

1. Biztonsági felszerelések	2
2. Gépátvételen bemutatandók	2
3. Biztonsági felszerelések	2
3.1 Vezetékek	2
3.1.1 Az üzemanyag, olaj és fékolaj védelme	3
3.1.2 Az üzemanyagtartály szellőzése	3
3.2 Biztonsági fékrendszer	3
3.3 Pótlólagos rögzítések	3
3.4 Biztonsági övek	3
3.4.1 Biztonsági övek rögzítése	3
3.4.2 Biztonsági övek felszerelése	4
3.5 Tűzoltó készülék	4
3.5.1 A versenyautóban kötelező felszerelni	5
3.6 Bukókeret	5
3.6.1 Engedélyezett bukókeret kialakítások	5
3.6.2 A csövek anyaga és minimum méretei	7
3.6.3 A bukókeret elemei	7
3.6.4 Alap bukókeret	8
3.6.4.1 Általános megjegyzések	8
3.6.4.2 A bukókeret elkészítésének, rögzítésének előírásai	8
3.6.4.3 Hegesztési utasítások	9
3.7 Vonószem	9
3.8 Ablakok	9
3.9 Biztonsági szélvédő rögzítések	9
3.10 Központi áramköri megszakító, áramtalanító	9
3.11. Akkumulátor	9
3.12 Üzemanyagtank és üzemanyag ellátó rendszer	9
3.12.1 Üzemanyagtartályok betöltő csövei	10
3.13 Ülések és rögzítéseik, üléstámaszok	10
3.14 Kormánymű	10
3.15 Világítás	10
4. Kárpitok	10
4.1 Burkolatok	10

1. BIZTONSÁGI FELSZERELÉSEK

**A leírás a minimum követelményeket tartalmazza, de ajánlott a homológ!
Továbbiakban ajánlott, a homológ alsóruházat, a kesztyű (vezetőnek), a cipő, a maszk,
a FHE (HANS)!**

Overálok	Műszalat nem tartalmazó egyrészes lehetőleg lejárt homológ versenyzői overál.
Cipők	Zárt, magas szárú
Bukósisakok	Lejárt homológ, vagy „E” jelű áll alatt összekapcsolható, plexit nem tartalmazó
Verseny ülések	Lejárt homológ, vagy „E” jelű, sérülésmentes
Övrögzítések	Jelen szabályzatnak megfelelő.
Külső áramtalanító	Kötelező. (Jelölése is!)
Vonószemek	Elöl és hátul is kötelező. (Jelölése is!)
Övvágók (ajánlott)	Minimum 1 db mindkét versenyző számára elérhető helyen becsatolt övvel.
Csőhéj	ajánlott
Csővázaz versenyülés	NEM ELFOGADOTT

2. GÉPÁTVÉTELEN BEMUTATANDÓK

- 2 db versenyruházat (egyrészes bokánál és csuklónál zárt műszalat nem tartalmazó overál (ajánlott a MINIMUM lejárt homológ overál).
- 2 pár cipő (Zárt, magas szárú ajánlott a lejárt homológ).
- 2 db bukósisak (min. lejárt „E” jelzéssel ellátott áll alatt összekapcsolható, plexit nem tartalmazó)
- Külső áramtalanító jelölve (működésének bemutatása)
- Első és hátsó vontatási pontok és azok jelölései.
- Hiánytalan és megfelelően rögzített, éles éleket nem tartalmazó műszerfal.
- Hiánytalan, megfelelően rögzített és éles éleket nem tartalmazó ajtó burkolatok.
- Megfelelően rögzített és sérülésmentes, a kilátást nem zavaró matricák(kal) ellátott szélvédő (plexi esetén min. 7 mm).
- Megfelelően rögzített és sérülésmentes oldalablakok (plexi esetén min 7 mm vastag).
- Megfelelő kormány és kormánymű.
- Szívárgásmentes motortér.
- Szívárgásmentes üzemanyagrendszer. (Amennyiben az üzemanyag rendszer az utastéren kerül átvezetésre, az utastérben csatlakozási pontokat nem tartalmazhat)
- Pótkerék + emelő, megfelelően rögzítve.

