

საქართველოს საავტომობილო სპორტის ფედერაციის
2016 წლის მოთხოვნები და ტექნიკური რეგლამენტი
„ჰონდა სივიკი“-ს კლასის ავტომობილებისთვის

სარჩევი:

- 1) ავტომობილის მარკა და მოდელი
- 2) ავტომობილის ძრავი
- 3) ჰაერის მიწოდების და ნამუშევარი აირების გამომშვების მოწყობილობები
- 4) ავტომობილის წონა
- 5) საბურავები
- 6) სავალი ნაწილი
- 7) ტრანსმისია
- 8) საწვავის სისტემა
- 9) უსაფრთხოების პაკეტი
- 10) ავტომობილის ბაზა
- 11) სამუხრუჭე სისტემა
- 12) საჭის მართვის სისტემა
- 13) დაკიდების სისტემა
- 14) ავტომობილის მარა
- 15) ავტომობილის ინტერიერი
- 16) ავტომობილის ელექტრო სისტემა
- 17) ავტომობილის მამუქი და სასიგნალო ელემენტები

1) ავტომობილის მარკა და მოდელი Hhonda siviki

1.1. EF. EG. EJ. EK

2) ავტომობილის dasaSvebi ძრავი

D14A2, D14A3, D14A4, D14Z1, D14Z2.

D15B2, D15B7

2.1 1500კუბ/სმ-მდე, ძრავის კომპლექტაცია სრულიად ქარხნული. ერთი გამანაწილებელი ლილვით და მხოლოდ ქარხნული კომპლექტაციის საწვავის ინჟექტორული ან მონო შეფრქვევის სისტემით.

2.1.1 დასაშვები ძრავის კომპლექტაცია მოცემულია დანართი #1-ში.

2.2 ძრავის ტექნიკური მონაცემები და სიმძლავრე არ უნდა ცდებოდეს მწარმოებლის დადგენილ ზემო ზღვარს 105 ცმ.

2.3 აუცილებელია ძრავის მარბუნებელი ელემენტები მაგ: (შვივები მახავიკი ღვედის დამჭიმები და სხვა) იყოს ქარხნული სტანდარტული მისი წონის ზომის და სხვა მონაცემების გათვალისწინებით.

2.4 ძრავის ბრუნვათა მაქსიმალური ზღვარი განისაზღვრება 7300 ბრუნი წუთში.

2.5 დაუშვებელია ძრავის ნებისმიერი კომპლექტაციის შეცვლა, გარდა წინამდებარე რეგლამენტით გათვალისწინებული დაშვებებისა.

2.6 დასაშვებია ძრავში დგუშების შეცვლა მხოლოდ ქარხნული საიდენტიფიკაციო კოდის მაჩვენებლით გამოშვებული რემონტისშემდგომი ზომების გათვალისწინებით, არაუმეტეს +0,50მმ.

დასაშვებია (ე.წ ლითონ-კერამიკული ცეპლენიის დისკის) დაყენება.



3) ჰაერის მიწოდების და ნამუშევარი აირების გამოშვების მოწყობილობები

3.1 ნამუშევარი აირების გამოშვები ტრაქტის კონფიგურაცია უნდა იყოს ქარხნული კომპლექტაციის (პროექცია ზედხეში) ასევე დაუშვებელია აირების გამოშვები ტრაქტის (უნდა იყოს ქარხნული) შეცვლა ძრავთან გადაბმის წერტილში.

3.2 ნამუშევარი აირების გამოშვები ტრაქტის მილის მაქსიმალური დიამეტრი (გაზომვა ხორციელდება გარე დიამეტრით) არ უნდა აღემატებოდეს 50 მილიმეტრს.

3.3 დასაშვებია ნამუშევარი აირების გამოშვებ ტრაქტში დამატებითი კვანძების მოცილება მაგ: (ალსაქრობი ,კატალიზატორი) ასევე დასაშვებია მაცუჩის შეცვლა.

3.4 სავალდებულოა მაცუჩის ბოლო ნაწილში ქილის არსებობა. ზომა და ფორმა ინდივიდუალური (იგულისხმება როგორც სტანდარტული ასევე სხვა მწარმოებლების სპორტული და ნახევრად სპორტული ავტომობილებისთვის სპეციალურად შექმნილი სისტემები)

3.5 დასაშვებია მაცუჩის ქილის შიდა ტიხრების მოცილება.

3.6 დაუშვებელია ნამუშევარი აირების გამოშვები ტრაქტის ძირითადი მილების დიამეტრის შეცვლა..

