

TECHNICKÉ PŘEJÍMKY

Dne: Dle harmonogramu

Mimo časové rozmezí technická přejímka zpoplatněna 1000.- Kč.

Technická přejímka bude probíhat na daném místě (viz mapa).

Každé závodní vozidlo se musí dostavit k technické přejímce.

Je-li závodní vozidlo v rozporu s pravidly, má tým (posádka) možnost sjednat nápravu, avšak nejpozději do 120 min. před započatím závodu.

Pokud vozidlo neprojde technickou přejímkou zaniká nárok na vrácení startovného.

Technické přejímky se mohou zúčastnit maximálně 2 osoby od závodního vozu.

Bude-li důvod k opakování technické kontroly (nesrovnalosti, havárie atd.), mohou si pořadatelé vyžádat opětovnou technickou kontrolu vozu.

Posádka se musí prokázat platným pojištěním proti úrazu - musí být na motorsport (nemá-li toto pojištění, může si jej sjednat během administrativní přejímky, bez něj nebude připuštěn ke startu).

Každý vůz musí mít ve výbavě sadu mokrých pneumatik, pro případ vyhlášení *MOKRÝ ZÁVOD* (kdo v době *Mokrý závod* nebude mít na voze mokré pneumatiky, nebude připuštěn ke startu).

TECHNICKÉ PŘEDPISY 2023

Závodů se mohou zúčastnit čtyřkolová dvoustopá vozidla poháněná pouze spalovacím motorem (hybridy, elektromobily a apod. jsou zakázané), rozdělená do následujících skupin a tříd:

Vypsane třídy podle zdvihového objemu válců v cm³

1. Sériové – N

N - 1400

N - 1600

N - 2000

N - nad 2000

2. Závodní – A , 4X4

A - 1400

A - 1600

A - 2000

A - nad 2000

4*4

3. Historik

H- 1400

H- 1600

H- nad 1600

4. Ladies

Ladies

OBEČNÁ PRAVIDLA

Pálení pneumatik je ZAKÁZÁNO!

Palivo a přísady jsou libovolné.

Koeficient u přeplňovaných motorů činí 1,7 násobek původního objemu motoru pro všechny skupiny.

U motorů rotačních - WANKEL je koeficient 1,7. V případě přeplňování rotačního motoru se použije koeficient 2,0.

U dieselových motorů se koeficient nepočítá.

N2O zakázáno.

Každý soutěžící je povinen prokázat technickým a sportovním komisařům, že jeho vůz po celou dobu závodu plně odpovídá předpisům. Vozidla nemusí být registrována v ČR a nemusí mít platný TP.

POZOR!!!! - Ke každému vozidlu bude vystavena technická karta, ve které bude přesně specifikován výrobce, typ, model a modelový rok daného vozidla. Technická karta bude uschována u vedení závodu (RFK).

Každý jezdec musí mít s sebou k dispozici 1l používaného motorového oleje pro případnou kontrolu objemu motoru!

BEZPEČNOSTNÍ RÁMY:

Bezpečnostní rámy jsou povinné pro všechny závodní vozy.

BEZPEČNOSTNÍ PÁSY:

Pro všechny třídy jsou povinné minimálně 3bodové (typ Y) , ale ideálně 6ti bodové bezpečnostní pásy s centrálním zámkem. Musí být tovární výroby, mohou mít propadlou homologaci a nesmí být poškozené. Ramenní pásy musí být namontovány tak, aby pás mezi rameny jezdce sedícího v sedačce a jeho zadním upevněním svíral úhel 0-45stupňů s vodorovnou osou. To znamená, že zadní upevnění pásu nesmí být výš, než ramena jezdce, a smí být jen tak nízko, aby pás od ramen jezdce vedoucí k jeho upevnění nesvíral s vodorovnou rovinou úhel větší než 45 stupňů.