3. BIZTONSÁGI FELSZERELÉSEK

- Az olyan kocsit, melynek konstrukcióját veszélyesnek ítélik, a sportfelügyelők kizárhatják a versenyből. Ugyanez vonatkozik a verseny folyamán veszélyessé vált kocsira is.
- Ha egy tartozék használata nem kötelező, azt is oly módon kell felszerelni és rögzíteni, hogy megfeleljen a szabályoknak.

3.1 VEZETÉKEK

3.1.1 AZ ÜZEMANYAG, OLAJ ÉS FÉKOLAJ VÉDELME

- A sorozatgyártásban alkalmazott védelem elfogadott, de csak a széria rendszereknél. Az átalakított rendszereknél, az autó alján, kerékjáratban külső védelemmel kell ellátni.
- Az átalakított rendszereknél, csak a speciálisan arra a célra gyártott vezetékek, csatlakozások használata megengedett. A fékfolyadék-vezetéken kívül az utastéren áthaladó vezetékeken csatlakozás csak az első és hátsó tűzfalon történő átvezetésnél lehetséges és az utastéren belül semmiféle csatlakozás nem engedélyezett.

3.1.2 AZ ÜZEMANYAGTARTÁLY SZELLŐZÉSE

Az üzemanyagtartály szellőző vezetékét az alábbi rendszernek megfelelő eszközökkel kell felszerelni:

- Gravitációs működésű visszacsapó szelep.
- Úszóház szellőző szelep.
- Maximum 200 mbar túlnyomású lefújó szelep, mely az úszóház szellőzőszelep zárásakor működik.

3.2 BIZTONSÁGI FÉKRENDSZER

- A versenyeken csak kétkörös fékrendszerrel ellátott gépkocsi vehet részt.
- Ha a rendszert sorozatgyártásnál szerelik fel, további módosítás nem szükséges.
- Kifogástalan működés, semmiféle szivárgás, repedezett, sérült, korrodált fékcső nem elfogadható.

3.3 PÓTLÓLAGOS RÖGZÍTÉSEK

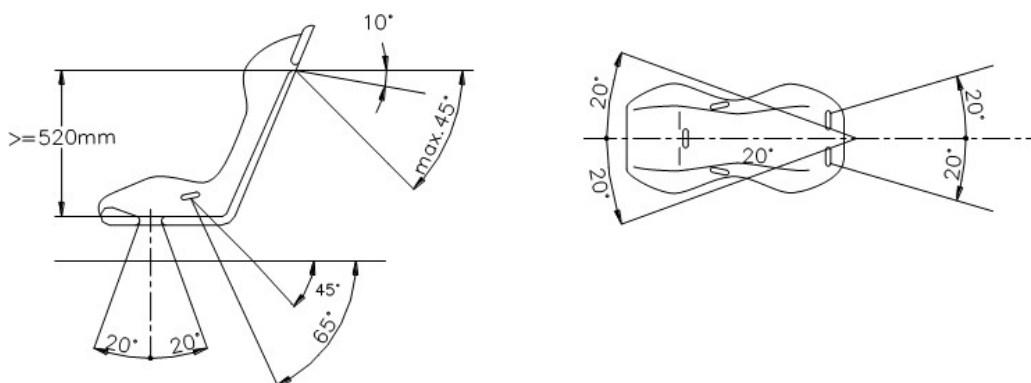
- Minimálisan két-két pótlólagos rögzítő ajánlott a géptető és a csomagtertető rögzítéséhez úgy, hogy az eredeti rögzítők nem működnek.
- A kocsiban elhelyezett tárgyakat szorosan és biztonságosan rögzíteni kell.

3.4 BIZTONSÁGI ÖVEK

- A rögzítési pontjai a karosszérián, vagy a bukócsövön vannak elhelyezve.
- Tilos a biztonsági övet az üléshez vagy annak tartójához rögzíteni!
- Az öv anyagán semmiféle sérülés nem lehet, csak és kizárólag a gyári, eredeti varrás az elfogadott.