3.7 დასაშვებია ძრავის სტანდარტული ჰაერის ფილტრის ე.წ „ნაკლები წინამდებობის „ფილტრით შეცვლა. ასეთ შემთხვევაში დაუშვებელია წნევის შექმნისთვის რაიმე მოწყობილობის შექმნა.

4) ავტომობილის წონა

4.1 სრულად აღჭურვილი ავტომობილის წონა პილოტის და სრული სპორტული ეკიპირების (დამცავი ჩაფხუტი, ხელთათმანები, კომბინიზონი და სხვა) ჩათვლით უნდა იყოს არანაკლებ 950 კგ როგორც ტექნიკურ კომისიაზე, ასევე რბოლის დასრულების შემდეგ.

5) საბურავები

5.1 დასაშვებია მხოლოდ GTCC-ის მიერ კონკრეტულ რბოლაზე (წინასწარ გამოცხადებული) საბურავები.

5.2 საბურავების ზომა განისაზღვრება: მაქსიმალური სიგანე არაუმეტეს 195 მმ. მინიმალური სიმაღლე 50%. დისკის მაქსიმალური რადიუსი 15 ინჩი. დისკის მაქსიმალური სიგანე - 7ჯ (J). დისკის მაქსიმალური გამოწეულობა - ეტ (ET) ნებისმიერი, რომელიც არ უნდა ცდებოდეს მე-10 მუხლით დადგენილ პარამეტრებს.

5.3 დასაშვებია ნებისმიერი დისკი რომელიც ჯდება ზემო აღნიშნულ სტანდარტში.

6) სავალი ნაწილი

6.1 დაშვებულია ავტომობილზე ნებისმიერი ზომის განივი მდგომარეობის სტაბილიზატორი, თუნდაც ამ უკანასკნელით ავტომობილი არ იყოს აღჭურვილი ქარხნულად.

7) ტრანსმისია

7.1 დაშვებულია მხოლოდ ჰონდის ნებისმიერი მოდელის სტანდარტული სიჩქარეთა კოლოფი.

7.2 დაშვებულია გადაცემათა კოლოფის მოდიფიცირება მხოლოდ ქარხნული სათადარიგო ნაწილებით(დეტალები რომელიც გამოყენებული იქნება კოლოფში უნდა იყოს ქარხნულად წარმოებული და უნდა არსებობდეს ამ ტიპის და მოდელის ავტომობილი აღჭურვილი ამ გადაცემათა რიცხვით, ან ამ კონკრეტული დეტალით)

7.3 დაუშვებელია სრული ან ნაწილობრივი თვით მახლოკირებელი მოწყობილება .

8) საწვავის სისტემა

8.1 დაუშვებელია ნებისმიერი ჩარევა საწვავის მიწოდების სისტემაში. (მათ შორის შემშვებ აგრეგატში). საწვავის ინჟექტორული შეფრქვევის სისტემა (INTAKE MANIFOLD) უნდა იყოს: D15B2/B7 საიგენტიფიკაციო კოდით ძრავებზე P-06. P-10. შემშვები კოლექტორის დიამეტრის მაქსიმალური ზომა 40 მმ. და ე.წ. დროსელის გარე მაქსიმალური დიამეტრი 58 მმ.

8.2 დაუშვებელია საწვავის ავზში დანამატების ჩასხმა (ე.წ ოქტანო ბუსტერი და სხვა)

8.3 დაშვებულია მხოლოდ ბენზინის სისტემის ფილტრის შეცვლა.

9) უსაფრთხოების პაკეტი

9.1 უსაფრთხოების დამცავი კარკასი FIA–ს საერთაშორისო სპორტული კოდექსის ან სსსფ–ის მოთხოვნების შესაბამისად.

9.2 აუცილებელია კაპოტის (ან საბარგულის სახურავის) ჭილიბყურას არსებობა და ქარხნული საკეტის გაუქმება.

9.3 დასაშვებია მხოლოდ სპორტული (ერთიანი) FIA–ს მიერ ომოლოგირებული ან ვადაგასული ომოლოგაციის მქონე სავარძელი (ან სავარძლები).

9.4 ჩაფხუტი დასაშვებია ნებისმიერი ომოლოგირებული ან ვადაგასული ომოლოგაციით, რომელსაც დათვალაიერების შემდეგ ვარგისად ჩათვლის ტექნიკური კომისარი.

9.5 უსაფრთხოების ღვედები – დასაშვებია ნებისმიერი ომოლოგირებული ან ვადაგასული ომოლოგაციით, 4, 5, ან 6 წერტილიანი დამაგრებით რომელიც აკმაყოფილებს FIA–ს საერთაშორისო მოთხოვნებს ან სსსფ–ის მიერ დაწესებულ სტანდარტებს.

