

## საქართველოს ჩემპიონატი Sprint Racing-ში - 2018 წელი (ტექნიკური მოთხოვნები)

დამტკიცებულია სსსფ-ს მიერ  
2018 წელი

### სარჩევი:

1. დაშვებული ავტომობილები - გვ. 2;
2. უსაფრთხოების აღჭურვილობა - გვ. 3;
  - 1.1. ეკიპაჟის აღჭურვილობა - გვ. 3;
  - 1.2. ცეცხლმაქრი - გვ. 6;
  - 1.3. გაყვანილობა - გვ. 7;
  - 1.4. უსაფრთხოების კარკასი - გვ. 7;
  - 1.5. ელექტრო ამომრთველი - გვ. 7;
  - 1.6. უსაფრთხოების ბადეები - გვ. 8;
  - 1.7. მინები - გვ. 8;
  - 1.8. მაჩვენებელთა პანელი - გვ. 9;
  - 1.9. სალონი - გვ. 9;
  - 1.10. აკუმულატორი - გვ. 10;
3. ტექნიკური მოთხოვნები - გვ. 11;
  - 3.1. წონა - გვ. 11;
  - 3.2. საბურავი - გვ. 11;
  - 3.3. მაყუჩი და აირგამშვები სისტემა - გვ. 12;
  - 3.4. ავტომობილის ძარა - გვ. 12;
  - 3.5. ტრანსმისია და სავალი ნაწილი - გვ. 13;
  - 3.6. ბალასტი - გვ. 13;
  - 3.7. სამუხრუჭე სისტემა - გვ. 13;
  - 3.8. ძრავი - გვ. 14;

*ქვემოთ მოცემული წესებით, რეგულირდება 2018 წლის, საქართველოს ჩემპიონატი Sprint Racing-ში მონაწილე, სპორტული ავტომობილის ტექნიკური ნორმები.*

### 1. დაშვებული ავტომობილები

- 1.1. შეჯიბრებაში მონაწილეობის უფლება აქვს ყველა ავტომობილს, რომელიც აკმაყოფილებს ქვემოთ მოცემულ მოთხოვნებს. მონაწილემ უნდა წარმოადგინოს, FIA-ს ჰომოლოგაციის ბარათი და/ან სსსფ-ს ტექნიკური მოთხოვნები იმ ავტომობილისთვის, რომლითაც მრბოლელი მონაწილეობს შეჯიბრებაში. შეჯიბრებაზე დაშვებულია ვადაგასული ჰომოლოგაციის მქონე ავტომობილები.
- 1.2. შეჯიბრებაზე დაშვებული ავტომობილების ჯგუფები და კლასები:

<b>ჯგუფი N</b>	ჰომოლოგირებული სერიული ავტომობილები, მომზადებული N ჯგუფის მოთხოვნების შესაბამისად FIA-ს დანართი J, პუნქტი 254-ის მიხედვით.
<b>ჯგუფი A</b>	ჰომოლოგირებული სერიული ავტომობილები, მომზადებული A ჯგუფის მოთხოვნების შესაბამისად FIA-ს დანართი J, პუნქტი 255-ის მიხედვით. მათ შორის - WRC-ს ავტომობილები, სუპერ 1600 და ჯგუფები R2, R3, R4 და R5 ავტომობილები, მომზადებული R ჯგუფის მოთხოვნების შესაბამისად FIA-ს დანართი J, პუნქტი 260 და 260D-ს მიხედვით და ავტომობილები, მომზადებული R5 ჯგუფის მოთხოვნების შესაბამისად FIA-ს დანართი J, პუნქტი 261-ს მიხედვით. ავტომობილები, მომზადებული GT ჯგუფის მოთხოვნების შესაბამისად FIA-ს დანართი J, პუნქტი 256-ის მიხედვით. ავტომობილები რომლებიც განსაზღვრულია შეჯგობრებებში მონაწილეობისთვის FIA-ს დანართი J, პუნქტი 251, 259 და 277-ის მიხედვით.
<b>ჯგუფი SC</b> (სუპერქარი)	ღია ან დახურული ტიპის 2 ადგილიანი სარბოლო ავტომობილები და/ან სპორტული ავტომობილი, რომელიც გამოიყურება როგორც სერიული წარმოების ავტომობილი, არის მინიმუმ 2 ადგილიანი აქვთ სერიული ავტომობილის ფორმის საქარე მინა (მათ შორის მიჯეტი). რომელთა ძრავის მოცულობა არის 6500 სმ <sup>3</sup> ან ნაკლები. საერთაშორისო ფორმულას ან თავისუფალი ფორმულას (მათ შორის ლეგენდსი) ტიპის ერთადგილიანი სარბოლო ავტომობილები, რომელთა ძრავის მოცულობა არის 3000 სმ <sup>3</sup> ან ნაკლები.

**შენიშვნა:** შეჯგობრების ორგანიზატორს აქვს უფლება ჯგუფ SC-ში დაუშვას 6500სმ<sup>3</sup>-ზე მეტი მოცულობის მქონე ძრავიანი ავტომობილები.

**1.3. ჯგუფების კლასიფიკაცია კატეგორიებში ძრავის მოცულობის მიხედვით**

კლასიფიკაცია ჯგუფში	ძრავის მოცულობა
1600	1600 სმ <sup>3</sup> -მდე
2000	1600-დან 2000 სმ <sup>3</sup> -მდე
3000	2000-დან 3000 სმ <sup>3</sup> -მდე
3000+	3000 სმ <sup>3</sup> და ზევით

**1.4.** ყოველი სარბოლო ავტომობილი უნდა აკმაყოფილებდეს ტექნიკურ და უსაფრთხოების ნორმებს. ნებისმიერი ავტომობილი, რომელიც ვერ აკმაყოფილებს უსაფრთხოების ან ტექნიკურ მოთხოვნებს, არ დაიშვება შეჯგობრებაზე. ასევე არ დაიშვება ავტომობილი, რომლის კონსტრუქციასაც საფრთხის შემცველად ჩათვლიან ტექნიკური კომისარი და ტექნიკური კონტროლიორები.

