



სარჩევი:

- 1. დაშვებული ავტომობილები - გვ. 2;**
 - 1.1. ჰომოლოგაცია - გვ. 2;
 - 1.2. შეჯიბრებაში დაშვებული ავტომობილების ჯგუფები და კლასები - გვ. 2;
 - 1.3. ჯგუფის კლასიფიკაცია - გვ. 3;
- 2. უსაფრთხოების აღჭურვილობა - გვ. 3;**
 - 2.1. ეკიპაჟის უსაფრთხოების აღჭურვილობა - გვ. 3;
 - 2.1.1. ეკიპირება - გვ. 3;
 - 2.1.2. დამცავი ჩაფხუტი - გვ. 3;
 - 2.1.3. სპორტული კომბინიზონი - გვ. 4;
 - 2.1.4. დამზარე ეკიპირება - გვ. 4;
 - 2.1.5. HANS - გვ. 5;
 - 2.2. ავტომობილის უსაფრთხოების აღჭურვილობა - გვ. 5;
 - 2.2.1. უსაფრთხოების ღვედი - გვ. 5;
 - 2.2.2. ღვედის საჭრელი - გვ. 5;
 - 2.2.3. სპორტული სავარძელი - გვ. 5;
 - 2.2.4. სპორტული სავარძლის სამაგრი - გვ. 6;
 - 2.2.5. ცეცხლმაქრი - გვ. 6;
 - 2.2.6. უსაფრთხოების კარკასი - გვ. 7;
 - 2.2.7. ელექტრო ამომრთველი - გვ. 7;
 - 2.2.8. უსაფრთხოების ბადეები - გვ. 7;
- 3. ავტომობილის ძარა - გვ. 8;**
 - 3.1. გაყვანილობა - გვ. 9;
 - 3.2. მინები - გვ. 9;
 - 3.3. მაჩვენებელთა პანელი - გვ. 10;
 - 3.4. სალონი - გვ. 10;
 - 3.5. აკუმულატორი - გვ. 10;
 - 3.6. ბალასტი - გვ. 11;
- 4. ტექნიკური მოთხოვნები - გვ. 12;**
 - 4.1. წონა - გვ. 12;
 - 4.2. საბურავი - გვ. 12;
 - 4.3. ტრანსმისია და სავალი ნაწილი - გვ. 13;
 - 4.4. სამუხრუჭე სისტემა - გვ. 13;
- 5. ძრავა - გვ. 13;**
 - 5.1. ძრავის კომპლექტაცია - გვ. 13;
 - 5.2. მაყუჩი და აირ გამშვები სისტემა - გვ. 14;

1. დაშვებული ავტომობილები

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

1.2. შეჯიბრებაზე დაშვებული ავტომობილების ჯგუფები და კლასები:

ჯგუფი N	სერიული ავტომობილები, მათ შორის - ჯგუფი R1.
ჯგუფი A	მომზადებული სერიული ავტომობილები, მათ შორის - WRC-ს ავტომობილები, სუპერ 1600 და ჯგუფები R2 და R3.
ჯგუფი S20	სუპერ 2000 (შერეული - წრიული და რალი), მათ შორის - ჯგუფები R4 და R5.
ჯგუფი GT	გრანდ ტურინგის მანქანები (შერეული - GT3 და RGT)

შენიშვნა:

ჯგუფი N – სერიული ავტომობილები, მომზადებული N ჯგუფის მოთხოვნების შესაბამისად FIA-ს დანართი J, პუნქტი 254-ის მიხედვით.

ჯგუფი A – სერიული ავტომობილები, მომზადებული A ჯგუფის მოთხოვნების შესაბამისად FIA-ს დანართი J, პუნქტი 255-ის მიხედვით.

ჯგუფი R1, R2, R3 და R4 – სერიული, ორ წამყვან თვლიანი (წინა ან უკანა) ავტომობილები, მომზადებული R ჯგუფის მოთხოვნების შესაბამისად FIA-ს დანართი J, პუნქტი 260 და 260D-ს მიხედვით.