3.4.1 BIZTONSÁGI ÖVEK RÖGZÍTÉSE

- Tilos a biztonsági hevedert az üléshez, vagy annak tartójához rögzíteni!
- A biztonsági heveder, a gyári rögzítési pontokhoz szerelhető.
- A rögzítési pontok ajánlott geometriai elhelyezéseit az ábra mutatja



3.4.2 BIZTOSÁGI ÖVEK FELSZERELÉSE

- A vállpántoknak hátra és lefelé kell irányulniuk, oly módon, hogy az irány ne zárjon be 45° -nál nagyobb szöget az üléstámla felső élének vízszintes síkjával, azonban ajánlott, hogy ez a szög ne haladja meg a 10° -ot.
- Az ülés középvonalához viszonyított legnagyobb szög 20° lehet akár széttartó, akár összetartó módon.
- 4 pontos biztonsági övek esetén a vállpántokat szimmetrikusan kell felszerelni az első ülés középvonalához viszonyítva.
- Tilos a biztonsági övet felszerelni olyan ülésre, amely nincs fejtámlával ellátva, vagy amelyik integrált fejtámlával rendelkező háttámlával van felszerelve (nincs nyílás a fej- és háttámla között).
- Keresztirányú és lábközi pántok nem haladhatnak át az ülés szélein, hanem keresztül kell haladniuk az ülésen annak érdekében, hogy a medence körüli részt a lehető legnagyobb felülettel takarják be és védjék.
- A keresztirányú öveknek szorosan simulniuk kell a medencecsont és a comb felső része közötti részhez, semmilyen körülmények között nem viselhetők a hasi részen.
- A sorozatgyártású üléseken nyílások képezhetők ki, amennyiben szükség van rájuk. Ügyelni kell arra, hogy az övek az éles szélekhez való súrlódás közben ne sérüljenek meg.
- Amennyiben a sorozatgyártású rögzítési pontokra a váll- és/vagy lábközi pántok rögzítése nem lehetséges, akkor új rögzítési pontokat kell kialakítani a karosszérián vagy az alvázon; a vállpántok esetében a hátsó kerekek középvonalához legközelebb elhelyezve.
- Amennyiben az utóbbi felszerelési pont nem valósítható meg, a vállpántok rögzíthetők a biztonsági bukóketrechez, vagy annak egy megerősítő csövéhez hurok (fűl, gyűrű,) segítségével, és ezen kívül rögzíthetők a hátsó övek felső rögzítési pontjaihoz, vagy rögzíthetők egy, a bukóketrec hátsó merevítőihez hegesztett keresztirányú erősítő elemhez.

Ebben az esetben a keresztirányú erősítő elem használatának a következő feltételeknek kell megfelelnie:

- Keresztirányú erősítő elemnek egy legalább $38 \times 2,5$ mm-es, vagy 40×2 mm-es varrat nélküli, minimum 350 N/mm^2 szakítószilárdságú acélcsőnek kell lennie.
- Az erősítő elem elhelyezési magasságának olyannak kell lennie, hogy a vállpántok hátra és lefelé irányuljanak oly módon, hogy az irány 10° és 45° közötti szöget zárjon be az üléstámla felső élének vízszintes síkjával, azonban ajánlott, hogy ez a szög 10° legyen.
- A pántok rögzíthetők hurkolással vagy csavarokkal, az utóbbi esetben azonban minden rögzítési ponthoz közdarabot (ellenlemezt) kell hegeszteni. Ezeket a közdarabokat az erősítő csőbe kell helyezni és a pántok rögzítéséhez M12 8.8 vagy 7/16 UNF minőségű csavarokat kell használni.
- Minden egyes rögzítési pontnak 1470 daN , lábközi pántok esetén 720 daN nagyságú erőhatásnak kell ellenállnia. Ha két pántot egy ponton rögzítenek, a figyelembe veendő terhelés egyenlő a két pántra előírt terhelés összegével.
- Minden újonnan létrehozott rögzítési pont esetén egy legalább 40 cm^2 felületű és legalább 3 mm vastagságú acél erősítő lemezt kell használni.