9.6 მრბოლელის კომბინიზონი–დასაშვებია ომოლოგირებული ან ვადაგასული ომოლოგაციით ნებისმიერი ტიპის შეფერილობის კომბინიზონი.

9.7 მრბოლელის ფეხსაცმელი–დასაშვებია ომოლოგირებული ან ვადაგასული ომოლოგაციით ნებისმიერი ტიპის შეფერილობის სარბოლო ფეხსაცმელი.

9.8 სავალდებულოა ნებისმიერი ფერის ტიპის ჩაფხუტის შიდა ანტიალერგიული ქსოვილის დამცავი ქუდი.

9.9 ხანძარ საწინააღმდეგო უსაფრთხოება– დასაშვებია როგორც ომოლოგირებული სისტემური ცეცხლმაქრი, ასევე მინიმუმ 2 კილოგრამიანი თხევადი ან ფხვნილოვანი ნავთობპროდუქტების ჩაქრობისთვის განკუთვნილი სპეციალური ხელით სამართავი ბალონები, რომელთაც გააჩნიათ სპეციალური საზედამხედველო ორგანოს მიერ გაცემული ხარისხთან შესაბამისობის ან ვარგისიანობის სერთიფიკატი, ან/და მაჩვენებელი მისი ვარგისიანობის ვიზუალური ხედვით. ცეცხლმაქრის მუშა მდგომარეობაში მოყვანის მაქსიმალური დრო არ უნდა აღემატებოდეს 5 წამს, როგორც მრბოლელისთვის ასევე რბოლის სტიუარდებისთვის.

10) ავტომობილის ბაზა

10.1 ავტომობილის წინა საბურავების კვალის მაქსიმალური სიგანე არ უნდა აღემატებოდეს 177 სანტიმეტრს.

10.2 ავტომობილის უკანა საბურავების კვალის მაქსიმალური სიგანე არ უნდა აღემატებოდეს 175 სანტიმეტრს.

11) სამუხრუჭე სისტემა

11.1 ნებადართულია მხოლოდ ქარხნული სამუხრუჭე სისტემა .

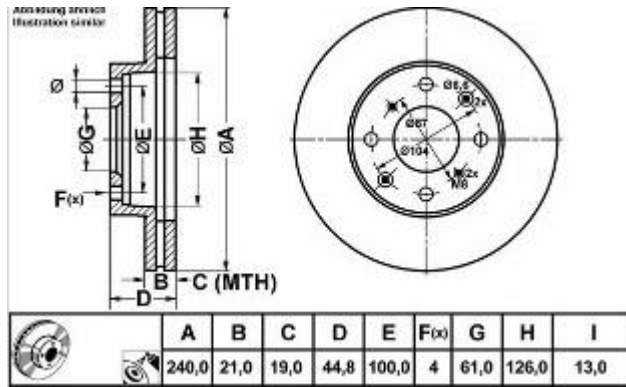
11.2 ნებადართულია სპორტული (ლითონ–კერამიკული) ან ნახევრადსპორტული სამუხრუჭე ხუნდების გამოყენება სტანდარტული ქარხნული ზომის შეცვლის გარეშე.

11.3 დაშვებულია სამუხრუჭე სითხის წნევის (წინა უკანა) გამანაწილებელი ონკანის დაყენება.

11.4 აუცილებელია ხელის მუხრუჭის გამართული ფუნქციონირება, თუნდაც ეს უკანასკნელი არ იყოს ქარხნული.

11.5 აკრძალულია სამუხრუჭე ძალის ვაკუუმური გამაძლიერებლის გაუქმება (თუ კი ასეთით აღჭურვილია ავტომობილი ქარხნული წესით)

11.6 აკრძალულია წინა სამუხრუჭე დისკოების ქარხნული ფორმის და ზომის შეცვლა. დასაშვებია ქარხნული პარამეტრების იდენტური სამუხრუჭე დისკოს დაყენება.



11.7 დასაჭვებია უკანა სამუხრუჭე დოღების ან დისკოების მოდიფიკაცია ან ურთიერთ ჩანაცვლება რომლის დიამეტრიც არ უნდა აღემატებოდეს A 239 მმ.

12) საჭის მართვის სისტემა

12.1 ნებადართულია საჭის ჰიდრო ან ჰიდრო ელექტრო გამაძლიერებლის გაუქმება ან დამონტაჟება.

13) დაკიდების სისტემა

13.1 ნებადართულია ამორტიზატორების და ზამბარების შეცვლა.

