jostu sistēma, kas nedarbojas ideāli.

6.6 Drošības karkass

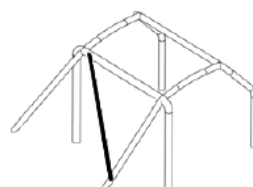
Obligāti drošības karkass, kas atbilst apakš minētajām minimālajām prasībām. Tā ir kabīnē ierīkota un tuvu virsbūvei stiprināta vairāku stieņu konstrukcija, kuras funkcija ir virsbūves (šasijas) deformācijas mazināšana, notiekot negadījumam. Tam jābūt ar NAF veiktu homologāciju vai sertifikāciju saskaņā ar drošības karkasiem izvirzītajām prasībām. Tas drīkst būt izgatavots atbilstoši pēc turpmāk doto punktu prasībām.

a) **Drošības karkasa pamata konstrukcijas**, atbilstoši J-253.8.3.1.prasībām, kas sastāv no 2 sānu stiprības stieņiem + 2 šķērss stieņiem + 2 atsaitēm + 6 montāžas pēdām, atbilstoši zīmējumam 253-1.

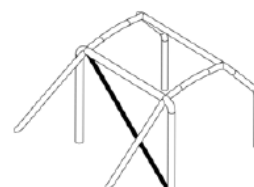


253-1

b) **Obligātie elementi un pastiprinājumi**, atbilstoši J-253.8.3.2.1. Karkasā jābūt vienam diagonālajam elementam atbilstoši zīmējumam 253-4 vai 253-5. Vai arī diviem diagonālajiem elementiem galvenajā stiprības stienī saskaņā ar attēlu 253-7. (Skatīt J-253 nod.8.3.2.1.1). Ja karkass tiek uzstādīts automobilī kas ražots pēc 2002.gada šo diagonālo stieņu vietā jāuzstāda (x-formas) krusta stieņus.

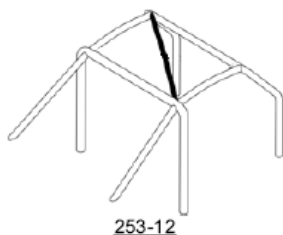


253-4



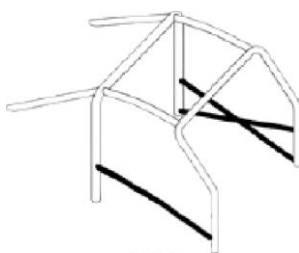
253-5

c) Jumta pastiprināšana atbilstoši J-253.8.3.2.1.3. Drošības karkasa augšējai daļai jāatbilst zīmējumam 253-12. Sacensībās bez stūrmaņa, drīkst uzstādīt vienu diagonālo elementu, bet tā priekšējai savienojuma vietai jāatrodas vadītāja pusē.



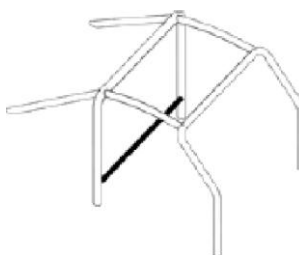
253-12

d) Durvju stieņi atbilstoši J-253.8.3.2.1.2. Durvju stieņiem ir jābūt „X” formas (krusta stieņi), krusta stieņus lejasdaļā ieteicams stiprināt tieši pie virsbūves/šasijas garena stieņa, un vismaz vienai „X” daļai vajadzētu būt viengabala. Sacensībās bez stūrmaņa tie drīkst būt uzstādīti tikai pilota pusē. Skatīt zīmējumā 253-9.



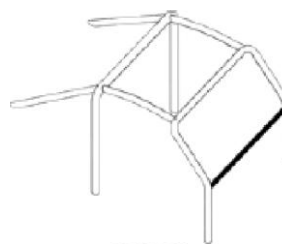
253-9

e) Izvēles pastiprinājumu elementi, atbilstoši J-253.8.3.2.2. Ieteicams uzstādīt šķērseniskos elementus, ar kuriem aprīkots galvenais stiprības stienis vai kuri atrodas starp atsaitēm. Skatīt zīmējumā 253-30. Elementu starp aizmugurējām atsaitēm drīkst izmantot drošības jostu sistēmas stiprināšanai saskaņā ar 253-6.2. apakšpunkta nosacījumiem. Zīmējumā 253-66



253-30

f) Priekšējam stiprības stienim piestiprinātais šķērseniskais elements ir rekomendēts, bet tas nedrīkst šķērsot braucējam paredzēto telpu. To drīkst uzstādīt iespējami augstu, bet tā zemākā mala nedrīkst atrasties augstāk par mērāparātu paneļa augstāko punktu. Skatīt zīmējumā 253-29.