VÝROBA RÁMŮ:

Bezpečnostní rám musí schématicky odpovídat některému typu klece uvedeném v příloze "J" mezinárodních sportovních řádů - nákres 253-1, 243-2, nebo 253-3).

Jsou doporučeny i další nepovinné výtuhy.

U všech rámců je doporučeno ien svárů. nebo šroubů na co nevíce místech spojit s oúvodním skeletem.

Sváry by měly být provedeny v nejvyšší možné kvalitě, a neměly by být broušeny, nebo tmeleny. Je třeba dbát na to, aby

některé části rámu nebránily jezdcí v rychlém opuštění vozu. Veškeré části rámu v dosahu připoutaného jezdce musí být

obloženy měkkým materiálem. Doporučuje se pod sedačku umístit min. jednu příčnou rozpěru, poskytující jezdcí ochranu při boční deformaci prahu, nebo podlahy. Pro upevňovací patky rámu, je nutno zvolit nejužší možné místo - podlaha v místě zesílení nosník výtuba prahu, zesílené místo podběhu a pod. Zadní příčná trubka pro uchycení pásů

! Pokud je potřeba vytvořit nové uchycení sedačky řidiče musí být vyrobeno z jechlů nebo z trubek přivařených kolmo mezi zesílené místo prahu a zesílené místo středového tunelu!

Nevyhovující uchycení může být důvodem nepřipuštění k závodu!

V případě nejasností ohledně konstrukce, či výroby rámu kontaktujte technického komisaře.

Veškeré konstrukce rámu, které nesplňují tyto předpisy, je třeba PŘEDEM konzultovat s technickým komisařem , který rozhodne o připuštění vozidla k závodu !

HASÍCÍ PŘÍSTROJE:

Pro všechny třídy je předepsán hasící přístroj s náplní min. 2kg , musí být v dosahu jezdce sedícího za volantem, přičemž jeho uchycení musí odolávat přetížení min. 25g.

Přední a čelní okna nesmí být zatmavená tak, aby nebylo vidět na jezdce!

Vůz musí být vybaven a označen funkčním odpojovačem baterie.

Baterie musí být rádně upevněna tak, aby odolala přetížení min. 25g.

Co není dovoleno je zakázáno!

V případě sporu je rozhodující stanovisko hlavního technického komisaře a ředitele závodu.

POSÁDKA:

Posádka musí být starší 18let.

Doubleři - Povoleno

Řidič vždy musí mít navigátora.

Měnit navigátora během závodního dne je zakázáno.

Povinná výbava posádky:

- helma určena pro automobilové závody

| |
|--|
| - nehořlavá kukla |
| - kombinéza s dlouhými rukávy |
| - rukavice spolujezdec není povinen být vybaven rukavicemi |
| - kotníková obuv |

1. PŘEDPISY PRO SÉRIOVÉ VOZY – N

1.1. KAROSERIE:

Musí zůstat původní odpovídající typu, modelu a modelovému roku vozidla uvedeného v technické kartě vozu. Nesmí být odlehčena, zesílena či jinak upravena, nesmí být použit jiný než původní materiál, karbonové díly jsou zakázány.

Žádné sériové výztuhy (dveře, kapoty, podlaha, nosníky apod.) nesmí být odstraněny, ani nikterak odlehčeny. Všechna skla musí zůstat původní. Nesmí být žádným způsobem v žádné části rozšířena! Jsou-li z vozidla odstraněny původní rozšiřovací lemy, musí být zachováno pravidlo, že při pohledu shora nesmí kola přesahovat karoserii!

Modifikace původních masek chladiče je povolena. Pro vstup vzduchu do sání je možné odstranit či upravit část přední kapoty, masky, nebo nárazníku max. však o celkové ploše 100 cm². Jsou-li otvory větší, musí být během celého závodního dne zakryty tak, aby odpovídaly předpisům. Jakékoliv úpravy musí být bez ostrých stran. Všechny původní světlomety přední i zadní musí zůstat zachovány a musí být plně funkční. Přídavné světlomety jsou povoleny.

