

## ПРИЛОЖЕНИЕ 1. ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К АВТОМОБИЛЯМ УЧАСТНИКОВ

### ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

**1.1.** Допускаются кузовные легковые автомобили серийного производства с двигателями внутреннего сгорания, с закрытыми колесами, капотом, лобовым стеклом, с приводом исключительно на заднюю ось, подготовленные в соответствии с настоящими Техническими требованиями (далее ТТ).

Разрешены купе, седаны, хетчбэки, родстеры, пикапы, универсалы, кабриолеты, если таковыми были базовые транспортные средства. Допускаются внесённые в автомобиль изменения, благодаря которым привод осуществляется только на заднюю ось. К участию не допускаются автомобили, привод которых изменён на задний с применением электронных устройств (контроллеры полного привода).

**1.2.** К участию в соревнованиях не допускаются спортивные прототипы и транспортные средства на пространственной раме.

**1.3.** Разрешаются только те изменения оригинальных деталей, узлов и агрегатов, а также установка или снятие оборудования и принадлежностей, которые четко регламентированы настоящими ТТ. Любые изменения, явно не оговоренные в данных требованиях, ЗАПРЕЩАЮТСЯ.

**1.4.** Ни одна деталь автомобиля, стоящего на колесах (кроме эластичных брызговиков), не должна касаться поверхности дороги, даже если спущены обе шины с одной стороны автомобиля.

**1.5.** Автомобиль не должен иметь течей ГСМ (горюче-смазочных материалов).

**1.6.** Автомобиль, конструкция которого признана опасной, может быть не допущен к соревнованиям или исключен из них решением Технического комиссара.

### ДВИГАТЕЛЬ, КПП И ЕГО СИСТЕМЫ

**2.1.** Рабочий объем и модель двигателя не ограничены.

**2.2.** Система смазки свободная, в том числе с сухим картером.

**2.3.** Разрешается открытая система вентиляции картера с применением маслоуловительного бачка емкостью не менее 0,5 л. с возможностью отслеживания его наполненности. Запрещено устанавливать вентиляционный бачок картерных газов вблизи элементов системы выпуска отработанных выхлопных газов.

**2.4.** Патрубки между корпусом воздушного фильтра и карбюратором/дроссельной заслонкой (при использовании системы впрыска), а также сам фильтр свободные. При этом забор воздуха не может осуществляться из кабины или пространства, из которого осуществляется забор воздуха для вентиляции кабины.

**2.5.** Интеркуллер, принцип его работы и место расположения не ограничивается в пределах периметра кузова, видимого сверху. Охлаждение свободно вытекающими жидкостями запрещено.

**2.6.** Турбина, компрессор и их количество не ограничиваются.

**2.7.** КПП (автоматическая, механическая, кулачковая с поисковым механизмом выбора передачи или секвентальным) не ограничивается.

**2.8.** Ресиверы, воздушные патрубки, форсунки и их количество, дроссельные заслонки, их диаметр и количество свободные.

**2.9.** Система выпуска не ограничивается. На всех автомобилях должна быть установлена система выпуска отработавших газов от двигателя, направленная в сторону от водителя и топливного бака. Система выпуска должна быть металлической. Все компоненты системы выпуска должны быть надежно соединены друг с другом, а также с кузовом или рамой автомобиля и не

выступать за периметр автомобиля, видимый сверху, более чем на 100 мм. Запрещено выводить какие-либо элементы выхлопной системы в капот.

**2.10.** Разрешено любое жидкое углеводородное топливо (бензин, дизельное топливо, бутан-пропановая газовая смесь). При использовании в качестве топлива газовой смеси необходимо иметь паспорт на газовое оборудование и свидетельство об установке оборудования на специализированном предприятии. Использование метанола, нитрометана, оксидпропилена и гидразина запрещено.

**2.11.** Оригинальный расширительный бачок охлаждающей жидкости может быть заменен на другой.

**2.12.** В случае нахождения в салоне элементов системы охлаждения с теплоносителем, эти элементы должны быть закрыты защитными термостойкими кожухами.

**2.13.** Трубопроводы охлаждающей жидкости и их арматура свободные. Разрешается замена материала и диаметра трубопроводов.