253-29

Materiāla specififikācijas

Atļautas tikai apaļa šķērsgriezuma caurules.

Izmantojamo cauruļu specififikācija:

Materiāls	Minimālā tecēšanas robeža	Minimālie izmēri	Pielietojums
Auksti vilkts bezšuvju nelegēts oglekļa tērauds (skat. zemāk), kas satur ne vairāk par 0,3% oglekļa	50 N/mm ² ³	45(1,75")x2,5 vai 50(2,0")x2,0	Galvenais stiprības stienis vai sānu stiprības stieņi atbilstoši konstrukcijai
		38(1,5")x2,5 vai 40(1,6")x2,0	Sānu pus stieņi un citas drošības karkasa daļas (ja iepriekš nosacījumos nav noteikts citādi)

6.7 Norādes par metināšanu

Tā jāveic pa visu caurules perimetru.

Metinājumiem jābūt izpildītiem maksimāli augstā kvalitātē ar pilnīgu caur kausēšanu un vēlams ar loku aizsarg gāzes vidē. Kaut gan labs ārējais izskats var neliecināt par kvalitāti, slihta izskata šuves nekad neliecina par labu metinājuma izpildījumu. Ja tiek izmantots termiski apstrādāts tērauds, jāievēro tā ražotāja norādījumi (speciāli elektrodi, metināšana gāzes aizsarg vidē).

6.8 Ugunsdzēsšanas aparāti – ugunsdzēsšanas sistēmas

Rekomendēts vismaz divu (2) kg ietilpības manuāli darbināmi ugunsdzēsšanas aparāti, kuriem veikta homologācija atbilstoši J pielikuma 253-7.apakšpunkta nosacījumiem.

Visiem ugunsdzēsšanas aparātiem jābūt adekvāti aizsargātiem. To stiprinājumam jāiztur 25g palēninājums.

Turklāt tiek akceptēti tikai ātri atbrīvojami metāla stiprinājumi ar metāla jostām.

Ugunsdzēsšanas aparātiem jābūt vadītājam viegli pieejamā vietā.

6.9 Aizsarg sieti

a) Siets:

Aizsarg siets ir ieteicams.

Ja tas tiek uzstādīts, tam jāatbilst šādām prasībām:

Sietam jābūt izgatavotam no vismaz 19 mm (3/4") platām, austām lentām.

Sieta acīm jābūt ne mazākām par 25x25 mm un ne lielākām par 60x60 mm. Austajām lentām jābūt nedegošām un sašūtām kopā katrā krustošanās vietā. Siets nedrīkst būt pagaidu rakstura.

b) Stiprināšana:

Sietam jābūt nostiprinātam pie drošības karkasa virs pilota loga ar ātras noņemšanas sistēmu, kas darbojas arī tad, ja automobilis apgāžas. Sietam jābūt noņemamam ar vienu roku. Šajā sakarā rokturim vai svirai jābūt krāsainam marķējumam (oranžs „dayglo”). Lai nostiprinātu sietu vai tā balsteni pie drošības karkasa, atļauti tikai skrūvju savienojumi.

Nav pieļaujamas drošības karkasa izmaiņas.

6.10 Aizsarg polsterējums.

Polsterējums ir obligāts vietās kur pilota ķivere var nonākt saskarsmē ar drošības karkasu, polsterējumam jāatbilst FIA standartam 8857-2001, tips A (skat. Tehnisko sarakstu Nr.23”Stiprības karkasa polsterējums ar FIA homologāciju”).

7.PANTS: MOTORS

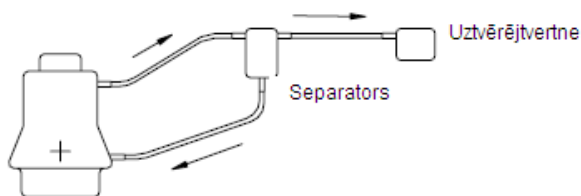
Dzinējs un dzinēja modifikācija brīva.

7.1. Izplūdes sistēma

Izplūdes sistēma leļpus cilindru bloka galvas nav reglamentēta ar nosacījumu, ka noteiktais 110 dB(A) pie 4500 apgr./min. trokšņa līmenis, kas mērīts atbilstoši FIA trokšņa mērīšanas metodei, nav pārsniegts.