ჯგუფი R5 - სერიული, ოთხ წამყვან თვლიანი ავტომობილები, მომზადებული R5 ჯგუფის მოთხოვნების შესაბამისად FIA-ს დანართი J, პუნქტი 261-ს მიხედვით.

ჯგუფი S20 – სერიული ავტომობილები, მომზადებული A ჯგუფის მოთხოვნების შესაბამისად FIA-ს დანართი J, პუნქტი 255-ის მიხედვით.

ჯგუფი GT –GT კლასის ავტომობილები, მომზადებული GT ჯგუფის მოთხოვნების შესაბამისად FIA-ს დანართი J, პუნქტი 256-ის მიხედვით.

კატეგორია 2 - არასერიული სპორტული ავტომობილები

ჯგუფი E2-SS (ერთ ადგილიანები)	საერთაშორისო ფორმულას ან თავისუფალი ფორმულას (მათ შორის ლეგენდსი) ტიპის ერთადგილიანი სარბოლო ავტომობილები, რომელთა ძრავის მოცულობა არის 3000 სმ ³ ან ნაკლები. ^{*(1)}
ჯგუფი CN	ღია ან დახურული ტიპის 2 ადგილიანი სერიული წარმოების სპორტული ავტომობილები, რომელთა ძრავის მოცულობა არის 3000 სმ ³ ან ნაკლები. ^{*(1)}
ჯგუფი E2-SC (სპორტული ავტომობილი)	ღია ან დახურული ტიპის 2 ადგილიანი სარბოლო ავტომობილები, რომელთა ძრავის მოცულობა არის 3000 სმ ³ ან ნაკლები. ^{*(1)}
ჯგუფი E2-SH (სილუეტი)	სპორტული ავტომობილი, რომელიც გამოიყურება როგორც სერიული წარმოების ავტომობილი, არის მინიმუმ 2 ადგილიანი აქვთ სერიული ავტომობილის ფორმის საქარე მინა. ძრავის მოცულობა უნდა იყოს 6500 სმ ³ ან ნაკლები. ^{*(1) (2)}

შენიშვნა:

1. ჯგუფები E2-SS; CN; E2-SC და E2-SH – ავტომობილები რომლებიც განსაზღვრულია შეჯიბრებებში მონაწილეობისთვის FIA-ს დანართი J, პუნქტი 251, 259 და 277-ის მიხედვით.

2. შეჯიბრების ორგანიზატორს აქვს უფლება ჯგუფ E2-SH-ში დაუშვას 6500+სმ³ მოცულობის მქონე ძრავიანი ავტომობილები.

შენიშვნა: შეჯიბრების ორგანიზატორს აქვს უფლება ჯგუფ E2-SH-ში დაუშვას 6500სმ³-ზე მეტი მოცულობის მქონე ძრავიანი ავტომობილები.

- 1.3. ჯგუფის კლასიფიკაცია. ჯგუფების კლასიფიკაცია კატეგორიებში ძრავის მოცულობის მიხედვით

კლასიფიკაცია ჯგუფში	კატეგორია 1
1600	1600 სმ ³ -მდე
2000	1600-დან 2000 სმ ³ -მდე
3000	2000-დან 3000 სმ ³ -მდე
3000+	3000 სმ ³ და ზევით

კლასიფიკაცია ჯგუფში	კატეგორია 2
1600	1600 სმ ³ -მდე
2000	1600-დან 2000 სმ ³ -მდე
3000	2000-დან 3000 სმ ³ -მდე
3000+	3000 სმ ³ და ზევით (მხოლოდ ჯგუფი E2-SH)

2. უსაფრთხოების აღჭურვილობა

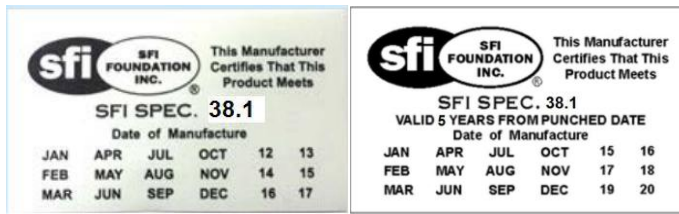
2.1. ეკიპაჟის უსაფრთხოების აღჭურვილობა

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

2.1.2. დამცავი ჩაფხუტი :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





2.1.3. 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)