**2.14.** Разрешено использование блокирующихся и самоблокирующихся дифференциалов.

**2.15.** Количество и места расположения опор ДВС свободные.

## **ПОДВЕСКА**

**3.1.** Амортизаторы, пружины, торсионы и рессоры свободные. Разрешается установка дополнительных амортизаторов и кронштейнов их крепления.

**3.2.** На автомобилях разрешается:

- установка дополнительных реактивных тяг задней подвески;
- замена тяги «Панара» на «параллелограмм Уатта».

**3.3.** Разрешается изменение, снятие оригинальных и установка дополнительных стабилизаторов поперечной устойчивости.

**3.4.** Разрешается изменение поворотных цапф и рычагов подвески при помощи специального оборудования или сварки изменяемых частей.

**3.5.** Разрешается замена рулевого редуктора на рулевую рейку.

**3.6.** Разрешается замена резинометаллических шарниров рычагов и амортизаторов на шарниры типа ШС.

**3.7.** Длина, число витков, диаметр прутка, внешний диаметр пружин свободные.

**3.8.** Разрешается дополнительное крепление концевых витков пружины к опорам. Опоры пружин могут быть изменены, в том числе с добавлением материала.

**3.9.** Разрешается использование регулируемой по высоте нижней опоры пружины.

**3.10.** Разрешается использование ограничителя хода подвески.

**3.11.** Продольные растяжки передней подвески и их кронштейны свободные.

**3.12.** Разрешается замена эластичных элементов крепления подрамника к кузову.

**3.13.** Разрешается усиление кронштейнов подрамника.

**3.14.** Разрешается усиление кронштейнов стойки подвески.

**3.15.** Разрешается применение любых телескопических гидравлических (газонаполненных) амортизаторов.

**3.16.** Разрешается установка верхних регулируемых опор стоек McPherson. Конструкция опор свободная.

**3.17.** Диаметр стабилизатора поперечной устойчивости свободный. Разрешается замена упругих элементов стоек крепления стабилизатора.

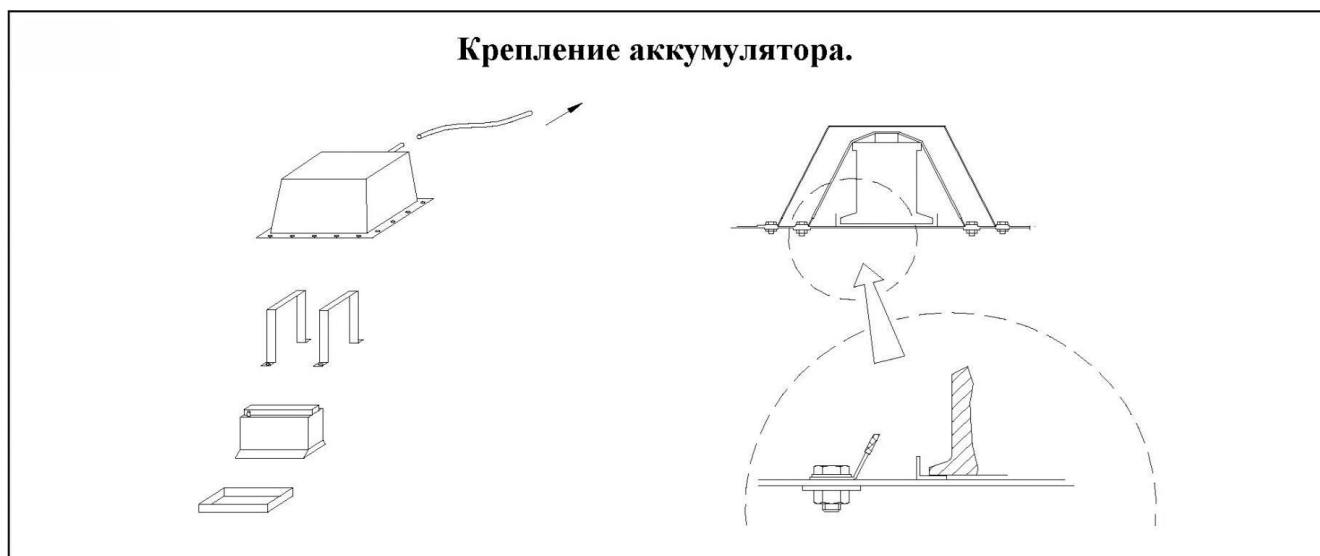
**3.18.** Расположение точек крепления задних и передних амортизаторов к кузову и балке не ограничено. Разрешается усиление балки задней подвески, в том числе с добавлением материала. Разрешается усиление кронштейнов крепления балки к кузову.