Upevnění předního a zadního nárazníku není možné měnit, avšak jejich tvar může být změněn. Vyrobeny mohou být z plechu, plastu, nebo laminátu. Původní sériová výztuha musí zůstat zachována, a nesmí být odlehčena. Demontáž spodní ochrany motoru je povolena. Všechny těsnící, protikorozní a odhlučňovací hmoty musí zůstat zachovány.

Zvukově izolační díly z plastu umístěné v podběžích kol a ochranné díly z plastu připevněné pod karoserií či motorem mohou být odstraněny. Původní anténa může být odstraněna. Původní zámky, kliky dveří a kapot musí být funkční, přídavné uchycení kapot je doporučeno, původní zámky musí být zachovány. Rezervní kolo a demontovatelné části jeho držáku je možno odstranit. Tažná oka vpředu i vzadu jsou doporučena, včetně jejich viditelného označení.

Vnější zrcátka musí zůstat zachována /jsou libovolná/. Vozidla typu kabriolet a roadster se mohou závodů účastnit pouze za předpokladu, že jsou vybaveny plnohodnotnou klecí bez ohledu na obsah motoru!!! Je povoleno odstranění vnějších ozdobných lišt.

1.2 INTERIÉR:

Interiér vozidla musí zůstat zachován. Je povoleno odstranit zadní sedadla s opěradly, kryt zavazadlového prostoru (plato), náhradní kolo, podlahové koberce, rádio včetně příslušenství, popelník a povinnou výbavu. Je-li palivové potrubí vedeno po podlaze vozu, a odstraněním koberců dojde k jeho obnažení, je nutno ho vhodě a bezpečně zakrýt.

Původní stahování oken musí být zachováno, a musí být funkční. Dveře včetně jejich veškeré mechaniky nesmí být nijak upraveny, ani odlehčeny. Čalounění dveří může být nahrazeno jiným se sníženou hořlavostí, avšak musí mít stejnou velikost jako původní, a musí být provedeno tak, aby se o něj nemohl jezdec poranit. Boční síť je doporučena.

V případě montáže rámu je možné upravit přístrojovou desku a čalounění tak, aby tento rám mohl být namontován.

V případě montáže klece je možno použít libovolné čalounění zadních boků, a stropnice může být odstraněna.

Jsou povinná 2 přední sedadla, sedačka jezdce musí být anatomická (s bočním vedením), popř. sportovní či závodní.