Izpūtējam jābeidzas virsbūves gabarītos, izplūdes gala atverei jāatrodas ne dziļāk, kā 100 mm no automobiļa sānu vai aizmugures gabarīta.

7.2. Dzinēja kartera ventilācija – Ja ventilācija tiek izvadīta atmosfērā, tai obligāti jāuzstāda eļļas/gaisa atdalītāju (minimālais tilpums 1 litrs) atbilstoši attēlam Nr. 255-3.



255-3

Eļļai no uzvērēj tvertnes uz motoru jātek tikai gravitācijas spēka ietekmē.

7.3. Motora stiprinājumi

Stiprinājumu elastīgos elementus drīkst nomainīt ar citiem neatkarīgi no to materiāla, ka arī dzinēja stiprinājuma vieta nav reglamentēta, nesamazinot to skaitu.

8.PANTS TRANSMISIJA

8.1 Pārnesumu kārba

Pārnesuma kārba un tās attiecības nav reglamentēta. Pārslēgšanā mehānisms brīvs. Stiprinājumu elastīgos elementus drīkst nomainīt ar citiem neatkarīgi no to materiāla, ka arī pārnesumu kārbas stiprinājuma vieta nav reglamentēta, nesamazinot to skaitu.

8.2 Sajūgs

Sajūga disks un tā mehānisms nav reglamentēts.

8.3 Diferenciālis

Diferenciāļi nav reglamentēti un to stiprinājumu elastīgos elementus drīkst nomainīt ar citiem neatkarīgi no to materiāla, ka arī diferenciāļa stiprinājuma vieta nav reglamentēta, nesamazinot to skaitu.

8.4 Piedziņas vārpstas un pievad kardāns

Piedziņas vārpstas starp diferenciāli un riteņiem, kā arī pievada kardāns starp kārbu un diferenciāli nav reglamentēti.

9.PANTS BALSTIEKĀRTA

9.1 Priekšējā un aizmugurējā ritošā daļa

Kustīgo savienojumu materiāls drīkst atšķirties no oriģinālā (piem., cietāki elastīgie elementi, powerflex, alumīnijs, Unibal šarnīri utt.).

Priekšējo un aizmugurējo piekari drīkst modificēt ar tirdzniecībā brīvi pieejamām ražotāja izstrādātām vai pašrocīgi izstrādātām sporta tipa piekares svirām un kustīgiem mehānismiem, bet ja tiek saglabāta oriģinālās piekares viengabala rūpnieciski kaltās detaļas, tām drīkst veikt pārbūvi noņemt materiālu griežot slīpējot vai izveicot urbumu, bet ja šīm detaļām tiek izveikta termiska pārbūve metinot, par to ir jāveic ieraksts automašīnas sporta pasē ar sertificēta atslēdznieka, metinātāja rakstisku apstiprinājumu par veiktā darba raksturojumu un šīs personas parakstu.

Šo detaļu jebkāda cita termiska apstrāde sildīt, locīt vai kalt ir stingri aizliegts, kā arī stingri aizliegts slīpēt un špaktelēt metinājuma šuves.

Stūres stieņi, stūres savienojumi un tos savienošās daļas nav reglamentētas, bet tām jābūt izgatavotām no dzelzs viengabala materiāla.

Stūres pastiprinātāja sūknis nav reglamentēts

9.2 Priekšējā un aizm. balstiekārtas sijas vai rāmis:

Oriģinālās balstiekārtas sijas vai rāmju daļas drīkst pārveidot, vai aizstāt ar citu modeļu sijām vai rāmjiem. Ja uz šiem balstiekārtas elementiem neattiecas 9 Panta 9.1 punkts, materiāla pievienošana jāveic, izmantojot materiālu, kas kopē oriģinālās daļas materiālu stingrību un konstrukcijas drošību.

9.3 Stabilizatori:

Stabilizatori nav reglamentēti.

9.4 Amortizatori:

Nav reglamentēti ar nosacījumu, ka netiek izmainīts to skaits, tips (teleskopiskie, sviras utt.), darbības princips (hidrauliskie, berzes, jauktie utt.)

To stiprinājuma punkti pie virsbūves nav reglamentēti.

10.PANTS RITEŅI UN RIEPAS

10.1 Nokomplektēts ritenis

Maksimālie riteņu izmēri un masa nav reglamentēti. Riteņu stiprināšanas bultskrūves drīkst aizstāt ar stiprināšanas tapskrūvēm un uzgriežņiem ar nosacījumu, ka stiprināšanas punktu skaits un vītņoto daļu diametri saglabājas nemainīti. Nokomplektēta riteņa augšējai daļai (atloks + disks +riepa), atrodoties vertikāli uz riteņa rumbas tās centrā, jābūt virsbūves nosegtais, mērot vertikāli.