**3.19.** Разрешается изменение углов установки задних колес с использованием клинообразной проставки.

**3.20.** Разрешается модификация кузова автомобиля для установки различных систем подвески и рулевого управления. Точки крепления амортизаторов, стоек и т.д. могут усиливаться произвольной конструкцией, обеспечивающей большую жёсткость.

## ЭЛЕКТРООБОРУДОВАНИЕ

- 4.1.** Стартер, генератор, АКБ свободные. Разрешается изменение оригинальных и установка дополнительных элементов электрооборудования.
- 4.2.** Осветительные приборы (передние фары, либо противотуманные фары, расположенные спереди, а также задние фонари) должны быть исправны.  
Разрешается установка ходовых огней в корпус оригинальной фары или повторяющий форму оригинальной фары. Разрешается снятие одной фары и/или фар дальнего света, если они выполнены в отдельном от фар ближнего света корпусе. Если фары автомобиля выполнены из стекла, то они должны быть дополнительно оклеены прозрачной плёнкой, не позволяющей разлететься осколкам в случае их разбивания.
- 4.3.** Обязательно оборудовать автомобиль главным выключателем электрооборудования. Этот выключатель должен выключать всё электрооборудование автомобиля, включая цепь зажигания (т.е. глушить двигатель). Он должен иметь два привода:
- внутренний, доступный водителю, нормально сидящему на своем месте и пристегнутому ремнями безопасности;
  - наружный, расположенный перед лобовым стеклом. Он должен иметь ясно обозначенные положения «Включено» и «Выключено». Выключатель обозначается красной стрелкой в голубом треугольнике с белой окантовкой. Сторона треугольника по окантовке не менее 120 мм.
- 4.4.** Для всех автомобилей обязательна установка наружного и внутреннего главных выключателей электрооборудования в соответствии с пунктом 4.3 данного Технического Регламента.
- 4.5.** Аккумулятор и его клеммы должны быть закрыты сверху диэлектрическим материалом (пластмассы или резина). При изменении расположения аккумулятора его крепление должно отвечать следующим требованиям (Рис. 2):
- аккумулятор должен располагаться на металлическом поддоне с закраинами, охватывающими его с боков;
  - рекомендовано крепить аккумулятор минимум двумя стальными лентами с изолирующими прокладками, размером не менее 20X0,8 мм, охватывающими его и закрепленными на кузове болтами диаметром не менее 10 мм;
  - рекомендовано, в местах крепления лент кузовов должен быть усилен металлическими пластинами площадью не менее 20 кв. см. и толщиной не менее 3 мм;
  - аккумулятор, расположенный в салоне (даже если это штатное расположение), должен быть закрыт пластиковым кожухом, предохраняющим от утечек электролита и закрепленным независимо от аккумуляторной батареи. Этот защитный кожух должен иметь вентиляцию наружу автомобиля.



- 4.6. Разрешено переносить блок предохранителей в удобное место. Электронные блоки управления ДВС, КПП и т.д. свободные.
- 4.7. 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.
- 4.8. Разрешено модернизировать и прокладывать электропроводку на своё усмотрение, при условии обеспечения работоспособности световых приборов и щёток стеклоочистителей. Электропроводка и все контакты должны быть заизолированы.
- 4.9. Отверстия в кузове для прохода пучков проводов должны иметь резиновую окантовку, плотно охватывающую проходящий пучок проводов.