3.5 TÚZOLTÓ KÉSZÜLÉK

3.5.1 A VERSENYAUTÓBAN KÖTELEZŐ FELSZERELNI

- A tűzoltó készüléket mindkét versenyző által könnyen elérhető módon, a navigátor ülése elé, a fenéklemezre kell rögzíteni. 2 db 2 kg-os készülék esetén a vezető és a navigátor ülése elé kell szerelni 1-1 db 2 kg-os tűzoltó készüléket.
- A rögzítést, gyorskioldó fémrögzítő („béka-zár”) és min. 2 db fémpánt alkalmazásával fogadható el, vagy ezzel egyenértékű megfelelő rögzítés.
- Minden tűzoltó készüléket a megfelelő védelemmel ellátva kell felszerelni úgy, hogy azok rögzítése 25G lassulásnak ellenálljon.
- Minden tűzoltó készüléket védeni kell az oldalirányú kicsúszás ellen (Antitorpedó).
- A tűzoltó készülék hitelesítését, és rögzítését a technikai átvételen a technikai ellenőrök ellenőrzik.
- Minden tűzoltó készüléken jól látható és olvasható módon az alábbi információkat kell feltüntetni:
 - a) úrtartalom,
 - b) az oltóanyag típusa,
 - c) Az oltóanyag mennyisége (súly vagy térfogat).
- A következő ellenőrzés időpontja, mely nem lehet több két évnél a töltés, illetve az utolsó ellenőrzés idejétől számítva.
- Kizárólag az a tűzoltó készülék minősül elfogadhatónak, amely a töltet nyomásának ellenőrzésére szolgáló műszerrel van felszerelve és a mutató a zöld mezőben van.

3.6 BUKÓKERET

A versenysorozaton résztvevő autókba bukókeretet kell beszerezni!
A bukókeret beszerelése kötelező az összes gépcsoport számára, mert egyrészt lényegesen nagyobb biztonságot jelent, másrészt nem csak a balesetek, hanem a rossz minőségű utak által okozott deformációk ellen is hathatós védelmet nyújt.

3.6.1 ENGEDÉLYEZZ BUKÓKERET KIALAKÍTÁSOK

Lásd az ábrákon.

- A jelen szabályozásban meghatározott feltételeken kívüli részletekben az R.S. 2023 szabálya (Bukócső) foglaltak az irányadók.
- Új bukókeret gyártása esetén erősen ajánlott az adott homologizációs szabályoknak megfelelő, gyártó által gyártott bukókeret beépítése.
- A bukókeret alapszerkezetének meg kell felelnie az alábbi ábrák egyikének:



1 főbukócső
1 mellső bukócső
2 hosszanti merevítő
2 hátsó megtámasztás

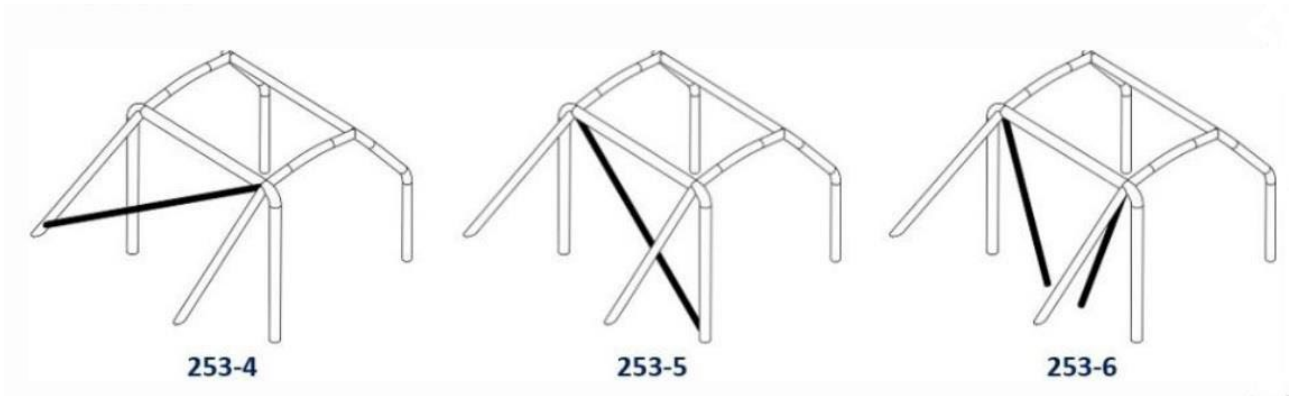


2 oldalsó bukócső
2 keresztmerevítő
2 hátsó megtámasztás



1 főbukócső
2 oldalsó félbukócső
1 keresztirányú merevítő member
2 hátsó megtámasztás