10.2 Rezerves ritenis

Automobilī aizliegts vest rezerves riteni sacensību laikā.

11.PANTS KLĪRENS

Neviena automobiļa daļa, izņemot diskus un riepas, nedrīkst skarties pie zemes, kad gaiss izlaists no visām vienā automobiļa pusē esošām riepām.

Lai to pārbaudītu, tiek izņemti visu vienā automobiļa pusē esošo riepu gaisa ventiļi.

Šis tests jāveic uz līdzenas virsmas.

12.PANTS BREMZES

Bremžu sistēma.

Bremzes ir obligātas visiem četriem riteņiem, bremžu uguniņiem ir jādarbojas bez aiztures.

Obligāti jāuzstāda papildus bremžu LED diožu gaisma priekšējā stikla augšējā, no šoferu tālākajā malā, minimālais diožu skaits 10 gab.

Priekšējās un aizmugurējās bremzes nav reglamentētas.

Maksimālais virzuļu skaits uz riteni nav reglamentēts. Bremžu diska maksimālais diametrs nav reglamentēts. Bremžu diskam jābūt izgatavotiem no metāliska dzelzs materiāla.

Šādi nosacījumi attiecas uz visu bremžu iekārtu kopumā:

Bremžu cauruļvadus ieteicams aizstāt ar aviācijas kvalitātes bremžu cauruļvadiem

Oriģinālo stāv bremzi drīkst aizstāt ar hidraulisku vārstu, kuru pilots darbina ar roku bez jebkādas starpsistēmas; Ja automobilis oriģinālajā versijā bijis aprīkots ar bremžu pastiprinātāju, šo ierīci drīkst atvienot vai demontēt, bet ja tā tiek saglabāta tai jāatrodas ražotāja izpildījumā, tai paredzētajā vietā. Drīkst uzstādīt sporta tipa bremžu sviru bloku.

Bremzēšanas spēku sadalījuma regulēšana nav reglamentēta. Ja automobilis oriģinālajā versijā bijis aprīkots ar bremžu pret bloķēšanas sistēmu, drīkst demontēt tās vadību.

Ja tiek veiktas izmaiņas un pārbūve visā oriģinālo bremžu sistēmā ir obligāti jāievēro **J pielikuma 253-4** apakšpunkta nosacījumi.

Disku aizsargplāksnes drīkst demontēt vai izmainīt to formu.

13.PANTS: VIRSBŪVE

13.1 Ārpuse

Atļautas jebkādas aerodinamiskas palīgierīces (bodi) ,tām jābūt droši nostiprinātām uz automobiļa.

Atļauts atlocīt spārnu metāliskās malas vai samazināt plastmasas malas, ja tās izvirzās riteņa arkā.

Riteņu arku iekšpusē esošās skaņas izolācijas plastmasas daļas drīkst demontēt.

Virsbūves spārnus, motora pārsegu un bagāžas vāku drīkst aizstāt ar plastmasas vai citu kompozītu šķiedras materiālu saglabājot tā funkciju.

Virsbūves durvis un jumtu drīkst aizstāt ar plastmasas vai citu kompozītu šķiedru materiālu, saglabājot tā oriģinālo formu un funkciju tikai gadījumos ja ir uzstādīts drošības karkass atbilstoši punkta 6.6 prasībām.

Jumta lūka, gadījumos ja ir uzstādīts drošības karkass ir jābūt viengabala aiztaisītai, izmetinātai.

Drīkst ņemt skaņas izolācijas materiālus un pretkorozijas aizsardzības materiālus.

Atļauts demontēt ārējās dekoratīvās aizsarg līstes.

Buferi ir obligāti visas sacensības laikā, to stiprinājumi nav reglamentēti ar nosacījumu, ka buferu atrašanās vieta paliek neizmainīta.

Virsbūves apakšdaļas aizsargu uzstādīšana nav reglamentēta.

Pneimatiski domkrati ir atļauti, un tos drīkst stiprināt pie drošības karkasa.

Saspīestā gaisa padeves savienojumam jāatrodas tālāk aizmugurē aiz pakalējās ass centrālās līnijas, un savienojums nedrīkst izvirzīties ārpus virsbūves.