**1.5.** დასაშვებია მხოლოდ დანართი J-ით გათვალისწინებული საწვავის გამოყენება. (დან. J. 252.9) MAX (RON-102.0) (MON-90.0)

**1.6.** ძრავის მოცულობის გამოთვლა ხდება შემდეგი ფორმულით:

$$V = 0.7854 \times B^2 \times S \times N, \text{ სადა:}$$

V = ძრავის მოცულობა

B = ცილინდრის დიამეტრი

S = დეჟუმის სვლა (მანძილი ზედა მკვდარ და ქვედა მკვდარ წერტილს შორის)

N = ცილინდრების რაოდენობა

**1.7.** ტურბირებული ძრავის შემთხვევაში, მოცულობის გამოთვლის კოეფიციენტი არის: ბენზინზე მომუშავე ძრავის შემთხვევაში 1.7, ხოლო დიზელზე მომუშავე ძრავის შემთხვევაში 1.5. მოცულობა (1.7 პუნქტში

მოცემული V ) მრავლდება კოეფიციენტზე და მიღებული ციფრი ასახავს ძრავის მოცულობას.

## 2. უსაფრთხოების აღჭურვილობა

### 2.1 კვიპაჟის აღჭურვილობა

2.1.1 მრბოლელს და შტურმანს რბოლის პროცესში აუცილებლად უნდა ეკეთოდ FIA8853-1998, FIA8854-1998 (FIA ტექნიკური ჩამონათვალი # 24) და FIA8853-2016 (FIA ტექნიკური ჩამონათვალი # 57) ან SFI spec. 16.1 (გამოყენების ვადა 2 წელი) სტანდარტის სპორტული ღვედი, რომელიც ავტომობილში დამონტაჟებული იქნება FIA-ს მოთხოვნის შესაბამისად. (დან. J. 253.6)

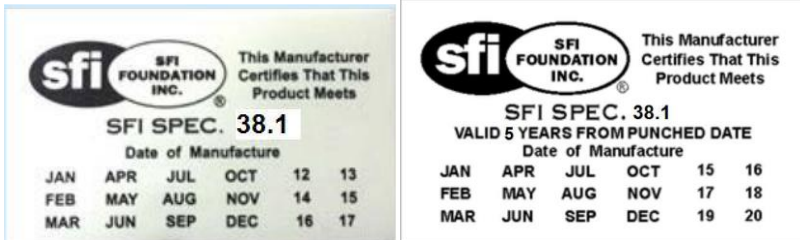


2.1.2 მრბოლელი და შტურმანი აღჭურვილნი უნდა იყვნენ ჩაფხუტით, ცეცხლგამძლე სპორტული კომბინიზონით, შიდა სამოსით, ნიღაბით ან ბალაკლავით, სპორტული ხელთათმანებით და ფეხსაცმლით. ყველა აღნიშნული ნივთი უნდა იყოს ჰომოლოგირებული ან ყოფილი ჰომოლოგაციის და უნდა შეესაბამებოდეს FIA-ს ან SFI-ს სტანდარტებს.

#### 2.1.2.1. დამცავი ჩაფხუტები :

შესაბამისი ქვემოთ ჩამოთვლილი სტანდარტების (FIA-ს ტექნიკური ჩამონათვალი №25 სერთიფიცირებული ჩაფხუტების ფურცელი SnellFoundation) შესაბამისი.

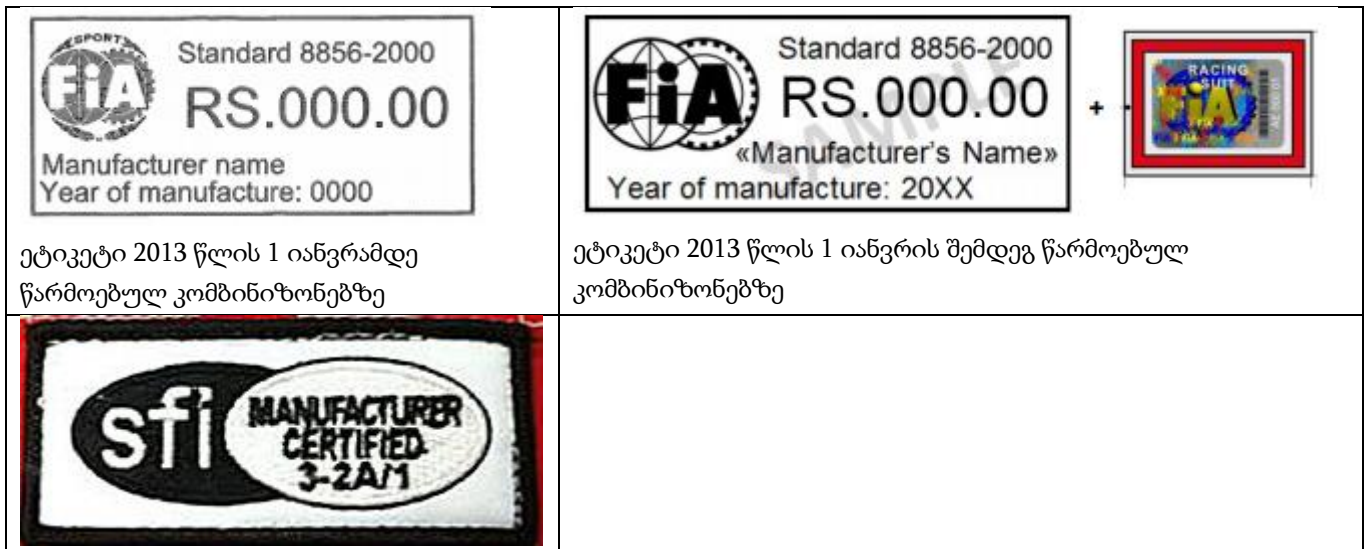
- FIA 8860-2004;
- FIA 8860-2010;
- FIA 8859-2015;
- FIA 8858-2010;
- FIA 8858-2002;
- Snell Foundation EA 2016 (აშშ);
- Snell Foundation SA 2015 (აშშ);
- Snell Foundation SAH 2010 (აშშ);
- Snell Foundation SA 2010 (აშშ);
- Snell Foundation SA 2005 (აშშ);
- Snell Foundation SA 2000 (აშშ)\*;
- SFI Foundation Inc, spec.31.1, SFI spec.31.1A და SFI 31.2A (აშშ)
- BritishStandardsInstitutionBS6658-85 ტიპი A/FR- SnellM
- SnellM 2010
- SnellM 2005
- SnellM 2000
- SnellM 95



**2.1.2.2** სპორტული კომბინიზონი:

შესაბამისი ქვემოთ ჩამოთვლილი სტანდარტების

- FIA 8856-2000;
- SFI Foundation Inc 3.2A/1 და ზევით (მარკირება მითითებულია ქვემოთ სურათში);
- BSEN 533 index 3 (დამზადებული ცეცხლგამძლე ნაჭრისგან Proban®, Pyrovatex®, Banox® (მარკირება მითითებულია ქვემოთ სურათში))