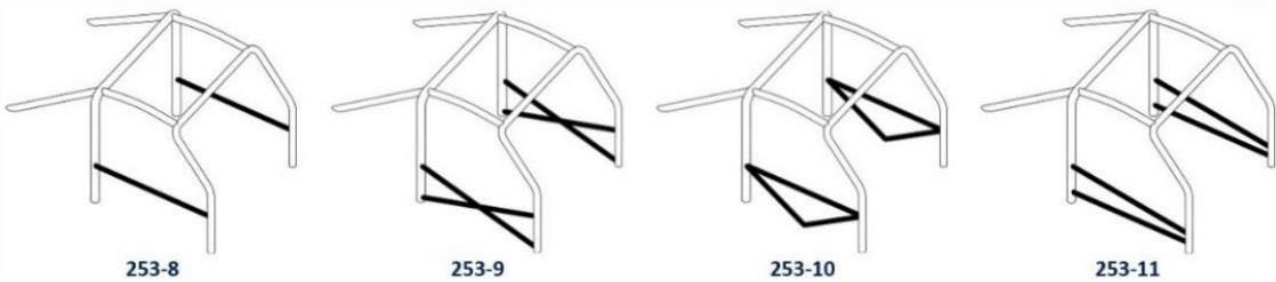
- Az alapszerkezetet ki kell egészíteni egy átlóval, ami az alábbi ábrák egyikének megfelel. Az átló iránya a 253-4 vagy 253-5 ábra esetében megfordítható.



- Az alapszerkezetet ki kell egészíteni mindkét oldalon az alábbi ábrák egyikének megfelelő oldalvédelemmel.



MNAC7



2024. augusztus 24-25.

- Az alapszerkezet kiegészíthető további, az R.S. 2023 szabályai (Bukócső) pontjában található elemekkel, a szabályban rögzített feltételek betartásával.
- A bukóketrec talpalási pontjainál a karosszéria padlólemezét meg kell erősíteni egy a karosszériához hegesztett minimum 3 mm vastag acéllemezzel.
- A lemez és a karosszéria között minimum 120 cm² kontakt-felületet kell kialakítani a fő bukócső és az oldalsó fél-, vagy mellső bukócső talpainál, és 60cm² kontakt-felületet a hátsó megtámasztások talpainál.
- Csavarozott talpalási pontok esetén a 2016-os J 253.8.3.2.6 szerinti kialakítás kötelező.

3.6.2 A CSÖVEK ANYAGA ÉS MINIMUM MÉRETEI

<i>anyag</i>	<i>minimum méretek (mm)</i>	<i>alkalmazás</i>
Varratmentes acél	45 x 2.5 50 x 2.0	Fő bukócső vagy oldalsó bukócső, konstrukciótól függően
	38 x 2.5 40 x 2.0	Oldalsó fél-bukócső és a bukóketrec egyéb elemei

Kizárólag kör keresztmetszetű csövek használata engedélyezett.