| | |
|--|--|
| <p>Sedačka spolujezdce musí být stejného typu jako řidičova, nebo sériová (nikoli jen natřená skořepina a pod.) Upevnění sedaček musí být dostatečně pevné a tuhé(viz výroba rámu)!!!! Jaká koli montáž přídatného potrubí, či vedení do interiéru je zakázána. Přístrojová deska musí zůstat zachována, doplňkové přístroje mohou být namontovány. Původní přístroje v přístrojové desce nemusí být funkční , avšak musí zůstat zachovány na původních místech. Airbagy musí být odstraněny. Původní volant může být nahrazen. Sportovní doplňky (pedály, řadicí páka apod.) mohou nahradit původní. Topení musí být funkční, původní topná tělesa musí zůstat zachována. U vozidel, která jsou prodávána i bez klimatizace, je povoleno ji odstranit. Sluneční clony</p> | |
| <p>1.3. PODVOZEK:</p> <p>Je možná výměna tlumičů a pružin za jiné libovolné (pokud je silenblok nedílnou součástí sériového tlumiče, může být v oku takového tlumiče unibal) a nahrazení silentbloků tvrdšími, ale z pružného materiálu. Pokud je tlumič součástí těhlice, je možno tlumič oddělit. Původní stabilizátor je možné nahradit tužším, v původních držácích, je možné horní uložení unibal, bez možnosti jakéhokoli seřizování. Tento unibal musí být na původním místě, kde procházel tlumič silentblokem původního uložení a jeho montáží nesmí dojít ke změně odklonu nebo záklonu. Jinak na podvozku a žádných částech náprav nesmí být provedeny žádné úpravy a změny. Změny na geometrii podvozku je možno provádět jen pomocí původních seřizovacích součástí, případně úpravou tlumičů. Je povoleno doplnit vyjímatelnou rozpěru mezi horní uložení tlumičů. Světlná výška vozu není omezena, avšak žádná část vozidla se nesmí dotýkat země pokud jsou obě</p> | |
| <p>1.4. KOLA A PNEU:</p> <p>Kola a pneu jsou libovolné. Podložky pod disky jsou povoleny.</p> <p>Kola vč. pneu nesmí přečnivat přes svislici spuštěnou z nejširšího místa blatníku. Pokud bude podezření, že vozidlo má rozšířené blatníky či zadní boky, bude jako rozhodující brána šířka vozidla udávaná výrobcem. Podběhy, ani žádná jiná část karoserie nesmí být upraveny pro montáž větších, nebo širších kol. Náhradní kolo není povinné, avšak je li ve vozidle, musí být dostatečně pevně připevněno ke karoserii (25g)..</p> | |
| <p>1.5. BRZDY:</p> <p>Je povolena výměna kotoučů a destiček za jiné, při zachování rozměrů udávané výrobcem vozidla. (nikoli keramické, nebo kompozitové). Původní brzdové hadice (nikoli trubky) je možno nahradit sportovními. Způsob aretace ruční brzdy je libovolný, ABS a posilovač je možno odpojit, nikoli odstranit. Je možno namontovat libovolný omezovač účinku brzd zadní nápravy a použít hydraulickou ruční brzdou. Vzhledem k této montáži, je v možná úprava brzdového vedení v nezbytně nutném rozsahu.</p> <p>Jakékoli další změny a úpravy na brzdách jsou zakázány !!</p> | |
| <p>1.6. ŘÍZENÍ:</p> <p>Řízení musí zůstat zachováno sériové k danému typu a modelu vozidla. Posilovač možno odpojit, nikoli odstranit.</p> | |
| <p>1.7. MOTOR:</p> <p>Motor může být použit pouze původní pro daný typ, model a modelový rok vozidla.</p> | |

| | |
|---|--|
| <p>Uložení motoru musí být původní, výměna původních silentbloků za tvrdší je povolena. Systém mazání musí zůstat zachovaný, avšak systém může být doplněn o chladič oleje.</p> <p>Chladič vody je libovolný, ale musí být na původním místě!</p> | |
| <p>1.7.1. Příprava směsi:</p> <p>Původní způsob přípravy směsi musí zůstat zachován. Počet a průměr škrtecích klapek, a průměr difuzorů musí zůstat zachován. Je možná změna tlaku paliva. Původní vzduchový filtr včetně obalu a držáků může být odstraněn, nebo nahrazen jiným, přívod vzduchu před škrtecí klapkou je libovolný.</p> | |
| <p>1.7.2. Hlava válců:</p> <p>Musí zůstat původní počet ventilů. Úpravy na hlavě válců jsou zakázané !! Sací potrubí není možné libovolně upravovat, pouze vyleštit. Je povoleno slícování sacího potrubí a sacích kanálů. Je možné vyleštit kanály při zachování původního průměru kanálů s tolerancí +,- 1mm. Vodítka ventilů se nesmí upravovat.</p> <p>Při jakékoliv povolené úpravě musí mít u sebe jezdec k nahlédnutí dokumentaci, která prokazuje původní záměr !!!</p> | |
| <p>1.7.3. Časování – rozvody:</p> <p>Počet vaček a jejich uložení musí zůstat zachováno.</p> | |
| <p>1.7.4. Pisty, kroužky, ojnice:</p> <p>Je možno použít pouze sériové, k danému typu a modelu vozidla.</p> <p>Úpravy jsou zakázány !!</p> | |
| <p>1.7.5. Kliková hřídel:</p> <p>Kliková hřídel sériová, bez úprav.</p> | |
| <p>1.7.6. Blok motoru:</p> <p>Musí zůstat původní, bez úprav.</p> | |
| <p>1.7.7. Setrvačnik:</p> <p>Musí být sériový a je zakázáno odlehčení !!</p> | |
| <p>1.8. Spojka:</p> <p>Může být libovolná lamela.</p> | |
| <p>1.9. Převodovka:</p> <p>Musí zůstat sériová, ale může být zaměněna za jinou, avšak určenou pro daný model a typ vozidla . Převodové poměry a počet jednotlivých stupňů musí být zachovány. Způsob řazení musí zůstat sériový avšak zkrácení drah je povoleno. Zpátečka musí být funkční.</p> | |
| <p>1.10. Diferenciál:</p> <p>Je zakázáno použít diferenciál s omezenou svorností, ledaže by byl takto automobil sériově vybaven výrobcem. V tom případě je možno použít pouze ten, který je montován do daného modelu výrobcem. Možno použít pouze pro daný model a modelový rok vozidla.</p> | |