<p>ეტიკეტი 2013 წლის 1 იანვრამდე წარმოებულ კომბინიზონებზე</p>	<p>ეტიკეტი 2013 წლის 1 იანვრის შემდეგ წარმოებულ კომბინიზონებზე</p>	

2.1.4. დამზარე ეკიპირება: 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)



2.1.5. HANS. შემდეგი სტანდარტის

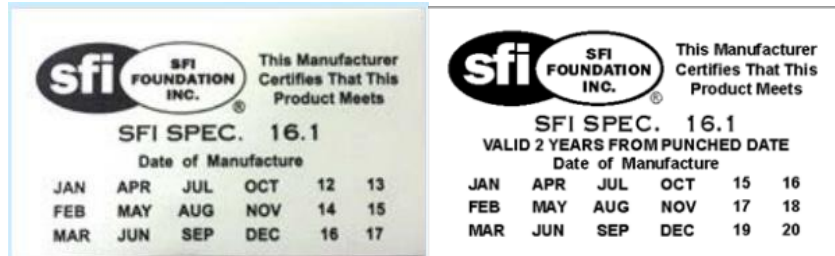
- SFI Specification 38.1
- FIA8858-2010 (FIA-ს ტექნიკური ჩამონათვალი №29) www.hansdevice.com

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

2.2. ავტომობილის უსაფრთხოების აღჭურვილობა

2.2.1. უსაფრთხოების ღვედი. 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)



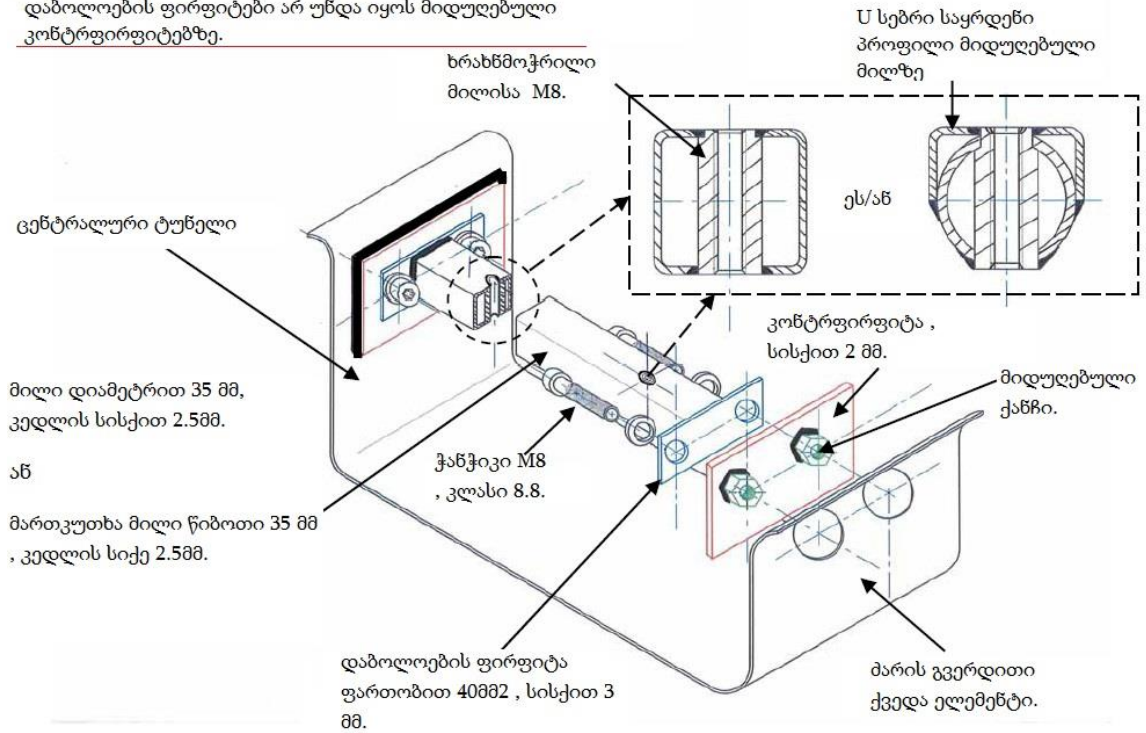
2.2.2. ღვედის საჭრელი. ავტომობილში დამაგრებული უნდა იყოს იმდენი ღვედის საჭრელი, რამდენი მრბოლელიც იმყოფება სპორტულ ავტომობილში, რომლის გამოყენება მძღოლსაც და შტურმანსაც, უნდა შეეძლოს ღვედის გაუხსნელად.