3.6.3 A BUKÓKETREC ELEMEI

- **A bukókeret:** Egy csőből készült vázrendszer, mely fő bukócsőből, első bukócsőből, hosszirányú tartóelemekből, átlós tartóelemből áll és rögzítési pontokkal rendelkezik. Arra szolgál, hogy védelmet nyújtson a komolyabb deformációk ellen.
- **A biztonsági keret:** A bukókeret összekötő elemekkel megerősítve.
- **A fő bukócső:** Olyan U alakú szerkezeti elem, amely a kocsii hossz tengelyéhez viszonyított merőleges síkban, az első ülések hátrészének közelében, mögötte helyezkedik el, amelynek legalsó pontja a padlólemezhez van erősítve és felső íve párhuzamos a tetőlemezszel.
- **Az első bukócső:** Olyan U alakú szerkezeti elem, amely a szélvédőkeretnél helyezkedik el, követve annak formáját. Alsó rögzítési pontjának a kerékjárat és az oldalfal által határolt sarok közelében kell elhelyezkednie.
- **Az oldalsó bukócső:** Két darab U alakú az első ajtók vonalát követő bukócső. **Nem engedélyezett.** A korábban így épült és elfogadott bukókeret továbbra is használhatóak, de nem javíthatóak sérülésük esetén.
- **Hosszirányú megtámasztó tartóelem:** Hosszirányú cső vagy csövek, mely a fő bukócső hátsó megtámasztására szolgál.
- **Keresztirányú tartóelem:** Amennyiben a konstrukció úgy került kialakításra, hogy első bukócső helyett két L alakú oldalsó bukócső került beépítésre, akkor kötelező a szélvédő felső ívét követő keresztirányú elem beépítése, amely a két oldalsó L alakú cső felső sarokpontjainál kerül rögzítésre. Keresztirányú tartóelem a fő bukócső talp pontjait összekötő elem is.
- **Hosszirányú összekötő elemek:** A fő és első bukócsövet tartalmazó konstrukciónál az azokat két oldalon felül, illetve alul összekötő elem.
- **Átlós tartóelem:** A fő bukócső valamelyik "sarkából" kiindulva keresztezi a kocsit és a másik oldalon a fő bukócső vagy a hosszirányú tartóelem valamelyik rögzítési pontjához csatlakozik.
- **Erősítő elemek:** Olyan csövek, melyek a bukóketrec hatékonyságát javítják. A csövek egymáshoz való rögzítési pontjainál lemezek is alkalmazhatók erősítésként.
- **Erősítő elemek:** Olyan min. 3 mm vastagságú fémlemez mely a bukócsövek, tartóelemek rögzítési pontjainál a karosszéria megerősítésére szolgál.
- **Rögzítő lemez (csavarozott konstrukciónál):** Olyan min. 3 mm vastag lemez, mely csövekhez van hegesztve és a csövek az – erősítő lemezekkel ellátott – alvázhöz való rögzítésre szolgál.
- **Eltávolítható összekötések:** Azok a választható összekötő elemek, melyeknek leszerelhetőnek kell lenniük.

3.6.4 ALAP BUKÓKERET

Fő bukócső, első bukócső, hosszirányú összekötők, hosszirányú megtámasztó tartóelem és minimálisan egy darab átlós elem.

3.6.4.1 ÁLTALÁNOS MEGJEGYZÉSEK

- A bukókeretet oly módon kell megtervezni és elkészíteni, hogy miután azt beépítették, csökkentse a karosszéria esetleges deformálódását.
- A bukókeret lényeges jellemzője, hogy minden részletre kiterjedő konstrukció, a megfelelő, adott kocsihoz történő adaptációval és a karosszériához történő megfelelő rögzítéssel.
- A bukócsöveknek nem szabad akadályozniuk az első ülésekhez való hozzáférést és korlátozniuk a versenyzők rendelkezésére álló teret. Lehető legszorosabban követniük kell a karosszéria vonalát, illetve ahhoz lehető legközelebb kell elhelyezkedniük, azért, hogy baleset esetén a lehető legnagyobb életteret biztosítsák.