ეტიკეტი 2013 წლის 1 იანვრამდე წარმოებულ კომბინიზონებზე

ეტიკეტი 2013 წლის 1 იანვრის შემდეგ წარმოებულ კომბინიზონებზე

**2.1.2.3** დანარჩენი ეკვიპრება: ხელთათმანი „ბალაკლავა“ ზედა და ქვედა საცვალი გრძელი ბოლოთი, წინდა და ფეხსაცმელი. შესაბამისი ქვემოთ ჩამოთვლილი სტანდარტის:

- FIA 8856-2000;
- ISO 6940;
- SFI Foundation Inc 3.3A/1 და ზევით (მარკირება მითითებულია ქვემოთ სურათში);
- BSEN 533 index 3 (დამზადებული ცეცხლგამძლე ნაჭრისგან Proban®, Pyrovatex®, Banox® (მარკირება მითითებულია ქვემოთ სურათში))







**2.1.2.4 - HANS**

**SFI Specification 38.1**

FIA8858-2010 (FIA-ს ტექნიკური ჩამონათვალი №29)

[www.hansdevice.com](http://www.hansdevice.com)

 <p>ეტიკეტი 2013 წლის 1 იანვრამდე წარმოებულ HANS-ებზე</p>	 <p>ეტიკეტი 2013 წლის 1 იანვრის შემდეგ წარმოებულ HANS-ებზე</p>
--	--

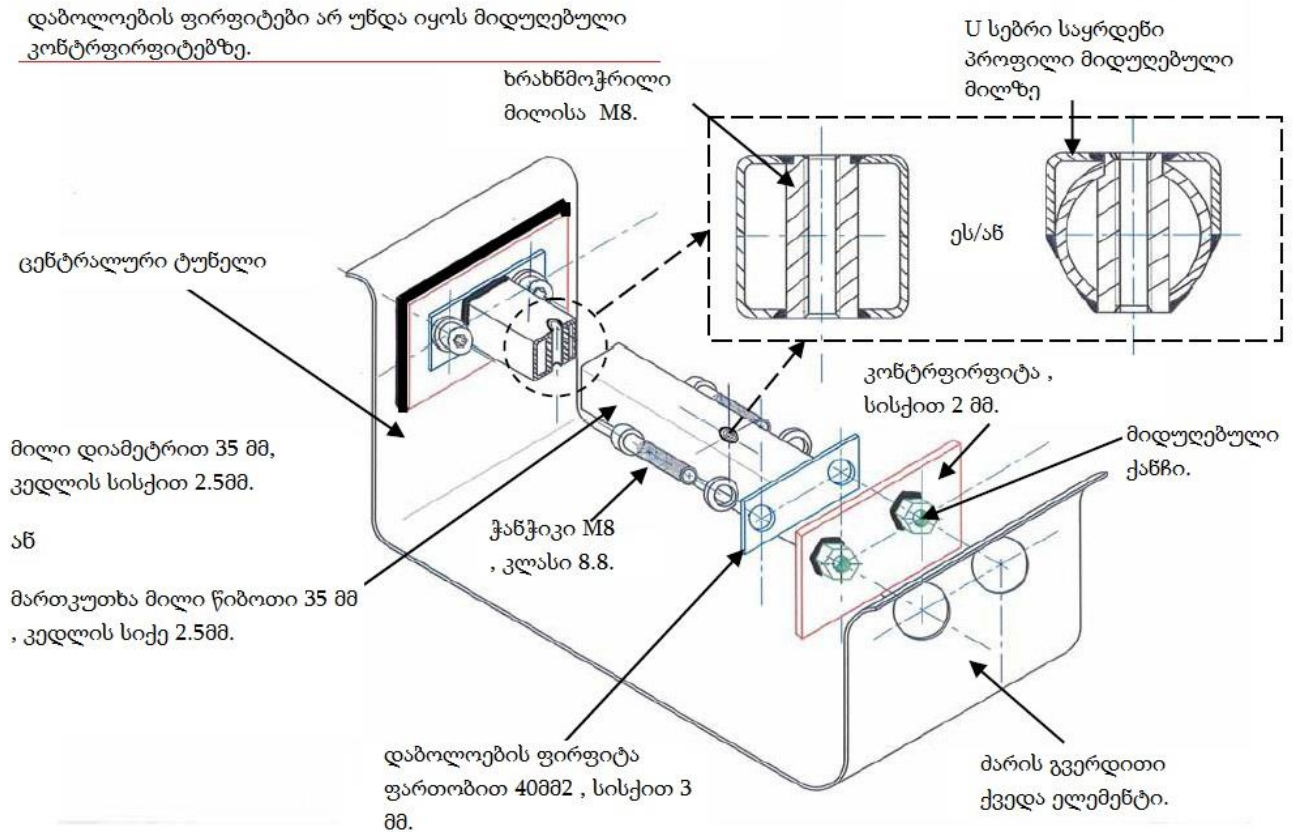
**2.1.3** ავტომობილში დამაგრებული უნდა იყოს იმდენი ღვედის საჭრელი, რამდენი მრბოლელიც იმყოფება სპორტულ ავტომობილში, რომლის გამოყენება მძღოლსაც და შტურმანსაც, უნდა შეეძლოს ღვედის გაუხსნელად.

**2.1.4** ავტომობილში დამაგრებული უნდა იყოს FIA8855-1999 (FIA-ს ტექნიკური ჩამონათვალი # 12), FIA8862-2009 (FIA-ს ტექნიკური ჩამონათვალი # 40) ან SFI-ს სტანდარტის სპორტული სავარძელი FIA-ს სტანდარტის შესაბამისათ (დან. 253.16)

 <p>ეტიკეტი, რომელიც ძალაშია 2012 წლის 1 იანვრიდან, 2013 წლის 31 დეკემბრამდე</p>	 <p>ახალი ეტიკეტი, რომელიც ძალაშია 2014 წლის 1 იანვრიდან</p>
 <p>ეტიკეტი, რომლის ვადაც გაგრძელებულია 2018 წლის 1 ივლისიდან</p>	 <p>ახალი ეტიკეტი, რომელიც ძალაშია 2012 წლის 1 იანვრიდან</p>
 <p>ეტიკეტი, რომელიც ძალაშია 2021 წლის 31 დეკემბრამდე</p>	 <p>ეტიკეტი, რომელიც ძალაშია 2021 წლის 31 დეკემბრამდე</p>

**2.1.5.** სპორტული სავარძლის სამაგრის მოწყობის ნახაზი, FIA-ს დანართი J 253-ის, მე-16 თავის მიხედვით:

დაბოლოების ფირფიტები არ უნდა იყოს მიდუღებული კონტრფირფიტებზე.



სამაგრის დაბოლოების ფირფიტები არ უნდა იყოს მიდუღებული კონტრფირფიტებზე.