2.2.3. სპორტული სავარძელი. ავტომობილის წინა ქარხნული სავარძლები 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 შესაბამისად (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 2017 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>

2.2.4. სპორტული სავარძლის სამაგრი. 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.

2.2.5. ცეცხლმაქრი. 2019 წლის სეზონზე შეჯიბრებებში მონაწილე ყველა კლასის ავტომობილისთვის რეკომენდებულია ცეცხლმაქრის ცენტრალიზებული სისტემის დაყენება. სპორტული ავტომობილი აღჭურვილი უნდა იყოს მინიმუმ გადასატანი (მოხსნადი) 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.

- 2.2.5.1.** ცეცხლმაქრი უნდა იყოს შესაბამის დონემდე დატენილი და მისი ვარგისიანობა არ უნდა იყოს ამოწურული.
- 2.2.5.2.** ცეცხლმაქრი დამაგრებული უნდა იყოს ისეთ ადგილას, რომ მრბოლელის ან შტურმანისთვის ადვილი იყოს მისი გამოყენება.
- 2.2.5.3.** 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)
- 2.2.5.4.** ცეცხლმაქრის სამაგრი აღჭურვილი უნდა იყოს გვერდით გაცურების საწინააღმდეგო ფირფიტებით.

2.2.6. უსაფრთხოების კარკასი.

- 2.2.6.1.** უსაფრთხოების კარკასი, დამზადებული და დამონტაჟებული უნდა იყოს FIA-ს სტანდარტის შესაბამისად (დან. J. 253.8).
- 2.2.6.2.** ასევე დაიშვება საქართველოს საავტომობილო სპორტის ფედერაციის ეროვნული ომოლოგაციის მქონე უსაფრთხოების კარკასი და ავტომობილის სპორტულ-ტექნიკურ პასპორტში დამოწმებული უნდა იყოს სსსფ-ს მიერ ლიცენზირებული მწარმოებლის მიერ.
- 2.2.6.3.** ტექნიკური კომისიის გავლის დროს, მონაწილის მიერ წარმოდგენილი უნდა იქნას უსაფრთხოების კარკასის სერტიფიკატი, გაცემული მწარმოებლის მიერ.

2.2.7. ელექტრო ამომრთველი

- 2.2.7.1.** ელექტრო ამომრთველმა უნდა შეწყვიტოს ელ. კვების მიწოდება ავტომობილის საბორტო წრედზე და გააჩეროს ძრავის და სხვა აგრეგატების მუშაობა. (დან. J. 253.13)
- 2.2.7.2.** ელექტრო ამომრთველი დამაგრებული უნდა იყოს მანქანის სალონში და მისი ამოქმედება შესაძლებელი უნდა იყოს ავტომობილის გარედანაც.

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

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



მინ. 12 სმ

2.2.8. უსაფრთხოების ბადეები

2.2.8.1. კარის ღიობის დამცავი უსაფრთხოების ბადეები მძღოლის და შტურმანის მხარეს ნებაყოფლობითია.

2.2.8.2. უსაფრთხოების ბადე უნდა მაგრდებოდეს უსაფრთხოების კარკასზე და არ უნდა იყოს კავშირში ძარასთან და მის შემადგენელ ნაწილებთან. გვერდხედში 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.

2.2.8.3. 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.