| | |
|---|--|
| <p>1.11. Pohon:</p> | |
| <p>Princip musí zůstat zachován, materiál poloos původní. Elektronické systémy (ESP, ASR atd.) mohou být odpojeny, případně přeprogramovány, nikoli odstraněny.</p> | |
| <p>1.12 Elektrická výbava, elektronika, zapalování:</p> | |
| <p>Celá elektroinstalace musí být kompletní sériová, jedinou povolenou úpravou je výměna, nebo přeprogramování původní řídicí jednotky při využití stávajícího umístění čidel a snímačů. Pokud je použita jiná jednotka musí být pomocí redukce připojena do původního kabelového svazku. Akumulátor libovolný na původním místě(25g).</p> | |
| <p>1.13. Nádrž paliva, vedení:</p> | |
| <p>Musí zůstat zachována sériová, nebo lze použít bezpečnostní nádrž. Je-li tato nádrž ve vozidle, musí být oddělena nehořlavou přepážkou od jezdce a pod nádrží musí být otvory pro odtok uniklého paliva! V případě montáže takové nádrže může být původní sériová nádrž včetně demontovatelných držáků odstraněna. Palivové čerpadlo je libovolné.</p> | |
| <p>Původní víčko nádrže může být nahrazeno jiným, bezpečně uzavírajícím. Potrubí musí být sériové, nebo tzv pancéřové.</p> | |
| <p>Potrubí, čerpadla, filtry, regulátory tlaku paliva a další části palivového systému, jsou-li umístěny v kabině vozu, musí být řádně zakryté proti poničení.</p> | |
| <p>1.14. Výfuk:</p> | |
| <p>Je možné použít libovolný výfuk včetně svodů. Katalyzátor může být odstraněn. Musí zůstat minimálně jeden funkční tlumič. Vyústění musí být v prostoru pod zadním nárazníkem a nesmí přesahovat více jak 10 cm obrys karoserie. Výfukové plyny smějí vycházet pouze na konci systému. Hluk nesmí překročit 100 db +/- 2db.</p> | |
| <p>!!! NEPOVOLENÉ ÚPRAVY, NESOULAD VOZIDLA S ŘÁDY!!!</p> | |
| <p>Drobné úpravy nad rámec těchto předpisů znamenají udělení penalizace ke každé jízdě, úpravy poskytující jezdci jakoukoli výhodu, automaticky znamenají přeřazení do skupiny A, pokud této skupině vozidlo vyhovuje. O přeřazení, příp. vyřazení ze závodu, nebo o výši penalizace rozhoduje technický komisař, nebo ředitel závodu.</p> | |
| <p>Toto ustanovení platí pouze v případě, že nesrovnalost s řády objeví technický komisař, nebo ohlásí jezdec před započatím závodu. Bude-li toto zjištěno až během závodu, či při pozávodní technické kontrole, bude postupováno podle sportovních řádů!!!</p> | |