## 2.2 ცეცხლმაქრი

2.2.1 ავტომობილი ალჭურვილი უნდა იყოს ცეცხლმაქრით. იმ შემთხვევაში თუ ცეცხლმაქრის შიგთავსი წარმოდგენილია ფხვნილის სახით, მისი წონა უნდა იყოს არანაკლებ 2 (ორი) კილოგრამი. იმ შემთხვევაში თუ ცეცხლმაქრის შიგთავსი წარმოდგენილია ქაფის სახით, მისი მოცულობა უნდა იყოს არანაკლებ 3.5 ლიტრი.

2.2.2 ცეცხლმაქრი უნდა იყოს შესაბამის დონემდე დატენილი და მისი ვარგისიანობა არ უნდა იყოს ამოწურული.

2.2.3 ცეცხლმაქრი დამაგრებული უნდა იყოს ისეთ ადგილას, რომ მრბოლელის ან შტურმანისთვის ადვილი იყოს მისი გამოყენება.

2.2.4 ცეცხლმაქრი განთავსებული უნდა იყოს მანქანის წამყვანი ღერძის(ების) პარალელურად და დამაგრებული უნდა იყოს ისე, რომ მისი გამოყენება შესაძლებელი იყოს ყოველგვარი სხვა დამხმარე ინსტრუმენტის გარეშე. (დან. J. 253.7)

2.2.5 ცეცხლმაქრის სამაგრი ალჭურვილი უნდა იყოს გვერდით გაცურების საწინააღმდეგო ფირფიტებით.

## 2.3 გაყვანილობა

2.3.1 საწვავის, ზეთის და მუხრუჭის ხაზები მაქსიმალურად დაცული უნდა იყოს ყველა სახის შესაძლო დაზიანებისაგან.

2.3.2 საწვავის ავზის ან საწვავთან დაკავშირებული დამატებითი კომპონენტების საბარგულში განთავსების შემთხვევაში, საბარგულის განყოფილება ავტომობილის სალონისგან ჰერმეტიკულად უნდა იყოს გამოყოფილი არა აალებადი მასალით. ისეთ ავტომობილებში, რომელთაც არ აქვთ დამოუკიდებელი საბარგულის განყოფილება (ჰეჩბეკი, კუპე და ა.შ.) და ზემოთ ნახსენები საწვავის სისტემები (საწვავის ავზი, საწვავის

დამატებითი სისტემა და ა.შ.) გადატანილი აქვთ საბარგულში, ეს კომპონენტები დაფარული უნდა იყოს უწყვადი ჰერმეტიკული გარსაცმით.

**2.3.3** ელექტრო გაყვანილობის სადენები მაქსიმალურად დაცული უნდა იყოს ყველა სახის შესაძლო დაზიანებისაგან (მტვერი, წყალი, ქვები, ხანძარი და ა.შ. )

**2.3.4** ქვემოთ მოცემულ ნახაზებზე ნაჩვენებია მილების გაყვანის მეთოდი მეტალის ტიხრებში.



## 2.4 უსაფრთხოების კარკასი

**2.4.1** უსაფრთხოების კარკასი, დამზადებული და დამონტაჟებული უნდა იყოს FIA-ს სტანდარტის შესაბამისად (დან. J. 253.8).

**2.4.2.** ასევე დაიშვება საქართველოს საავტომობილო სპორტის ფედერაციის ეროვნული ომლოგაციის მქონე უსაფრთხოების კარკასი და ავტომობილის სპორტულ-ტექნიკურ პასპორტში დამოწმებული უნდა იყოს სსსფ-ს მიერ ლიცენზირებული მწარმოებლის მიერ.

**2.4.3** ტექნიკური კომისიის გავლის დროს, მონაწილის მიერ წარმოდგენილი უნდა იქნას უსაფრთხოების კარკასის სერტიფიკატი, გაცემული მწარმოებლის მიერ.

## 2.5 ელექტრო ამომრთველი

**2.5.1** ელექტრო ამომრთველმა უნდა შეწყვიტოს ელ. კვების მიწოდება ავტომობილის საბორტო წრედზე და გააჩეროს ძრავის და სხვა აგრეგატების მუშაობა.(დან. J. 253.13)

**2.5.2** ელექტრო ამომრთველი დამაგრებული უნდა იყოს მანქანის სალონში და მისი ამოქმედება შესაძლებელი უნდა იყოს ავტომობილის გარედანაც.

**2.5.3** სალონში ელექტრო ამომრთველი დამაგრებული უნდა იყოს ისეთ ადგილას, რომ მძღოლს და შტურმანს ღვედის გაუხსნელად შეეძლოთ მისი გამოყენება.

**2.5.4** სალონის გარეთ ელექტრო ამომრთველი სისტემის ამრავი დამაგრებული უნდა იყოს საქარე მინის ქვედა ზონაში, აღნიშნული უნდა იყოს სპეციალური ნიშნით, ლურჯ სამკუთხედ ფონზე თეთრი არშიით, წიბოს ზომით მინიმუმ 12 სმ, ზედ გამოსახული წითელი ელვა თეთრი არშიით (ნიმუში მოცემულია ქვემოთ). ზემოთ აღნიშნული ნიშანი უნდა იყოს იოლად შესამჩნევი და გამოსაყენებელი გარეშე პირისათვის.



მინ. 12 სმ

## 2.6 უსაფრთხოების ბადეები

**2.6.1** კარის ღიობის დამცავი უსაფრთხოების ბადეები მძღოლის და შტურმანის მხარეს ნებაყოფლობითია.

**2.6.2.** უსაფრთხოების ბადე უნდა მაგრდებოდეს უსაფრთხოების კარკასზე და არ უნდა იყოს კავშირში ძარასთან და მის შემადგენელ ნაწილებთან. გვერდებში ბადე განთავსებული უნდა იყოს საჭის ცენტრიდან ძარის შუა საყრდენამდე. ბადე უნდა იხსნებოდეს სწრაფჩახსნადი შემაერთებლებით, ცალი ხელით. ჩამხსნელები უნდა იყოს შეფერილი, მკვეთრი ფერადი (ნარინჯისფერი, ყვითელი, წითელი) საღებავით. დასაშვებია ღილაკზე დაჭერით გახსნადი ჩამკეტები, რომელიც აკმაყოფილებენ ზემოთ ჩამოთვლილ მოთხოვნებს.

**2.6.3** ბადის ღვედის სიგანე უნდა იყოს არანაკლებ 19 მმ-ისა. ბადის ღვედებს შორის დაშორება უნდა იყოს არანაკლებ 25x25 მმ-ისა და არაუმეტეს 60x60 მმ-ისა. ბადე დამზადებული უნდა იყოს არა აალებადი მასალისგან და მისი შემადგენელი ზოლები უნდა იყოს ერთმანეთზე გადაკერილი, ყველა კვეთაში.