### ТРУБОПРОВОДЫ И НАСОСЫ

- 5.1. Разрешается размещение трубопроводов в салоне, при этом они должны быть металлическими или авиационного типа. Топливопроводы в салоне не должны иметь разъемов, кроме резьбовых разъемов в местах прохождения через панели кузова.
- 5.2. Количество, марка и месторасположение насоса (кроме салона автомобиля) не ограничивается. При расположении топливных насосов внутри салона необходимо заключить их в контейнер, устойчивый к жидкостям и пламени.
- 5.3. Допускается замена оригинального топливного бака на не оригинальный.
- 5.4. Магистрали для охлаждения масла ДВС могут быть металлическими или авиационного типа (маслостойкий шланг в металлической оплётке). Месторасположение радиатора охлаждения масла ДВС свободное, но он не должен выступать за периметр автомобиля, видимый сверху, в любом случае он должен быть надёжно закреплён к неподвижным элементам кузова и не иметь течей.
- 5.5. Запрещается прокладка топливных, масляных, тормозных магистралей в непосредственной близости от карданного вала.

## КУЗОВ

- 6.1. Для автомобилей Участников рекомендовано наличие каркаса безопасности, соответствующего Главе 8 Статьи 253 Приложения «J» МСК FIA и Приложению 14 КиТТ. Так же допускаются болтовые каркасы безопасности, сертифицированные производителем для установки в данную модель автомобиля.
- 6.2. Для автомобилей с открытым верхом обязательно применение каркаса, соответствующего главе 8 статьи 253 приложения «J» МСК FIA.
- 6.3. В местах, где возможен контакт частей тела водителя с каркасом безопасности, рекомендуется применять для защиты невоспламеняющиеся накладки на каркас.
- 6.4. Разрешается установка съемных распорок в точках крепления элементов подвески, закрепленных с помощью инструмента.
- 6.5. На автомобилях, **не оборудованных сварным каркасом безопасности**, должны быть установлены двери, предусмотренные заводом-изготовителем. Использование дверей из композитных материалов запрещено. Также запрещается вносить изменения в заводскую конструкцию дверей.
- 6.6. Разрешается заменять материал обивки дверей на металлический материал толщиной не менее 1мм и неметаллический материал толщиной не менее 2 мм, не поддерживающий горение. На автомобилях с типом кузова «седан» и имеющих 4 двери разрешается удаление внутренних обшивок задних пассажирских дверей.
- 6.7. На автомобилях, оборудованных сварным каркасом безопасности, разрешается использование дверей из композитных материалов.
- 6.8. Допускается установка боковых и задних стекол, выполненных из поликарбоната (прозрачный пластик, не образующий острых кромок при его разрушении), толщиной не менее 3 мм и жестко закрепленных. Рекомендуется их вклеивание или установка соответствующих уплотнителей.
- 6.9. При условии замены стекол на стекла, выполненные из поликарбоната, разрешается демонтаж штатного устройства подъема стекла, а также монтаж в боковых стеклах из поликарбоната подвижных форточек для вентиляции воздуха размером не более 25x35 см.
- 6.10. Обязательно применение только оригинального (предусмотренного заводом изготовителем) лобового стекла.
- 6.11. Лобовые стекла должны быть только многослойными. На лобовом стекле не допускаются сквозные трещины и сколы на внутренней поверхности. При их возникновении, равно как и при утрате любого стекла в ходе соревнования, водители должны использовать шлемы закрытого типа с защитными стеклами.
- 6.12. Автомобиль должен быть оборудован эффективно действующим очистителем лобового стекла, который должны обеспечивать обзор со стороны водителя.
- 6.13. Стекла, кроме лобового, должны быть оклеены изнутри предохранительной пленкой для защиты от разрушения и образования осколков в случае аварии. Поликарбонат, установленный вместо штатных стёкол, может быть оклеен изнутри предохранительной плёнкой.
- 6.14. Разрешается удалять переднее пассажирское сидение, задние сидения (подушки и спинки) с элементами крепления, обивку потолка вместе с креплениями, центральную консоль с элементами ее крепления, кожух рулевой колонки, оригинальные подлокотники, ковры и термо-шумоизоляцию салона. Разрешается удалять обивку багажника.
- 6.15. На всех автомобилях обязательна замена сидения пилота на сидение спортивного типа с действующей или просроченной омологацией FIA (Стандарт 8855/1999 или 8862/2009) или РАФ (РАФ-С-04/03, РАФ-С-04/01, РАФ-С05/01).
- 6.16. В случае, если для крепления сидений не использованы штатные места крепления, крепления сидений должны соответствовать приложению J МСК FIA 2007. При установке сидений спортивного типа их крепления должны соответствовать ст. 253 п. 16 приложения «J» МСК FIA.