2. PŘEDPISY PRO ZÁVODNÍ SPECIÁLY - A / 4x4

2.1. KAROSERIE:

Může být odlehčována, nebo zesílena. Materiál kapot, dveří, blatníků, střechy a nárazníků je libovolný a může u nich být měněn tvar. Okrasné a aerodynamické prvky jsou povoleny. Čelní sklo musí být vrstvené, bezpečnostní, původní. Ostatní skla mohou být nahrazena plastovými (MAKROLON) min tl. 4mm . Okna mohou, ale nemusí být otevírací. Posunovací okna jsou povolena. **Je zakázáno** použití tříštivého materiálu. Víko motorového, či zavazadlového prostoru musí být upevněno nejméně ve **čtyřech** bodech, přičemž původní zámky a panty mohou být odstraněny. Musí zůstat funkční, a zevnitř i zvenčí otevíratelné dveře u řidiče a spolujezdce, ostatní mohou být zavařeny, nahrazeny, nebo zplechovány. Je povoleno používat pneumatické zvedáky, ale bez lahve se stlačeným vzduchem ve vozidle. Vozidlo **musí** být vybaveno alespoň 2 zpětnými zrcátky. Plechové, nebo plastové modifikace blatníků jsou povoleny. Přední i zadní světla mohou být zakryta, nebo nahrazena jakýmkoliv netříštivým materiálem. Ochranné kryty motoru mohou být odstraněny. Veškeré izolační díly a plasty mohou být odstraněny. **Nosné části karoserie ležící v prostoru mezi sloupky A a C musí být sériové / podélné nosníky, přední a zadní nosníky, podběhy, mohou být upravované ale vždy musí být poznat, že jde o skelet původního typu.** V případě, že vozidlo je vybaveno předpisovou klecí se dvěma diagonálami, je možno odlehčit, či jinak upravit sloupky A,B i C a vnitřní rám střechy. Podlahu je možno odstranit v případě, že pod sedačku řidiče bude umístěn dodatečný příčný nosník ze 2 trubek min. Rozměru 40x2 (bezešvá), nebo jeklu o rozměru 30x40x3 a touto úpravou nedojde ke snížení pevnosti skeletu. Přední a zadní nápravnice musí být připevněny ve skeletu a v žádném případě nesmí tvořit zamaskovaný prostorový rám. Základní rozměry skeletu musí zůstat zachovány, nelze ho rozšiřovat, snižovat nebo zkracovat. Při změně poháněné nápravy nebo přemístění agregátu dozadu, je na skeletu možné udělat zásahy nutné k tomu, aby tato úprava šla provést. V každém případě je nutno dbát na bezpečnost a agregát musí být upevněn ve skeletu tak, aby při havárii nemohlo dojít k jeho uvolnění a zranění posádky. V tomto případě musí být agregát úplně oddělen od prostoru pro posádku plechovou přepážkou, přivařenou, či dostatečně přišroubovanou ke karoserii. Tato přepážka musí být udělána tak, aby byla těsná a znemožnila proniknutí kapalin, nebo plamenů do prostoru pro posádku. Karoserie může být upravena tak, aby se nad motorem vytvořila otevírací část

2.2. INTERIÉR:

Interiér vozidla je zcela libovolný. **V dosahu sedícího jezdce + 10cm nesmí být žádné ostré hrany.** Dveře na straně řidiče musí být zakryty tak, aby zevnitř neměly žádné ostré hrany, je doporučena boční bezpečnostní síť. **Je povinná anatomická sedačka a minimálně pětibodové pásy.** Interiérem může procházet vedení různých provozních kapalin, případně v něm mohou být umístěny další komponenty palivového systému, ale vždy **MUSÍ BÝT ZAKRYTY** tak, aby při vzniku netěsnosti nedošlo k ohrožení jezdce.