## **2.7 მინები**

**2.7.1** ავტომობილის წინა საქარე, გვერდითი და უკანა მინები უნდა იყოს ქარხნული წარმოების. ავტომობილის მინები (გარდა წინა საქარესი) დაფარული უნდა იყოს გამჭირვალე ფირით არაუმეტეს 0.4 მმ სისქით.

**2.7.2** A ჯგუფის ავტომობილის უკანა საქარე და უკანა გვერდითი მინები შესაძლოა შეცვლილი იქნას პოლიკარბონატით რომლის სისქეც იქნება არანაკლებ 4 მმ.

**2.7.3** დასაშვებია საქარე მინაზე მზისგან დამცავი ფირის გადაკვრა, იმ შემთხვევაში თუ შიგნით მყოფ პირს თავისუფლად შეუძლია გარე არეალის (მანიშნებელი დროშების, შუქნიშნების, საგზაო ნიშნების და ა.შ.) დანახვა. ავტომობილის გვერდითი და უკანა მინების შუქის გამტარიანობის დონე არ უნდა იყოს საქართველოს კანონმდებლობით გათვალისწინებულ მაქსიმუმზე მეტი და ასევე შესაძლებელი უნდა იყოს მანქანის სალონის დანახვა არანაკლებ 5 მეტრიდან.

**2.7.4** ავტომობილის წინა გვერდითი კარის მინები მოძრაობაში უნდა მოდიოდეს ქარხნული წესით დამზადებული ამძრავი მექანიზმით.

**2.7.5.** დასაშვებია წინა კარის მინის ამძრავი მექანიზმის შეცვლა იგივე მოდელის სხვა ტიპის ამძრავით (ელექტრო ამძრავი მექანიკურით და პირიქით).

**2.7.6.** ჯგუფ A-ში დასაშვებია უკანა კარის მინების ამძრავი მექანიზმის გაუქმება იმ პირობით, რომ მინა უნდა იკავებდეს ქარხნულ ადგილს და დაფიქსირებული იყოს დახურულ მდგომარეობაში.

**2.7.7.** ჯგუფში SC დაშვებულია წინა და უკანა გვერდითი მინების შეცვლა პოლიკარბონატით. ამ შემთხვევაში მინის ამძრავი მექანიზმი თავისუფალია. დასაშვებია წინა მინებზე გასაწევი ფანჯრის გაკეთება, იმ პირობით, რომ მისი ფართობი არ უნდა იყოს მთლიანი ფართის 1/3-ზე მეტი. უკანა გვერდით და უკანა მინაზე შესაძლებელია სავენტოლაციო ღიობების დატანა, იმ პირობით, რომ მისმა ფართმა არ უნდა დაიკავოს მინის სიმაღლის 1/3-ზე მეტი.

**2.7.8.** ავტომობილის წინა საქარე მინა უნდა იყოს მრავალშრიანი (შუშის ფენა უნდა იყოს მინიმუმ 2 (ორი).

**2.7.9** SC ჯგუფის ავტომობილებში აუცილებელია წინა საქარე მინა. ქარხნული მრავალშრიანი მინა შეიძლება შეცვლილი იქნას იგივე ფორმის და ზომის პოლიკარბონატის საქარე მინით. გვერდითი მინები შესაძლებელია იქნას მოხსნილი ან შეცვლილი პოლიკარბონატის მასალით. ლეგენდის ტიპის ავტომობილებში საქარე მინის მოხსნის შემთხვევაში, სავალდებულოა დახურული ტიპის ჩაფხუტის გამოყენება.

## **2.8 მაჩვენებელთა პანელი**

**2.8.1.** N და A ჯგუფის ავტომობილს, რომელიც მონაწილეობას იღებს შეჯიბრებაში აუცილებლად უნდა



გააჩნდეს ქარხნული წარმოების მაჩვენებელთა დაფის კონსოლი (ე.წ. „ტორპედო“).

**2.8.2.** სავალდებულოა უსაფრთხოების ბალიშების გაუქმება, ისე რომ არ დაირღვეს მაჩვენებელთა დაფის კონსოლის მთლიანობა.

**2.8.3.** ავტომობილის მაჩვენებელთა დაფა შესაძლებელია იყოს შეცვლილი, ასევე შესაძლებელია სხვა მაჩვენებლების დაყენება, იმგვარად, რომ არ უშლიდეს ხელს მრბოლელს ავტომობილის მართვაში და არ უფარავდეს ხედვის არეს.

**2.8.4.** მაჩვენებელთა დაფის კონსოლზე ზედა მხარეს დამატებითი მაჩვენებლების დაყენება შესაძლებელია, თუ ის არ ქმნის დამატებით რისკებს.

**2.8.5.** ავტომობილის მაჩვენებელთა დაფის შეცვლის დროს შეიძლება მის მაჩვენებლების კონფიგურაციის ცვლილება.

**2.8.6.** SC ჯგუფის ავტომობილებში მაჩვენებელთა დაფის კონსოლი შესაძლებელია იყოს არა ქარხნული წარმოების, თვითნაკეთი ნებისმიერი არა აალებადი მასალით და მაჩვენებლების შეხედულებისამებრ განთავსებით, ისე რომ მრბოლელს არ უნდა უშლიდეს ხელს ავტომობილის მართვაში, არ უნდა უფარავდეს მხედველობის არეს და არ უნდა ქმნიდეს საფრთხეს.

## **2.9 სალონი**

**2.9.1** სპორტული ავტომობილის კარების შიგა მხარე და ავტომობილში არსებული ყველა გვერდითი ღიობები აუცილებლად უნდა იყოს დაფარული ქარხნული საფარით ან შეცვლილი: 0.5მმ მეტალის, 1მმ ალუმინის ან 2 მმ სხვა ძნელად აალებადი მასალით.

**2.9.2** სპორტული ავტომობილის სალონში (იატაკზე, ჭერზე, გვერდებზე და ა.შ.) არსებული ადვილად აალებადი მოპირკეთება უნდა იყოს მოხსნილი.

**2.9.3** სპორტული ავტომობილის სალონის ქარხნული მოპირკეთება (ჭერის, იატაკის, კარების და ა.შ.) შესაძლოა შეცვლილი იყოს სხვა ძნელად აალებადი მასალით.