3. ავტომობილის ძარა

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



- სავალდებულოა შეჯიბრებაში მონაწილე ძარიან ავტომობილზე გამართულად მუშაობდეს: ფარები, მოხვევის და ავარიული მაჩვენებლები, მუხრუჭის სანათები, და საქარე მინის საწმენდი (არ ვრცელდება

SC ჯგუფზე).

- ჯგუფ A-ში მონაწილეთათვის დაშვებულია ძარის ქარხნული მოხსნადი თუნუქის ნაწილების შეცვლა (უკანა კარები, საბარგულის ხუფი, ძრავის განყოფილების ხუფი, წინა ფრთები, ბუფერის და ბამპერის) სხვა მასალის იდენტური ფორმის ნაწილებით, გარდა წინა კარებისა. აკრძალულია ძალოვანი და საყრდენი ნაწილების გაუქმება.

3.1. გაყვანილობა

- 3.1.1. საწვავის, ზეთის და მუხრუჭის ხაზები მაქსიმალურად დაცული უნდა იყოს ყველა სახის შესაძლო დაზიანებისაგან.
- 3.1.2. 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.
- 3.1.3. ელექტრო გაყვანილობის სადენები მაქსიმალურად დაცული უნდა იყოს ყველა სახის შესაძლო დაზიანებისაგან (მტვერი, წყალი, ქვები, ხანძარი და ა.შ.)
- 3.1.4. ქვემოთ მოცემულ ნახაზებზე ნაჩვენებია მილების გაყვანის მეთოდი მეტალის ტიხრებში.



3.2. მინები

- 3.2.1. 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.
- 3.2.2. A ჯგუფის ავტომობილის უკანა საქარე და უკანა გვერდითი მინები შესაძლოა შეცვლილი იქნას პოლიკარბონატით რომლის სისქეც იქნება არანაკლებ 4 მმ.
- 3.2.3. 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.
- 3.2.4. ავტომობილის წინა გვერდითი კარის მინები მოძრაობაში უნდა მოდიოდეს ქარხნული წესით დამზადებული ამძრავი მექანიზმით.
- 3.2.5. დასაშვებია წინა კარის მინის ამძრავი მექანიზმის შეცვლა იგივე მოდელის სხვა ტიპის ამძრავით (ელექტრო ამძრავი მექანიკურით და პირიქით).
- 3.2.6. ჯგუფ A-ში დასაშვებია უკანა კარის მინების ამძრავი მექანიზმის გაუქმება იმ პირობით, რომ მინა უნდა იკავებდეს ქარხნულ ადგილს და დაფიქსირებული იყოს დახურულ მდგომარეობაში.
- 3.2.7. 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 სავენტილაციო ღიობების დატანა, იმ პირობით, რომ მისმა ფართმა არ უნდა დაიკავოს მინის სიმაღლის 1/3-ზე მეტი.
- 3.2.8. ავტომობილის წინა საქარე მინა უნდა იყოს მრავალშრიანი (შუშის ფენა უნდა იყოს მინიმუმ 2 (ორი).
- 3.2.9. 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.