2.3. PODVOZEK:

Nápravy a všechny ostatní podvozkové skupiny jsou zcela libovolné. Světla výška vozu není omezena, avšak žádná část vozidla se nesmí dotýkat země nikud jsou všechny pneumatiky na jedné straně vnuštěny.

2.4. KOLA A PNEU:

Jsou libovolná, podložky pod disky jsou povoleny. Kola vč. pneu nesmí přečnivat přes karoserii v půdorysu o více jak 50 mm.

2.5. BRZDY:

Brzdový systém je libovolný pod podmínkou, že zahrnuje minimálně dva nezávislé okruhy ovládané týmž pedálem. Vozidlo nemusí být vybaveno funkční ruční brzdou.

2.6. ŘÍZENÍ:

Řízení může být libovolné.

2.7. MOTOR:

Může být použit motor libovolné značky a typu. Uložení motoru a převodovky je libovolné. Úpravy motoru jsou zcela libovolné.

2.8. SPOJKA:

Libovolná.

Tipy pro zvýšení bezpečnosti závodních vozidel:

Sedačka - při výběru sedačky dbejte zejména na její správnou velikost vzhledem k Vaši postavě, zejména šířce a umístění otvorů pro ramenní pásy.

Pozor, mnoho sedaček má tyto otvory umístěné příliš vysoko (pro použití systému HANS). Spodní hrana tohoto otvoru by měla být vždy níže nežli Vaše ramena, tak, aby pásy šly přímo na ramena, a ne přes hranu otvoru.

Bezpečnější (ale také dražší) jsou sedačky s takzvanými "ušima", které značně omezí namáhání krku a páteře při

Bezpečnostní pásy - je lepší použít šestibodové, jsou pohodlnější, a při čelním nárazu nedovolí podvléknutí jezdce pod břišním pásem, ke kterému může dojít u pásu čtyřbodového.

Důležité je také řádné upevnění sedačky ve vozidle. Sedačka by měla být upevněna nejlépe pomocí originál držáků a přišroubována min. čtyřmi pevnostními šrouby M8 s dostatečně velkými podložkami do zpevněného místa ve vozidle. Výhodné je i umístění příčných výztuh (trubek nebo jeklů) pod sedačku, které v případě bočního nárazu omezí deformaci prahu a podlahy.

Hasící přístroje - je třeba vybrat vhodné místo pro jeho upevnění- musí být v dosahu připoutaného jezdce, ale tak, aby jezdci nepřekážel, nebo aby se o něj v případě havárie nemohl zranit. Ani způsob připevnění držáku nelze podcenit- měl by být přišroubován alespoň dvěma šrouby M6 s dostatečně velkými podložkami. Je nutno použít kvalitní držák se zajištěním. aby se přístroj při nárazu nemohl sám uvolnit. a způsobit jezdcovi zranění.

Ostré hrany - pozor na ostré hrany v interiéru- zranit se o ně můžete nejen při havárii, ale i během nastupování či vystupování z vozidla, případně při jeho opravě. Všechny takové hrany je třeba zaoblit, případně bezpečně zakrýt.

Rámové trubky v dosahu jezdce je dobré obložit měkkým materiálem (k tomu určeným), aby o ně nedošlo ke zranění.

Rychlé opuštění vozidla - u některých vozidel je problém je rychle opustit. Často se to stává u vozidel s vysoko umístěnou boční ochranou, v kombinaci se závodní sedačkou s vysokými boky. V takovém případě je vhodné vybavit vozidlo volantem s rychlozámkem. Po vyjmutí volantu je opuštění vozu podstatně rychlejší. V případě těžší havárie a deformace vozu to ocení i záchranáři, pro které bude vyproštění posádky z vraku jednodušší a rychlejší.

Doporučujeme vybavit vozidlo nůžem pro rychlé přeříznutí pásů, nůž upevněn v dosahu jezdce.