3.6.4.2 A BUKÓKERET ELKÉSZÍTÉSÉNEK, RÖGZÍTÉSÉNEK ELŐRÁSAI

- A bukókeret fő elemeinek egy darabból kell állniuk. Szilárdnak kell lenniük, egyenetlenségek, repedések nélkül. A rögzítést oly módon kell végezni, hogy az igazodjék a kocsi belső formájához, vagy megfelelő talpazatot lehet kialakítani min. 3 mm-es lemez felhasználásával.
- A fő bukócső rögzítési pontjainál 3 mm vastagságú, minimum 120 cm² felületű lemezzel kell a karosszériát megerősíteni. (2015-től talp kocka)
- A hosszirányú tartóelemnek rögzítési pontjait szintén ilyen módon kell megerősíteni, ajánlott legalább 80 cm² felületű megerősítő lemez használata.
- A fő bukócsövet az ajtóoszlophoz (biztonsági öv csavar) vagy annak közelében a tetőkerethez kell rögzíteni min. 10 mm átmérőjű és minimum 8.8-as minőségű acélcsavarral vagy hegesztéssel.
- Csavarozott konstrukciók esetén minden rögzítési ponton minimum 3 db (2015-től 4 db) 10 mm átmérőjű 8.8-as minőségű csavarral kell a rögzítő lemezt (csőtalp) az erősítő lemezhez rögzíteni.
- A hegesztett rögzítés lényegesen biztosabb, ezért ez az ajánlott. Ebben az esetben az erősítő lemezhez kell a csövet hegeszteni.
- A megfelelő rögzítési pontoknál engedélyezett az eredeti kárpitozás helyi megváltoztatása. Ez a változtatás nem járhat a kárpitozás érintetlen részeinek eltávolításával.
- A hosszirányú tartóelemeket a fő bukócsőhöz az x ábrán látható módon kell rögzíteni. A rögzítési pontot a tetőkerethez lehető legközelebb kell kialakítani.
- Az átlós tartóelemet vagy a két hosszirányú tartóelem közé kell hegeszteni úgy, hogy az alsó rögzítési pontja a karosszériához képest 100 mm-en belül, felső rögzítési pontja pedig lehető legközelebb legyen a fő bukócsőhöz, vagy fő bukócső rögzítési pontjából kiindulva kell az ellenkező oldali hosszirányú tartóelem csatlakozásához hegeszteni.
- Eltávolítható bukókeret készíthető, amennyiben a fő bukócső, az első bukócső és a hosszirányú letámasztó elemek talppontjai csavarozással kerülnek kialakításra. A bukócső talpára min 100mm x 100mm-es talplemezt kell hegeszteni, (hosszirányú támasztóra 50mm x 100mm) amit legalább két darab függőlegesen álló háromszög alakú lemezzel a bukócsőhöz kell hegeszteni (a hosszirányú tartón a háromszög elhagyható). Ebben az esetben a letámasztási pontokat a karosszéria elem külső oldaláról egy min. 150mm x 150mm-es és 3mm vastag lemezzel kell megerősíteni és hegesztéssel rögzíteni, amin a rögzítő csavaroknak át kell menniük. A hosszirányú támasztó elem talppontján a

külső megerősítés elhagyható, de ajánlott a megfelelő méretben. Az így kialakított bukókeret első és fő bukócsövét összekötő hosszirányú tartóelemek és a hosszirányú tartók készülhetnek bontható kivitelben, az eltávolíthatóság érdekében.

3.6.4.3 HEGESZTÉSI UTASÍTÁSOK

Minden hegesztésnek a legjobb minőségűnek kell lenni, teljes átolvasás mellett. Bár a jó külső nem garantálja a jó minőséget, a rossz külalak nem a jó, igényes munka jellemzője. A hőkezelt acélok használatakor be kell tartani a gyártók különleges előírásait. Kizárólag védőgázos hegesztési eljárás alkalmazható.

3.7 VONÓSZEM

- Minden kocsin első és hátsó vonószemnek kell lennie. Elhelyezkedését a kocsi színétől elütő nyíllal kell jelezni.
- Alkalmasnak kell lennie, arra, hogy az autót a vonószemhez csatlakozva el lehessen vontatni.
- Ezeket a vonószemeket piros, vagy sárga színre kell festeni.

3.8 ABLAKOK

- A szabad kilátást zavaró (sérült, törött) első szélvédő üveggel elrajtolni tilos!

3.9 BIZTONSÁGI SZÉLVÉDŐ RÖGZÍTÉSEK

Az ilyen eszközök szabadon használhatók.

3.10 KÖZPONTI ÁRAMKÖRI MEGSZAKÍTÓ, ÁRAMTALANÍTÓ

- Külső áramtalanító kívülről működtethetőnek kell lennie.
- Az áramtalanító kapcsolónak meg kell szakítani az összes áramkört (az akkumulátor, generátor vagy dinamó, világítás, indítás, gyújtás, elektromos vezérlés stb. áramköreit), és a motort is le kell állítania.
- Szikramentes kivitelűnek kell lennie.
- A megszakító egység külső működtetőjét, kötelezően a szélvédő alsó részénél kell elhelyezni.
- A működtetőt, kék alapon fehér szegélyű, legalább 12 cm oldalú háromszögben, piros színű villám jellel kell jelölni.
- A belső áramtalanító kapcsolót úgy kell beépíteni, hogy azt mindkét versenyző az üléséből, bekötött állapotban (biztonsági övek) elérje és működtetni tudja.
- Elfogadhatónak az az áramtalanító minősül, amely áramtalanítás esetén leállítja az autó motorját.