- 6.17.** Автомобиль Участника должен быть оборудован ремнями безопасности спортивного типа.
- 6.18.** В автомобиле для каждого сиденья должны быть установлены ремни безопасности. Обязательны ремни, состоящие из двух плечевых и одной поясной лямки. Точки крепления на кузове: для поясной лямки – две; для плечевых лямок – две или, возможно, одна, симметричная относительно сиденья. Обязательно использование омологированных ремней безопасности. Допускается использование ремней с истекшим сроком омологации. Ремни должны быть оборудованы замком с рычагом поворотного типа или замком с кнопкой нажимного действия. Крепления ремней безопасности должны соответствовать приложению J МСК FIA
- 6.19.** Ремни не должны иметь надрывов или потертостей материала строп, деформации или коррозии металлических частей. Любой комплект ремней, который не функционирует в полной мере или повреждён, должен быть заменен.
- 6.20.** Рекомендовано наличие стропореза, закреплённого в месте, легко доступном водителю, нормально сидящему на своем месте и пристегнутому ремнями безопасности.
- 6.21.** В случае установки ремней, соответствующих стандарту FIA, их крепление должно осуществляться согласно ст. 253.6.2. приложения «J» МСК FIA.
- 6.22.** Салон автомобиля должен быть отделен от моторного отсека и топливного бака, включая его заправочную трубу и горловину, перегородками из негорючего материала, непроницаемыми для жидкостей и пламени. Моторный щит может подвергаться модификациям с применением материала с не худшими характеристиками, чем заводской.
- 6.23.** Механизмы запираания дверей и капотов должны быть в рабочем состоянии. Разрешается удаление серийного замка капота или крышки багажника при наличии установленных пружинных фиксаторов количеством не менее двух штук.
- 6.24.** Разрешается дополнительная проварка заводских швов и стыков.
- 6.25.** Материал бамперов может быть изменен при сохранении формы. Разрешается удалять крепления бамперов к крыльям и декоративную решётку.
- 6.26.** Разрешается установка дефлекторов (расширителей крыльев) из неметаллического материала. Разрешается завальцовка отбортовок внутрь.
- 6.27.** Разрешается замена крыльев, капота и крышки багажника на аналоги, изготовленные из стекловолокна или пластика. Не допускается отсутствие внешних элементов кузова (передние и задние крылья, капот, крышка багажника, двери, бампер). Исключение составляют передний и задний бампер, а также любое стекло, повреждённые в ходе тренировки, квалификации или гонке.
- 6.28.** В автомобилях, оборудованных каркасом безопасности, соответствующим главе 8 статьи 253 приложения «J» МСК FIA, разрешается замена всех навесных панелей на аналоги из стекловолокна или пластика.
- 6.29.** Разрешается делать вырезы в капоте для охлаждения ДВС. Рекомендовано закрывать отверстия металлической сеткой. Вырезы не должны пересекать силовые элемента капота.
- 6.30.** Спереди и сзади автомобиль должен быть оборудован буксировочными проушинами (кольцами), выступающими за периметр автомобиля не более чем на 100 мм и способными выдержать усилие, применяемое к ней для буксировки автомобиля. Допускается применение проушин для буксировки автомобиля из гибкого материала (трос, ремень и иные материалы). Также возможно применение жёсткой проушины с эластичной петлей (рекомендовано для автомобилей со стандартными проушинами для буксировки). Проушины должны быть окрашены в яркий, контрастный с основным цветом кузова, цвет. Обязательно нанесение указателя места расположения буксировочной проушины, выполненного в виде стрелки, окрашенной в контрастный яркий цвет.
- 6.31.** Разрешается замена оригинальных внешних зеркал заднего вида на аналоги сторонних производителей. Удаление наружных зеркал заднего вида запрещено.

6.32. В крышу автомобиля разрешается монтаж люка и прочих элементов для забора или отвода воздуха из салона. При этом повреждение силовых элементов крыши запрещено.

6.33. Антикрылья, спойлеры свободные.

6.34. На автомобилях, не оборудованных каркасом безопасности, соответствующем главе 8 статьи 253 приложения «J» МСК FIA запрещено удалять и облегчать несущие элементы кузова.