Virsbūvi drīkst pārveidot laukumā, kas nepārsniedz 100 cm², lai izveidotu šī savienojuma korpusu.

Jābūt vismaz vienam strādājošam vējstikla tīrītājam pilota pusē.

Automobilim obligāti jābūt aprīkotam ar salona atpakaļskata spoguļi. Virsbūves ārējie spoguļi nav reglamentēti.

To forma nav reglamentēta.

Virsbūves nesošo komstrukciju no uguns sienas ne tālāk kā 100 mm aiz dzinēja uz priekšas (skatoties no sāniem), atļauts aizstāt ar drošības karkasa cauruļu tipa stieņu konstrukcijām kas ir tiešā saiknē ar drošības karkasa pamata konstrukciju, šo cauruļu minimālais diametrs ir 38 x 2,5 mm vai 40 x 2,0 mm. Virsbūves priekšdaļa no šīs konstrukcijas uz priekšu ir brīva, bet šai konstrukcijai ir jābūt kā triecienu slāpētājam. Priekšējā bufera iekšpusē triecienu šķērslis stienis ir obligāts, tas nedrīkst būt šaurāks par priekšējo riteņu rumbu bāzi.

Virsbūves aizmugurējās nesošās konstrukcijas aiz pilota sēdekļa ir atļauts aizstāt ar drošības karkasa tipa stieņu konstrukcijām kas ir tiešā saiknē ar virsbūves drošības karkasa galveno loku u aizmugurējām atsaitēm, šo cauruļu minimālais diametrs ir 38 x 2,5 vai 40 x 2,0 mm.

Gadījumos lai uzstādītu cita tipa dzinēju un ātrumkārbu ir

atļauta **dalēja** virsbūves tuneļa un motortelpas ugunsienas pārbūve. Aizliegts pilnībā pārbūvēt oriģinālo virsbūves sliekšņu un grīdu konstrukciju, kā arī jumta priekšējos un vidējos statņus. Jāzaglabā oriģinālās virsbūves durvju ailes līdz pilota sēdekļa aizmugurei, šo konstrukciju izmaiņas nedrīkst rast aizdomas par konstrukcijas drošību.

Par virsbūves konstrukcijas izmaiņu atbilstību un drošību lemj drošības karkasa sertifikāta izsniedzējs, sacensību laikā Tehniskais komisārs.

13.2 Virsbūves stiklojums

Virsbūves stiklojums ir obligāts. Ja tiek saglabāts oriģinālais stiklojums obligāti sānu un aizmugurējo stiklu, kā arī aiz muguras un sānu skata spoguļus jāpārklāj ar caurspīdīgu, bezkrāsainu drošības plēvi, kuras biezums nepārsniedz 100 mikronus, lai novērstu stikla lausku šķīšanu sadursmes gadījumā. Virsbūves vējstiklam obligāti jābūt vairākslāņu (Triplex) tipa. Citi virsbūves stikli drīkst būt aizstāti ar caurspīdīgu min 3 mm Polikarbonāta materiālu.

Jebkāds stikla tonējums ir aizliegts, izņemot rūpniecisko tonējumu.

13.3 Kabīne

Pasažiera un aizmugurējo(-os) sēdekli(-ļus)drīkst demontēt.

Atļauta visu izolējošo, skaņas izolācijas un apdares materiālu, kā arī oriģinālo drošības jostu un paklāju demontāža.

Nedrīkst demontēt priekšējo vadītāja un blakussēdētāja durvju apdares paneļus.

Tie var būt oriģinālie vai izgatavoti no vismaz 0,8 mm biezas metāla loksnes, no vismaz 1 mm biezas oglekļa šķiedras vai vismaz 2 mm bieza cita cieta un nedegoša materiāla.

Paneļiem pilnībā jānosēd durvis, to rokturi, slēdzenes un stiklu pacelšanas mehānismi.

Elektrisko logu mehānismi nav reglamentēti.

Papildu aprīkojums, kas neatstāj ietekmi uz automobiļa uzvedību, tāds kas padara automobiļa interjeru estētiskāku vai komfortablāku (apgaisojums, apsilde, radio utt.) ir atļauts **demontēt** ar nosacījumu, ka tas nekādā mērā, pat pastarpināti neiespaido motora, stūres iekārtas, transmisijas, bremžu vai stabilitātes uz ceļa raksturlielumus.

Oriģinālo gaisa kondicionēšanas sistēmu drīkst demontēt.

Oriģinālās apsildes iekārtas drīkst aizstāt ar citām.