3.11. AKKUMULÁTOR

- Amennyiben az eredeti beépítési helyén marad, úgy az eredeti rögzítésen kívül, egy további (plusz 1) rögzítő pánt felszerelése kötelező, ami lehet heveder is.
- A pozitív pólus szigetelése minden esetben kötelező.
- Az akkumulátor gyári beépítési helyéhez viszonyított áthelyezése esetén, kettő párhuzamos acélpánttal, csavaros kötéssel kell rögzíteni (minimum 8.8-as acél), és burkolattal kell ellátni, az esetleges savkifolyás megakadályozása céljából, ez lehet gumilap, műanyag doboz stb.

3.12 ÜZEMANYAGTANK ÉS ÜZEMANYAG ELLÁTÓ RENDSZER

- A beltérben vezetett üzemanyagcső egy darabból kell, hogy legyen (az adott csőszakasz toldása nem engedélyezett). A szabály vonatkozik a visszafolyó ágra és a túlfolyó csőre is. Az utasteret és

csomagteret érintő üzemanyagcső szakaszain fokozottan ajánlott a verseny célú felhasználásra gyártott fittingek alkalmazása.

- A kidörzsölődést megakadályozó védőburkolattal kell ellátni az üzemanyagcsövet minden olyan ponton, ahol azt átvezetik a karosszéria bármely lemezén. Az átvezetések használata engedélyezett.
- Az utastérben, vagy a csomagterben elhelyezett üzemanyagtank szellőző-, túlfolyó csövet, ki kell vezetni a karosszérián kívülre, a kipufogó rendszertől, lehető legtovábbi ponton.
- Az utastérrel egy légtérben elhelyezett üzemanyagtankot, üzemanyag (AC) pumpát, üzemanyagszűrőt, minden esetben el kell látni egy szivárgásmentes, tűzálló burkolattal.
- A hazai, vagy a nemzetközi technikai sportági szövetségek által jóváhagyott biztonsági üzemanyagtartály használata esetén az üzemanyag tartálynak minden esetben egy, az által jóváhagyott gyártó termékének kell lennie. A tartályon fel kell tüntetni a gyártó és a modell nevét, azon pontos előírásokat, melyek szerint az adott tartályt gyártották, valamint a gyártás keltét és a sorozatszámot.

3.12.1 ÜZEMANYAGTARTÁLYOK BETÖLTŐ CSÖVEI

Nem engedélyezett az utastéren keresztül menő betöltő cső.

3.13 ÜLÉSEK ÉS RÖGZÍTÉSEIK, ÜLÉSTÁMASZOK

Ülések: homológ, vagy lejárt homológ, vagy típusbizonyítvánnyal, vagy gyártó által kiállított igazolással rendelkező elfogadott.

Ha az eredeti ülésrögzítő, vagy – tartóelemeket megváltoztatják, az új alkatrészeknek, vagy az ülésgyártó által jóváhagyott termékeknek kell lenni, vagy meg kell felelni az alábbi előírásoknak:

- Az üléseknek sérülésmentesnek kell lenniük.
- Nem engedélyezett a csővázás ülések használata még az ütközésselnyelők megléte esetén se.
- Az egyes tartóelemek hosszmérete nem lehet kevesebb, mint 60 mm.

3.14 KORMÁNYMŰ

Karbantartott, akadásmentes és kifogástalan működés.

3.15 VILÁGÍTÁS

A következő lámpák működőképessége kötelező:

- Első, és hátsó fényszórók, lámpák.
- Elakadásjelző.
- Féklámpa.

Kiegészítő lámpák használata engedélyezett, de az eredetileg beépített, vagy azokkal csereszabatos fényszórók megléte és működőképessége kötelező.

4. KÁRPITOK

A versenyautóból a gyári kárpitok **ELTÁVOLÍTHATÓAK**. Az eltávolított kárpitok közül a két első ajtón az eltávolított gyári kárpitokat pótolni kell oly módon, hogy éles éleket ne tartalmazzon, a rögzítése nem lehet hiányos, illetve a rögzítése sérülés okozására ne legyen alkalmas. Első ajtók belső burkolása **KÖTELEZŐ!**

4.1 BURKOLATOK

A versenyautóból a műszerfal burkolata **NEM** távolítható el! Ennek hiánya érvénytelen technikai átvételt eredményez és a versenyzőpáros kizárásra kerül.