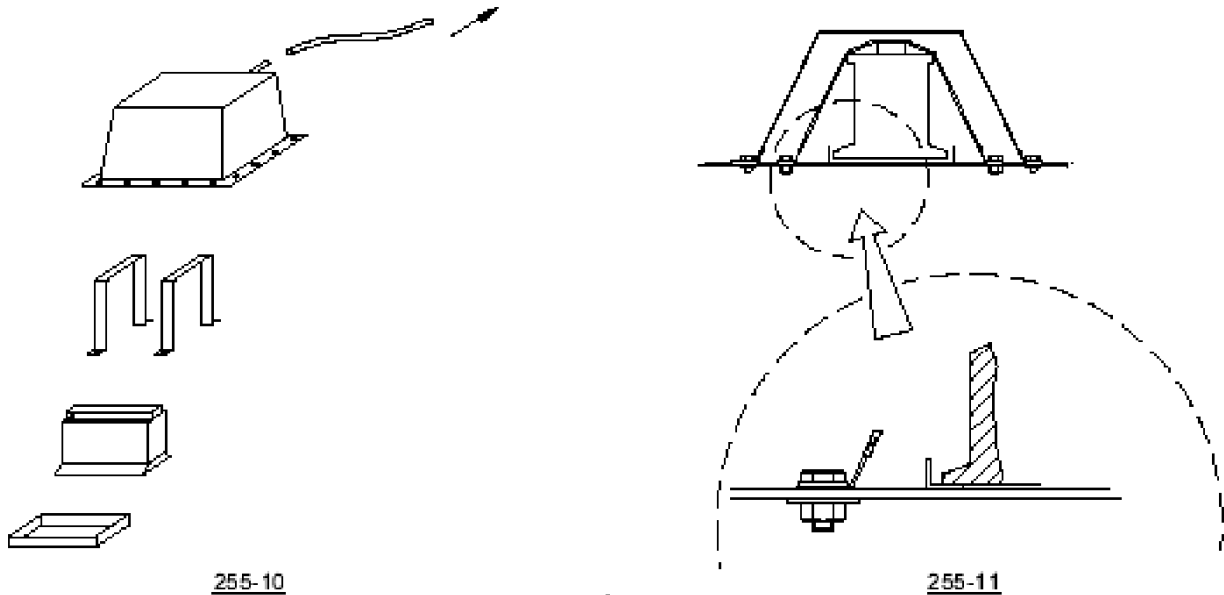
## **2.10 აკუმულატორი**

**2.10.1** აკუმულატორი მყარად უნდა იყოს დამაგრებული და მაქსიმალურად დაცული უნდა იყოს ნებისმიერი სახის მექანიკური დაზიანებისაგან. (დან. J. 254.6.8. და 255.5.8.3)

**2.10.2** დასაშვებია აკუმულატორის არაქარხნულ ადგილას (პილოტის და შტურმანის სავარძლების უკან) გადატანა, მხოლოდ იმ შემთხვევაში თუ ის მყარად იქნება დამაგრებული და დახურული იქნება დამცავი კონსტრუქციით (დან. J. 255.5.8.) ამ შემთხვევაში აკუმულატორი უნდა იყოს მშრალი ტიპის (არა სითხიანი).

**2.10.3.** არაქარხნულ ადგილას აკუმულატორის გადატანის დროს, თუ აკუმულატორი არის სითხიანი, ის აუცილებლად უნდა იყოს დაფარული სპეციალური ჰერმეტიკული ხუფით, რომელიც დამაგრებულია დამოუკიდებლად ბატარიის სამაგრისგან. ამავე დროს ამ ხუფს უნდა გააჩნდეს სადრენაჟო და სავენტილაციო მილები, რომლებიც თავდება ძარის გარეთ.

**2.10.4** აკუმულატორის სამაგრი დაფარული უნდა იყოს, ხოლო დამცავი ხუფი დაფარული ან დამზადებული არა ელექტრო გამტარი მასალისაგან.



**2.10.5.** აკუმულატორის მარკა და ტევადობა , თავისუფალია.

**2.10.6.** აკუმულატორი დამაგრებული უნდა იყოს ისე მყარად, რომ მის პოლუსებს შორის მოკლე ჩართვა გამოირიცხოს.

**2.10.7.** თუ აკუმულატორის დამაგრების ადგილი იცვლება, მისი დამაგრება უნდა განხორციელდეს საყრდენი ბუდის და ორი საიზოლაციო მასალით დაფარული მეტალის ლარტყის საშუალებით, სისქით არა ნაკლებ 0.8 მმ და სიგანით 20 მმ. ისინი მიმაგრებული უნდა იქნან მანქანის ფსკერთან ჭანჭიკებით და ქანჩებით დიამეტრით არა ნაკლები 10 მმ და გამაძლიერებელი ფირფიტებით. ყველა ქანჩის ქვეშ უნდა იყოს 3 მმ სისქის ფირფიტა. ასეთი ფირფიტის ფართობი უნდა იყოს არა ნაკლები 20 სმ<sup>2</sup> და უნდა იყოს განლაგებული ძარის გარეთა მხრიდან.

**2.10.8.** თუ აკუმულატორი ე.წ. მშრალი ტიპისაა და განთავსებულია სალონში ის უნდა იყოს მთლიანად იზოლირებული დიელექტრიკული ხუფით.

### 3 ტექნიკური მოთხოვნები

#### 3.1 წონა

**3.1.1** მინიმალური წონა ჯგუფ A და N შეჯიბრებაში მონაწილე ავტომობილებისათვის ძრავის მოცულობის მიხედვით (პილოტის გარეშე).

ჯგუფი A და N

მინიმალური წონა	ძრავის მოცულობა
760 კგ	1400 სმ <sup>3</sup> -მდე
850 კგ	1400 სმ <sup>3</sup> -დან 1600 სმ <sup>3</sup> -მდე
930 კგ	1600 სმ <sup>3</sup> -დან 2000 სმ <sup>3</sup> -მდე
1030 კგ	2000 სმ <sup>3</sup> -დან 2500 სმ <sup>3</sup> -მდე
1110 კგ	2500 სმ <sup>3</sup> -დან 3000სმ <sup>3</sup> -მდე
1200 კგ	3000 სმ <sup>3</sup> -დან 6500სმ <sup>3</sup> -მდე

**3.1.2** მინიმალური წონა SC ჯგუფში მონაწილე ავტომობილებისათვის ძრავის მოცულობის მიხედვით (პილოტის გარეშე).

ჯგუფი SC

მინიმალური წონა	ძრავის მოცულობა
420კგ	1400 სმ <sup>3</sup> -მდე
580 კგ	1400 სმ <sup>3</sup> -დან 1600 სმ <sup>3</sup> -მდე