6.35. Разрешено усиление кузова материалом, прилегающим к нему и повторяющим форму без изменения внешнего вида, при этом изготовление кронштейнов крепления двигателя, трансмиссии и подвески может отходить от этих требований.

6.36. Допускается замена части несущих элементов кузова (заднего и переднего лонжеронов) на свободную конструкцию, обеспечивающую жесткость кузова, в соответствии с рисунком (часть, находящаяся за пределами осей A1-A1 и A2-A2).

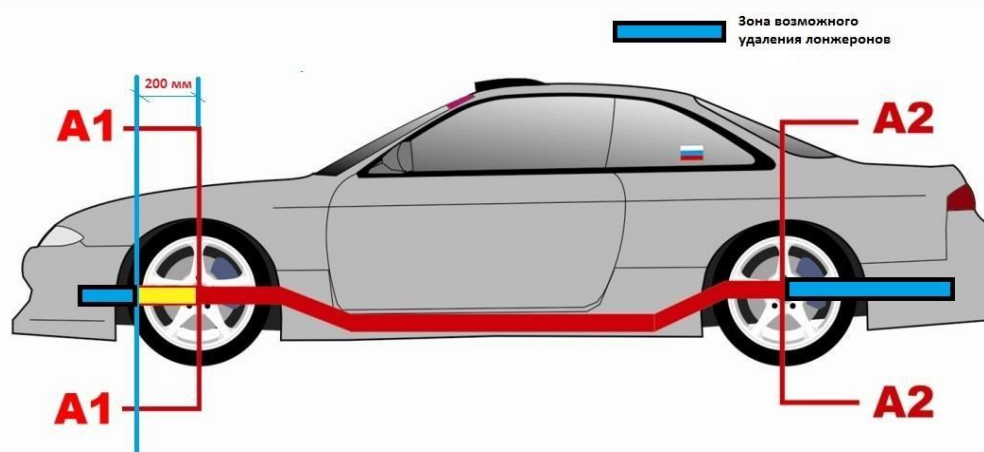


Рисунок 3-2

6.37. При модификации панелей и элементов несущего кузова новые детали должны быть стальными толщиной не менее 0,8 мм.

6.38. Разрешается изменение кузова для организации привода на заднюю ось по рекомендациям ст. 279 Приложения «J» МСК FIA для дивизиона «2».

6.39. Автомобиль должен иметь презентабельный внешний вид и соответствовать уровню турнира. Автомобиль с ненадлежащим внешним видом может быть не допущен к соревнованиям или исключен из них решением Руководителя гонки.

## КОЛЕСА И ШИНЫ

7.1. Разрешается заменять болты крепления колес на шпильки, при этом количество и диаметр шпилек не могут быть уменьшены. Шпильки не должны выступать за плоскость установленного комплектного колеса.

7.2. Разрешается применение проставок колес. Рекомендуется установка проставок с двойной центровкой DIA.

7.3. Запрещается применение шин, имеющих повреждения каркаса.

7.4. Применение шипованных шин и шин с внедорожным протектором (с грунтозацепами или резиновыми шипами) запрещено.

**Определение:** внедорожным считается протектор, если зазор между двумя шашками, измеренный вдоль или поперек беговой дорожки, превышает 15 мм. Измерение проводится у основания шашки.

- 7.5. На время проведения Соревнования запасные колеса и нестандартные кронштейны их крепления должны быть удалены.
- 7.6. Декоративные колпаки, закрывающие колёсный диск, должны быть демонтированы.
- 7.7. Запрещается демонтаж хотя бы одной шпильки или одного болта крепления колеса.
- 7.8. 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 «PCT», либо обозначение DOT).
- 7.9. Комплектное колесо не должно выступать за периметр кузова, видимый сверху.
- 7.10. Использование спортивных шин (слик) на задней оси – не допускается. Максимальная ширина шин на задней оси не может превышать 245 мм.
- 7.11. Тип и размер шин на передней оси не регламентируется.