13.2 ნებადართულია დახრილობის პროცენტული მაკონტროლებელი ღერძების შეცვლა.

14) ავტომობილის მარა

14.1 დასაშვებია მხოლოდ სტანდარტული კონფიგურაცია. აკრძალულია აეროდინამიკული ელემენტების (ფრთა ,სპოილერი,არა ქარხნული ბამპერი) წინა და უკანა ფრთების კონფიგურაციის შეცვლა.

14.2 დასაშვებია საჭაერო ჭრილების (ვენტილაციისთვის) გაკეთება მთლიანობის დარღვევის გარეშე.

14.3 აუცილებელია წინა საქარე მინაზე საჩრდილობელი სტიკერის გაკვრა.

14.4 წინა საქარე მინა უნდა იყოს ზზარების გარეშე.

14.5 მინის საწმენდები (ჯაგრისები) და შემომრეცხი უნდა უზრუნველყოფდეს მინის სწრაფ და მაღალ ხარისხიან წმენდას. დასაშვებია ჯაგრისის ქვედა საფარის მოხსნა

14.6 იკრძალება ბამპერის შიგნით, კარებში და ინსტრუმენტალური პანელის ქვეშ არსებული ძალური ელემენტების (თუ კი ასეთი ქარხნულად არის გათვალისწინებული) მოცილება.

15) ავტომობილის ინტერიერი

15.1 ნებადართულია დამატებითი, ან პარალელური მართვის პულტის დამონტაჟება(მრავლის გაშვების ღილაკი, მასის გამოსართველი და სხვა).

16) ავტომობილის ელექტრო სისტემა

16.1 სავალდებულოა აკუმულატორის დადებითი დაერთების არა დენგამტარი მასალით იზოლირება.

16.2 დაუშვებელია კომპიუტერის ნებისმიერი პროგრამირება. კომპიუტერი უნდა იყოს შესაბამისი ძრავის მოდელისთვის განკუთვნილი საიდენტიფიკაციო მონაცემებით. რომელიც მოცემულია დანართი #1-ში.

17) ავტომობილის მაშუქი და სასიგნალო ელემენტები

17.1 აკრძალულია ავტომობილის მაშუქი და სასიგნალო ელემენტების მოცილება.

17.2 ავტომობილზე გამართულად უნდა მუშაობდეს ყველა გარეთა ელექტრო ელემენტი (ავარიული ციმციმა, გაბარიტული სანათები წინ და უკან, ახლო და შორი ნათების ნათურები, სამუხრუჭე სანათები და სხვა)

17.3 სავალდებულოა ხმოვანი სიგნალის გამართული მუშაობა.

18. ნებისმიერი ჩარევა გარდა წინამდებარე რეგლამენტით გათვალისწინებული დაშვებებისა ჩაითვლება რეგლამენტის დარღვევად.

ნებისმიერი ზემოთ ჩამოთვლილი პუნქტის დარღვევის შემთხვევაში დამრღვევი დაჯარიმდება საქართველოს საავტომობილო სპორტის ფედერაციის (სსსფ) მიერ დადგენილი საჯარიმო სანქციების შესაბამისად.

დანართი #1

D14A2[edit]

- Found in:
 - 1995–1997 Honda Civic MA8 (European Market)
 - Displacement : 1,396 cc (85.2 cu in)
 - Bore and Stroke : 75.0 mm x 79.0 mm (2.95 in x 3.11 in)
 - Compression : 9.2:1
 - ECU code: P1J
 - Power : 89 hp (66.4 kW, 90.2 ps) at 6,100 rpm
 - Torque : 86 lb·ft (11.9 kg·m, 117 Nm) at 5,000 rpm
 - Valvetrain : SOHC (4 valves per cylinder)
 - Fuel Control : Multi-point fuel Injection, PGM-FI
 - Redline : 6,800 rpm
 - Fuel cutout : 7,250 rpm

D14A3[edit]

- Found in:
 - 1996–2000 Honda Civic 1.4i EJ9 (European Market)
 - Displacement : 1,396 cc (85.2 cu in)
 - Bore and Stroke : 75.0 mm x 79.0 mm (2.95 in x 3.11 in)
 - Compression : 9.1:1
 - ECU code: P3X
 - Power : 75 PS (55 kW; 74 hp) at 6,000 rpm^[6]
 - Torque : 109 N·m (11.1 kg·m; 80 lb·ft) at 3,000 rpm^[6]
 - Valvetrain : SOHC (4 valves per cylinder), non VTEC

- Redline : 6,800 rpm
- Fuel cut: 7,200 rpm
- Fuel Control : OBD2-a, DPFI (SFi – Simplified Fuel injection), 1+3 2+4 injectors thrown together
- Transmission: S40