620 კგ	1600 სმ <sup>3</sup> -დან 2000 სმ <sup>3</sup> -მდე
700 კგ	2000 სმ <sup>3</sup> -დან 3000 სმ <sup>3</sup> -მდე
780 კგ	3000 სმ <sup>3</sup> -დან 4000სმ <sup>3</sup> -მდე
860 კგ	4000 სმ <sup>3</sup> -დან 5000სმ <sup>3</sup> -მდე
960 კგ	5000 სმ <sup>3</sup> -დან 6500სმ <sup>3</sup> -მდე
1150კგ	6500 სმ <sup>3</sup> -დან ზევით

**შენიშვნა:** ავტომობილის რეალური წონა (სათადარიგო საბურავის, დომკრატის, ეკიპაჟის აღჭურვილობის და ყველა სხვა დამხმარე საშუალებების გარეშე)

### 3.2 საბურავი

**3.2.1.** კონკრეტული კლასისთვის შესაძლებელია იყოს დამატებითი რეგულაცია საბურავთან დაკავშირებით, რომელიც გამოიყენება უშუალოდ ორგანიზატორის მიერ.

**3.2.2.** ძარიან ავტომობილზე საბურავი უნდა ეყენოს იმგვარად, რომ ზედხედიდან, ავტომობილის საბურავის ცენტრამდე, არ უნდა სცდებოდეს ავტომობილის ძარის პერიმეტრს (არ ვრცელდება SC ჯგუფზე).

**3.2.3.** ყველა კლასში დაშვებულია ნებისმიერი ტიპის საბურავი, მათ შორის წრიული რბოლისთვის განკუთვნილი სპეციალური (უნახატო) საბურავები.

### 3.3 მაყუჩი და აირგამშვები სისტემა

**3.3.1** გამონაბოლქვი აირები უნდა გამოდიოდეს მხოლოდ მაყუჩის დაბოლოებიდან.

**3.3.2** მაყუჩი უნდა ბოლოვდებოდეს ავტომობილის ძარის გასწვრივ, შესაძლებელია შეწეული იქნას მაქსიმუმ 10 სმ-ით.

**3.3.3** მაყუჩი შესაძლებელია გამოყვანილი იყოს ავტომობილის გვერდით, ისე რომ მისი დაბოლოება განთავსებული იყოს მანქანის წინა და უკანა ღერძებს შორის. (N და A ჯგუფზე არ ვრცელდება)

**3.3.4.** აირგამშვები სისტემის დიამეტრი და მისი დეტალები სტანდარტული კოლექტორის შემდეგ თავისუფალია.

**3.3.5** N და A ჯგუფის ავტომობილებზე აირგამშვები სისტემა უნდა შეესაბამებოდეს დან. J. 254.6.1 და 255.5.1.16-ს.

### 3.4 ავტომობილის ძარა

**3.4.1** ავტომობილის ძარას არ უნდა აკლდეს ქარხნული შემადგენელი ნაწილები. შესაძლებელია პლასტმასის დეკორატიული ნაწილების მოხსნა.

**3.4.2** ავტომობილის ძარის ყველა აგრეგატი უნდა ასრულებდეს ქარხნულ დანიშნულებას, ანუ ყველა კარი, ძრავის განყოფილების ხუფი და საბარგულის ხუფი უნდა იღებოდეს და იკეტებოდეს სხვა დამხმარე ხელსაწყოების გამოყენების გარეშე.

**3.4.3** ავტომობილს უნდა გააჩნდეს ჩასაბმელი, როგორც წინა, ასევე უკანა მხარეს, რომელიც იოლად შესამჩნევი იქნება შეჯიბრის პერსონალისთვის. ჩასაბმელი, არ უნდა სცდებოდეს ძარის გარე კონტურს, შეფერილი უნდა იყოს მკვეთრად კონტრასტული ფერით (ფორთოხლისფერი, ყვითელი, ფოსფორისფერი და ა.შ.). აღნიშნული უნდა იყოს ძარაზე მიმანიშნებელი ისრით, რომელიც იქნება ძარის ფერისგან განსხვავებული მკვეთრად გარჩევადი ფერის. ჩასაბმელი, შესაძლებელია იყოს ღვედის სახის (არ ვრცელდება SC ჯგუფზე). ქვემოთ სურათზე ნაჩვენებია, ღვედური ჩასაბმელის ნიმუში.



**3.4.4** სავალდებულოა შეჯიბრებაში მონაწილე მარინ ავტომობილზე გამართულად მუშაობდეს: ფარები, მოხვევის და ავარიული მაჩვენებლები, მუხრუჭის სანათები, და საქარე მინის საწმენდი (არ ვრცელდება SC ჯგუფზე).

**3.4.5** ჯგუფ A-ში მონაწილეთათვის დაშვებულია მარის ქარხნული მოხსნადი ნაწილების შეცვლა (უკანა კარები, საბარგულის ხუფი, ძრავის განყოფილების ხუფი, წინა ფრთები, ბუფერის და ბამპერის) გარდა წინა კარებისა. აკრძალულია ძალოვანი და საყრდენი ნაწილების გაუქმება.

### 3.5 ტრანსმისია და სავალი ნაწილი

**3.5.1** დაშვებულია ქარხნული წარმოების კომპლექტაცია, ჰომოლოგაციის ბარათით დაშვებული ცვლილებები და სსსფ-ს ეროვნული დაშვებები გარკვეული მოდელის ავტომობილებზე.

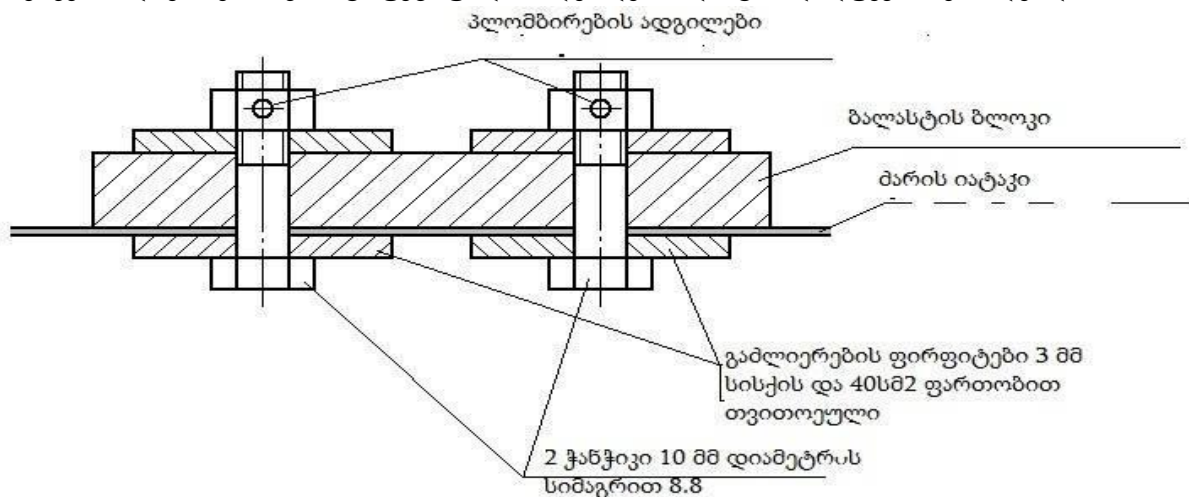
**3.5.2** ამორტიზატორების საყრდენები და ზამბარები თავისუფალია.