Iekšējās apsildes ierīces ūdens pieplūdi drīkst bloķēt, lai izvairītos no ūdens izšķīšanās sadursmes gadījumā, ja pieejama elektriska vai līdzīga pret aizsvīšanas sistēma.

Atļautas versijas ar stūri kreisajā pusē un labajā pusē ar nosacījumu, ka oriģinālais automobilis un pārveidotais automobilis ir mehānikas ziņā ekvivalents detaļas un funkcijas saglabājas tādas, kā paredzējis izgatavotājs.

Visām vadības ierīcēm jābūt izgatavotāja piegādātām. Ja vadības ierīces ir pašizgatavotas vai kā citādi izmainīta to oriģinālā konstrukcija tām obligāti jābūt izgatavotām no metāla un to konstrukcija un izpildījums nedrīkst rast aizdomas par konstrukcijas drošības neatbilstību.

Par šo konstrukcijas izmaiņu atbilstību lemj sacensību Tehniskais komisārs.

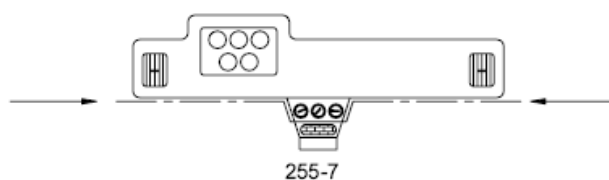
Sēdekļa stiprinājuma vietas drīkst pārveidot atbilstoši iepriekšminētajiem apakšpunkta nosacījumiem. Stūres rats nav reglamentēts, bet tam jābūt noslēgtam.

Obligāti stūres pretaizdzīšanas sistēmas slēgmehānismu jāpadara nefunkcionējošu.

13.4 Mēraparātu panelis

Mēraparātu panelis (torpeda) ir obligāts. Apdares paneļus, kas atrodas zemāk par mērinstrumentu paneli un nav tā sastāvdaļas, drīkst demontēt.

Atļauts demontēt centrālās konsoles, ja tā nesatur ne apsildi, ne instrumentus (skatīt attēlu 255-7).



Mērinstrumenti nav reglamentēti. Tomēr to instalācija nedrīkst saturēt nekādu risku.

Standarta slēdžus drīkst aizstāt ar citādas konstrukcijas slēdžiem un izvietot citur mērinstrumentu paneli vai centrālajā konsolē. Jebkādas atveres, kas saistītas ar šādiem pārveidojumiem, ir jānosedz.

14.PANTS: ELEKTROIEKĀRTA

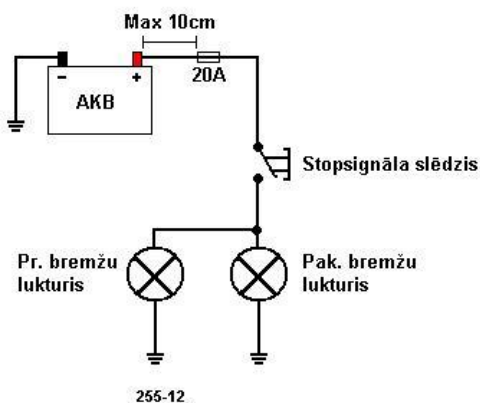
14.1 Vadi

Motoru vadu kūlis nav reglamentēts.

Visiem vadu kūļiem kas atrodas tiešā izplūdes, turbīnas tuvumā jābūt aizsargātiem ar karstumizturīgu nedegošu materiālu, vai jālieto karstumizturīga aizsargsiena.

Citi elektrības vadu kūļi nav reglamentēti ar nosacījumu, ka tie atbilst šādiem nosacījumiem.

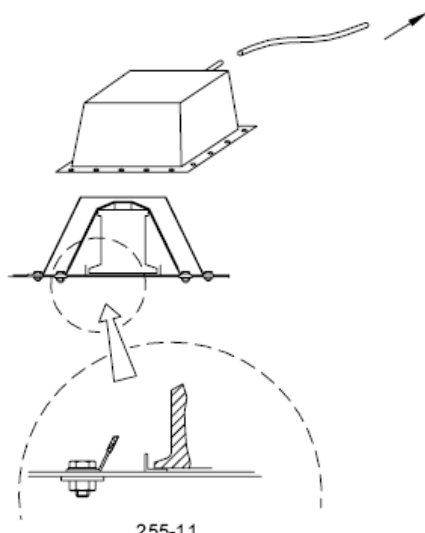
Automašīnai jābūt aprīkotai ar atsevišķu bremžu gaismu vadu sistēmu (skatīt attēlu 255-12). Visiem shēmā esošajiem vadiem jābūt sarkanā krāsā, vadiem un to savienojumiem jābūt viegli pārdzjamiem, minimālais vada dzīslas biezums 1,5mm šķērssriegumā.