D14A4[edit]

- Found in:
 - 1996–1998 Honda Civic 1.4iS EJ9 (European Market)
 - Displacement : 1,396 cc (85.2 cu in)
 - Bore and Stroke : 75.0 mm x 79.0 mm (2.95 in x 3.11 in)
 - Compression : 9.2:1
 - Piston code: P3Y
 - Piston Compression height: 29.5 mm
 - Piston dish volume: -5.4 cc
 - ECU code: P3Y
 - Big-end bore: 43 mm
 - Rod length(center to center): 138 mm
 - Power : 90 PS (66 kW; 89 hp) at 6,300 rpm^[6]
 - Torque : 124 N·m (12.6 kg·m; 91 lb·ft) at 4,500 rpm^[6]
 - Valvetrain : SOHC, four valves per cylinder, non VTEC
 - Red line : 6,800 rpm
 - Fuel cut: 7,200 rpm
 - Fuel Control : OBD2-a, DPFI (SFi – Simplified Fuel injection), 1+3 2+4 injectors thrown together
 - Transmission : S40 (or S4PA for 4AT)
 - Deck Height : 207 mm

D14Z1[edit]

- Found in:
 - 1999–2000 Honda Civic ej9 (1.4i, Europe)
 - Power : 75 PS (55 kW; 74 hp)
 - Valvetrain : SOHC, 4 valves per cylinder, non VTEC
 - Bore and Stroke : 75.0 mm x 79.0 mm (2.95 in x 3.11 in)
 - Piston Code: phxg
 - Rod Length : 138 mm
 - Rod/Stroke : 1.747
 - Redline: 6,800 rpm
 - Fuel cut : 7,200 rpm

D14Z2[edit]

- Found in:
 - 1999–2000 Honda Civic EJ9 (1.4i, UK)
 - Displacement : 1,396 cc (85.2 cu in)
 - Compression : 9.1:1
 - Power : 90 PS (66 kW; 89 hp) at 6,300 rpm
 - Valvetrain : SOHC, 4 valves per cylinder, non VTEC
 - Bore and Stroke : 75.0 mm x 79.0 mm (2.95 in x 3.11 in)
 - Redline: 6,800 rpm
 - Fuel cut : 7,200 rpm

D15B2[edit]

- Found in:
 - 1988–1991 Honda Civic GL/DX/LX
 - 1988–1991 Honda Civic Wagon Wagovan/DX

- 1988–1991 Honda CRX DX
- 1992–1995 Honda Civic LSi Hatch/Saloon (European Market)
- 1992–1995 Honda Civic DXi Hatch/Saloon (European Market)
- 1990–1995 Honda Concerto (European Market)
 - Displacement: 1,493 cc (91.1 cu in)
 - Bore and Stroke: 75 mm x 84.5 mm (2.95 in x 3.33 in)
 - Rod Length: 134 mm
 - Compression: 9.2:1
 - Power: 92 hp (69 kW) at 6,000 rpm (US)
 - 90 PS (66 kW) at 6,000 rpm (Europe)^[10]
 - Torque: 88 lb·ft (12.2 kg/m, 119 Nm) at 4,700 rpm
 - Valvetrain: SOHC (4 valves per cylinder)
 - Cam Gear: 38 tooth
 - Piston Code: PM3
 - Fuel Control: OBD-O DPFI and OBD-1 MPFI
 - Redline: 6,500 rpm, 7,200 rpm rev limiter
 - Head Code: PM5
 - ECU Code: PM5/P04

D15B7[edit]

- Found in:
 - 1992–1995 Honda Civic GLi (Australian model)
 - 1992–1995 Honda Civic DX/LX
 - 1992–1995 Honda Civic LSi Coupe (European Market)
 - 1993–1995 Honda Civic Del Sol S
 - 1998-2000 Honda City SX8
 - Displacement : 1,493 cc (91.1 cu in)
 - Bore and Stroke : 75 mm x 84.5 mm (2.95 in x 3.33 in)
 - Compression : 9.2:1
 - Power : 102 hp (76.1 kW, 103 PS) at 5,900 rpm
 - Torque : 98 lb·ft (13.5 kg/m, 133 Nm) at 5,000 rpm
 - Valvetrain : 16-valve SOHC (four valves per cylinder)
 - Redline: 6,500 rpm
 - Cam Gear: 38 tooth
 - Piston Code : PM3
 - Fuel Control : OBD-1 MPFI
 - ECU Code: P06
 - Head codes: PM 9-6, PM9-8