### 3.6 ბალასტი

**3.6.1** ბალასტის (დამატებითი წონის) დამატების შემთხვევაში ის უნდა განთავსდეს სალონში, გამოსაჩენ ადგილას.

**3.6.2** ბალასტი აუცილებლად დამაგრებული უნდა იყოს მყარად მანქანის ძირზე. (დან. J. 253.16)

ჭანჭიკების და ქანჩების კონსტრუქცია უნდა იძლეოდეს ბალასტის დალუქვის შესაძლებლობას.



მინიმალური ფართობი გამლიერების ფირფიტებსა და იატაკის ზედაპირებს შორის უნდა იყოს არა ნაკლები 40 სმ2.

ჭანჭიკების რაოდენობა არა ნაკლები 2 ცალი ყოველ 20 კგ ბალასტის წონაზე დ არა ნაკლები 2ცალი დამატებითი წანჭიკი თუ დასამატებელ ბლოკის წონა 10 კგ აღემატება.

ჭანჭიკების განთავსება საჭიროა ბლოკის პერიმეტრის სიახლოვეს ერთმანეთისგან მაქსიმალური დაშორებით.

სასურველია ბალასტი განთავსდეს მარის ვერტიკალურ ელემენტების სიახლოვეს(კარდანის გვირაბი, ჩაკეტილ კონსტრუქციას მელი და ა.შ.)

ასევე რეკომენდირებულია გამამლიერებელი ფირფიტების მარის იატაკზე მიდუღება .

### 3.7 სამუხრუჭე სისტემა

3.7.1 სამუხრუჭე სისტემაში ცვლილებები დაშვებულია, ჰომოლოგაციის ბარათის და სსსფ-ს ტექნიკური მოთხოვნით კონკრეტულ მოდელზე.

3.7.2 დაშვებულია ქარხნული ხელის მუხრუჭის შეცვლა, ჰიდრაულიკური ხელის მუხრუჭით და გამანაწილებლის დამატება.

3.7.3 დაშვებულია ელექტრო ვაკუუმ-ტუმბოს და რეზერვუარის დაყენება.

### 3.8 ძრავი

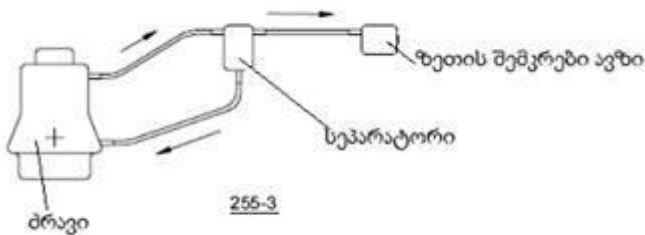
3.8.1 ძრავში ცვლილებები განისაზღვრება ჰომოლოგაციის ბარათით და სსსფ ტექნიკური მოთხოვნით კონკრეტულ მოდელზე.

3.8.2 ჯგუფ ძრავის შემადგენელი ნაწილები უნდა იყოს ქარხნული კომპლექტაციის.

3.8.3. ჯგუფში A-ში დგუში და ბარბაცები თავისუფალია (ტექნიკური კომისიის დადგენილებით 2018 წლის 31 დეკემბერამდე დაშვებულია ნაჭედი ბარბაცების გამოყენება).

3.8.4. დაშვებულია ზეთის მიქცევის საწინააღმდეგო ტიხრების მოწყობა ძრავის კარტერში.

3.8.5. დაშვებულია კარტერის გაზების სეპარატორის და ზეთის შემკრები ავზის დაყენება. აირ-ზეთოვანი სეპარატორი (მინიმალური ტევადობით 1 ლიტრი) განლაგებული 255-3 სურათის მიხედვით. გამოყოფილი ზეთი უნდა ბრუნდებოდეს ძრავში თვითდინებით. კარტერის გაზები უნდა ბრუნდებოდეს ძრავის ჰაერის კვების სისტემაში ან ზეთის შემკრებ ავზში. ასეთი ავზის მოცულობა დამოკიდებულია ძრავის მოცულობაზე, 2000 სმ<sup>3</sup>-მდე 2 ლიტრი და 2000 სმ<sup>3</sup>-ზე ზემოთ 3 ლიტრი. რეზერვუარი დამზადებული უნდა იყოს პლასტიკის გამჭვირვალე ან სხვა მასალით, რომელიც აღჭურვილი იქნება ზეთის დონის მაჩვენებლით (სსფ-ს დანართი J პარაგრაფი 255 თავი 5.1.14).



3.8.6. საწვავის მფრქვევანები თავისუფალია.

3.8.7. ჯგუფ N-ში ჰაერის ფილტრის კოლოფი უნდა იყოს ქარხნული. ჰაერის ფილტრი შესაძლებელია არ იყოს ქარხნული კომპლექტაციის და იყოს ნულოვანი წინააღმდეგობის.

3.8.8. ჯგუფ A-ში ჰაერის მიწოდების სისტემის კომპლექტაცია თავისუფალია (შესაძლებელია არ იყოს მწარმოებლის მიერ დადგენილი კომპლექტაციის).

3.8.9. ჯგუფ A-ში ძრავის შეზეთვის სისტემა თავისუფალია.



(სსსფ იძლევა რეკომენდაციას, მომავალში გაუგებრობის თავიდან ასაცილებლად, ყველა მრბოლელმა, რომელსაც აქვს სურვილი, მონაწილეობა მიიღოს ნებისმიერ შეჯიბრებაში, სსსფ-ს ტექნიკურ შემოწმებამდე, მოიყვანოს ავტომობილი მზადყოფნაში და წინასწარ, კონსულტაციის დონეზე გაიაროს დათვალიერება სსსფ-ს ტექნიკურ კომისართან)

### დამტკიცებულია

საქართველოს საავტომობილო სპორტის ფედერაციის ტექნიკური კომისიის მიერ

2018 წელი