### **ТОРМОЗНАЯ СИСТЕМА**

- 8.1. Все автомобили должны иметь тормозную систему.
- 8.2. При расположении магистралей внутри кузова для их прохождения через перегородки между моторным отсеком и салоном, между салоном и багажником допускается выполнение минимально необходимых отверстий. При этом возможные зазоры в отверстиях должны быть герметично и надежно уплотнены.
- 8.3. Оригинальные резиновые тормозные шланги также могут быть заменены гибкими шлангами авиационного типа, для их присоединения должны применяться соответствующие адаптеры.
- 8.4. Защитные кожухи тормозных дисков могут быть удалены.
- 8.5. Жидкостное охлаждение тормозов запрещено.
- 8.6. Должны применяться тормозные механизмы, тормозные диски или барабаны исключительно заводского (промышленного) изготовления.
- 8.7. Разрешено устанавливать тормоз с гидроприводом, действующий на любую ось.
- 8.8. Разрешается установка гидравлического ручного тормоза и регулятора тормозных усилий.
- 8.9. Стояночный тормоз может быть оборудован устройством мгновенной расфиксации.

### **ДОПОЛНИТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ**

- 9.1. Разрешается изменение оригинальных и установка дополнительных приборов.
- 9.2. Разрешается установка дополнительного оборудования в салоне, при условии что оно не является опасным для пилота.
- 9.3. Разрешается применение накладок педалей, удлинение и изменение формы рычагов КПП и стояночного тормоза.

### **РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ**

- 10.1. Рулевое колесо свободное, но оно должно иметь замкнутую форму.
- 10.2. Допускается установка ступицы-адаптера рулевого колеса при следующих условиях:
  - адаптер должен быть изготовлен из единого куска металла;
  - адаптер должен крепиться к рулевой колонке оригинальным способом.
- 10.3. Для автомобилей с каркасами безопасности из рулевой колонки обязательно удалить блокирующее руль механическое противоугонное устройство замка зажигания.
- 10.4. Вертикальный угол установки рулевой колонки может быть изменен.
- 10.5. Обязательно надежное стопорение всех резьбовых соединений рулевого управления.
- 10.6. Усилитель рулевого управления свободный.



## ОБОРУДОВАНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ

**11.1.** Применение огнезащитных комбинезонов с действующей или просроченной омологацией, либо комбинезонов для картинга, обязательно.

**11.2.** Рекомендуется применение перчаток и ботинок с действующей или просроченной омологацией.

**11.3.** Обязательно применение закрытого или открытого защитного шлема с действующей или просроченной омологацией, соответствующего стандартам:

- FIA 8860 – 2004/2010;
- Snell Foundation SAN 2010 (США) / SA 2010 (США) / SA 2005 (США) ;
- Snell Foundation SA 2000 (США) до 31.12.2014;
- SFI Foundation Inc, spec.31.1, SFI spec.31.1A и SFI 32.2A(США);
- British Standards Institution BS6658-85 Тип А/FR, включая все изменения (Великобритания) до 31.12.2013;
- Snell M 2010 / M 2005;
- Snell M 2000 до 31.12.2014;
- Snell M 95; либо шлема, имеющего сертификацию ЕС (знак «Е» с цифрой в круге).

**11.4.** Шлем не может подвергаться никакой модификации, не предусмотренной производителем. Любые изменения, внесенные в конструкцию шлема, делают его непригодным для использования в автомобильных соревнованиях. Допускается покраска шлема красками, которые хорошо держатся на поверхности шлема и не влияют на его защитные качества (см. указания производителя шлема). Запрещается использовать методы нанесения окраски, требующие нагревания шлема, выше допустимой для него температуры. Необходимо следовать инструкциям производителя при использовании наклеек. Запрещается изменять, закрашивать, заклеивать, переносить или делать трудно идентифицируемой маркировку (шилдик, бирку, наклейку и т.п.) шлема. Не допускаются к использованию шлемы, у которых есть повреждения структуры (сколы, трещины, отслоение покрытий и внутренних слоев, вмятины и т.д.), значительные потертости и повреждения внутренних защитных слоёв (тканевых, пенопластовых и т.д.), неисправности элементов системы защиты головы и шеи типа HANS.

**11.5.** Рекомендовано оборудование автомобиля системой пожаротушения, соответствующей требованиям Ст.253.7.2 Приложения «J» МСК FIA или Приложению 6 п.3.7 КиТТ (Система «МАГ»).