14.2 Akumulatoru baterija

Akumulatoru baterijas(-u) marka un ietilpība nav reglamentēta. Jebkurā brīdī jābūt iespējai iedarbināt motoru, izmantojot automobilī esošo akumulatoru bateriju.

Katrai akumulatoru baterijai jābūt droši nostiprinātai un nosegtai, lai izslēgtu īssavienojumu vai noplūdi. Ja akumulatoru baterija jānostiprina vietā, kas atšķiras no oriģinālās, tā jānostiprina pie virsbūves, izmantojot metāla pamatni un divas metāla skavas ar izolējošu pārklājumu, kuras stiprinās pie grīdas ar bultskrūvēm un uzgriežņiem. Šo skavu piestiprināšanai jāizmanto vismaz 10 mm bultskrūves



un zem katras bultskrūves vismaz 3 mm biezas starplikas ar laukumu vismaz 20 cm² virsbūves metāla pretējā pusē. Akumulatoru baterijai jābūt nosegtai ar sūces drošu plastmasas kastī, kas stiprinās neatkarīgi no akumulatoru baterijas. Tās novietojums nav reglamentēts; tomēr kabīnē to drīkst novietot tikai aiz priekšējiem sēdekļiem. Tādā gadījumā aizsarg kastei jā satur gaisa ieplūdes atveri un izplūdes atveri, kas izvada gaisu ārpus kabīnes (skatīt attēlus 255-10 un 255-11). Ja kabīnē esošā akumulatoru baterija ir sausā baterija, tai jābūt elektriski aizsargātai ar vāku, kas to pilnībā nosedz.

14.3 Generators

Nav reglamentēts.

14.4 Apgaismošana

Jā saglabā apgaismošanas ierīces, tām jābūt funkcionējošām visas sacensības laikā, izņemot miglas lukturiem, numuru apgaismojumam un pagriezienu rādītājiem.

Galveno lukturu augšējās un apakšējās šķautnes drīkst aizklāt ar līmes lentu.

Tomēr vismaz 4 cm platai joslai, kas sakrīt ar plakni, kura paralēla automobiļa šķērss asij, un ir simetriska pret spuldzes centru, jāpaliek brīvai visā galvenā luktura platumā.

14.5 Drošinātāji

Elektriskās ķēdes drīkst papildināt ar drošinātājiem.

Drošinātāju kastī drīkst demontēt vai pārcelt uz citu vietu.

14.6 Galvenais masas slēdzis.

Galvenais masas slēdzis ir obligāts, tam jāpārtrauc visas elektriskās ķēdes (akumulatora, ģeneratora vai dinamo, gaismas, skaņas signālu, elektrisko vadības ierīču utt.) un motora darbība.

Tam jābūt dzirksteļu drošam modelim un pieejamam no vieglās automašīnas iekšpuses un ārpusē.

Slēgtu automašīnu ārpusē slēdža iedarbināšanas sistēmai jāatrodas vējstikla stiprinājuma zemākajā daļā.

Tas jāapzīmē ar sarkanu dzirksteļu zilā trijstūrī ar baltu malu; trijstūra pamatnei jābūt vismaz 12 cm garai.

Prasība pēc ārpusē esošas slēdža iedarbināšanas sistēmas attiecas tikai uz slēgtām automašīnām.

15.PANTS: BAROŠANAS SISTĒMA

15.1 Degvielas tvertne

Drīkst saglabāt oriģinālo degvielas tvertni.

Atļauts uzstādīt FT3 1999, FT3.5 vai FT5 degvielas tvertnes, kas atbilst FIA specifikācijām J – 253.nod.14.punkts.

Ieteicams FT3 1999, FT3.5 vai FT5 degvielas tvertnes papildīt ar MIL-B-83054 vai D-Stop tipa drošības putām.

Pieļaujama šo degvielas tvertņu lietošana ar beigušos homologācijas termiņu.

Kā arī pieļaujama pašizgatavotu degvielas bāku lietošana, šo bāku konstrukcijai jāatbilst visām drošības pamatprasībām ar drošības vārstu bākas ventilācijas sistēmā, par katru konkrēto gadījumu lemj sacensību tehniskā komisija.

Degvielas tvertņu novecošana izsauc ievērojamu stiprības rādītāju pasliktināšanos.

Uzpildes atveru atrašanās vieta nav reglamentēta, izņemot logu paneļus, un tās nedrīkst izvirzīties ārpus virsbūves perimetra. Ja degvielas uzpildes atvere netiek izmantota, tā hermētiski jānoslēdz.

Oriģinālo oglekļa filtru no degvielas tvertnes gaisa kanāla, kā arī tā vadības bloku drīkst demontēt.

Degvielas bākas stiprinājumi un atrašanās vieta nekādā veidā nedrīkst ietekmēt automobiļa drošību.

Degvielas tvertnes kopējais tilpums nedrīkst pārsniegt 100 litrus.

Uzpildīšanas atveres un degvielas tvertnes ventilācijas atveres savienojumiem jābūt aizsargātiem ar ugunsdrošu un šķidrumsdrošu aizsargierīci.

Ja benzīna tvertne atrodas automobilī ar aizmugurējām durvīm, bagāžas nodalījumā, vai salonā aiz pilota sēdekļa tvertnei jābūt

aizsargātai ar ugunsdrošu un šķidrumdrošu metāla aizsarg kasti.

Ja oriģinālā degvielas tvertne oriģinālajā vietā tiek aizstāta ar FT3 1999, FT3.5 vai FT5 degvielas tvertni, jaunais mezglis nedrīkst izvirzīties zemāk automobiļa apakšā nekā oriģinālā tvertne.

Visos gadījumos starp kabīni un bagāžas nodalījumu jābūt ugunsdrošai un šķidrumdrošai starpsienai.

15.2 Cauruļvadi un sūkņi.

Visiem šķidrumu saturošiem cauruļvadiem ir jābūt pasargātiem ar aizsargu no rotējošiem vai karstuma izdalošiem mehānismiem ja tie atrodas tiešā to tuvumā.

Ieteicams lietot aviācijas kvalitātes benzīna cauruļvadus.

Benzīna, eļļas, hidraulikas un dzesēšanas cauruļvadu un sūkņu uzstādīšana šķērsojot pilota kabīni jābūt atbilstoši J- pielikuma 253-3.apakšpunkta nosacījumiem.

Sūkņiem jābūt nošķirti no kabīnes ar ugunsdrošu un šķidrumdrošu aizsargierīci.

16.PANTS: VILKŠANAS CILPA

Automašīnas priekšā un aizmugurē jābūt vilkšanas cilpām, visas sacensības laikā.

Vilkšanas cilpas nedrīkst izvirzīties ārpus mašīnas gabarītiem. Tai jābūt labi redzamai, nokrāsotai dzeltenā, sarkanā vai oranžā krāsā un atzīmētām ar bultiņu.

17.PANTS: VELKOŠO RITĒŅU PIEDZIŅA.

Automašīnām kas rūpnieciski ražotas ar FWD vai AWD transmisijas piedziņu ir atļauta pārbūve uz RWD piedziņu. Ievērojot punkta 9.1. – 9.2. un 13.1. priekšnosacījumus. Par katru šo gadījumu lemj sacensību tehniskais komisārs.

18. PANTS: AUTOMOBILU KOPSKATS

Automobilim jābūt bez izteiktiem vizuāliem un konstruktīviem defektiem (rūsa, stipri deformētas virsbūves daļas, stipri saplaisājuši stikli tiešās redzamības zonā utml.), kuri var jebkādā veidā ietekmēt sacensību drošību vai radīt negatīvu iespaidu par tām.

Automobiļa krāsojumam ierobežojumu nav, izņemot sacensību Nolikumā minētās prasības.

Katram automobilim jābūt apgādātam ar starta numuriem un sacīkšu Nolikumā reglamentētajiem uzrakstiem (reklāmu), ko nodrošina Organizators.

Durvju, motora pārsega, spārnu utt. saskares vietas ar virsbūvi aizlīmēt nav atļauts.

19. PANTS: NOBEIGUMS

Tehniskajos noteikumos var tikt ieviesti papildinājumi vai precizējumi neskaidrām situācijām, kurus rakstiski apstiprina LAF Šosejas komisijas divas nedēļas pirms to stāšanās spēkā. Braucēja pienākums ir pierādīt automobiļa atbilstību šiem noteikumiem.

Par neskaidriem jautājumiem tiek rekomendēts konsultēties LAF Šosejas komisijā.

20.PANTS: VALODA

Domstarpību gadījumā noteicošā ir šo noteikumu versija Latviešu valodā.