3.3. მარჯვენებელთა პანელი

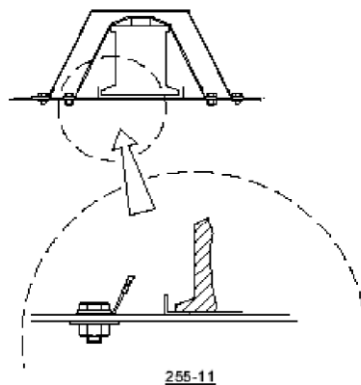
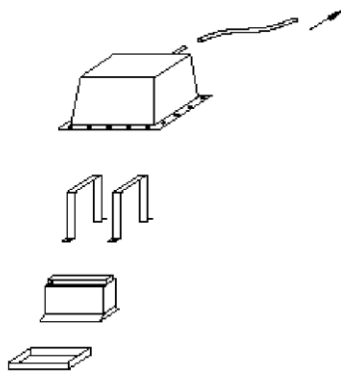
- 3.3.1. N და A ჯგუფის ავტომობილს, რომელიც მონაწილეობას იღებს შეჯიბრებაში აუცილებლად უნდა გააჩნდეს ქარხნული წარმოების მარჯვენებელთა დაფის კონსოლი (ე.წ. „ტორპედო“).
- 3.3.2. სავალდებულოა უსაფრთხოების ბალიშების გაუქმება, ისე რომ არ დაირღვეს მარჯვენებელთა დაფის კონსოლის მთლიანობა.
- 3.3.3. ავტომობილის მარჯვენებელთა დაფა შესაძლებელია იყოს შეცვლილი, ასევე შესაძლებელია სხვა მარჯვენებლების დაყენება, იმგვარად, რომ არ უშლიდეს ხელს მრბოლელს ავტომობილის მართვაში და არ უფარავდეს ხედვის არეს.
- 3.3.4. მარჯვენებელთა დაფის კონსოლზე ზედა მხარეს დამატებითი მარჯვენებლების დაყენება შესაძლებელია, თუ ის არ ქმნის დამატებით რისკებს.
- 3.3.5. ავტომობილის მარჯვენებელთა დაფის შეცვლის დროს შეიძლება მის მარჯვენებლების კონფიგურაციის ცვლილება.
- 3.3.6. SC ჯგუფის ავტომობილებში მარჯვენებელთა დაფის კონსოლი შესაძლებელია იყოს არა ქარხნული წარმოების, თვითნაკეთი ნებისმიერი არა აალებადი მასალით და მარჯვენებლების შეხედულებისამებრ განთავსებით, ისე რომ მრბოლელს არ უნდა უშლიდეს ხელს ავტომობილის მართვაში, არ უნდა უფარავდეს მხედველობის არეს და არ უნდა ქმნიდეს საფრთხეს.

3.4. სალონი

- 3.4.1. სპორტული ავტომობილის კარების შიგა მხარე და ავტომობილში არსებული ყველა გვერდითი ღიობები აუცილებლად უნდა იყოს დაფარული ქარხნული საფარით ან შეცვლილი: 0.5მმ მეტალის, 1მმ ალუმინის და 2 მმ სხვა მწელად აალებადი მასალით.
- 3.4.2. სპორტული ავტომობილის სალონში (იატაკზე, ჭერზე, გვერდებზე და ა.შ.) არსებული ადვილად აალებადი მოპირკეთება უნდა იყოს მოხსნილი.
- 3.4.3. სპორტული ავტომობილის სალონის ქარხნული მოპირკეთება (ჭერის, იატაკის, კარებების და ა.შ.) შესაძლოა შეცვლილი იყოს სხვა მწელად აალებადი მასალით.

3.5. აკუმულატორი

- 3.5.1. აკუმულატორი მყარად უნდა იყოს დამაგრებული და მაქსიმალურად დაცული უნდა იყოს ნებისმიერი სახის მექანიკური დაზიანებისაგან. (დან. J. 254.6.8. და 255.5.8.3)
- 3.5.2. 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).
- 3.5.3. არაქარხნულ ადგილას აკუმულატორის გადატანის დროს, თუ აკუმულატორი არის სითხიანი, ის აუცილებლად უნდა იყოს დაფარული სპეციალური ჰერმეტიკული ხუფით, რომელიც დამაგრებულია დამოუკიდებლად ბატარეის სამაგრისგან. ამავე დროს ამ ხუფს უნდა გააჩნდეს სადრენაჟო და სავენტილაციო მილები, რომლებიც თავდება ძარის გარეთ.
- 3.5.4. აკუმულატორის სამაგრი დაფარული უნდა იყოს, ხოლო დამცავი ხუფი დაფარული ან დამზადებული არა ელექტრო გამტარი მასალისაგან.



- 3.5.5. აკუმულატორის მარკა და ტევადობა, თავისუფალია.
- 3.5.6. აკუმულატორი დამაგრებული უნდა იყოს ისე მყარად, რომ მის პოლუსებს შორის მოკლე ჩართვა გამოირიცხოს.
- 3.5.7. თუ აკუმულატორის დამაგრების ადგილი იცვლება, მისი დამაგრება უნდა განხორციელდეს

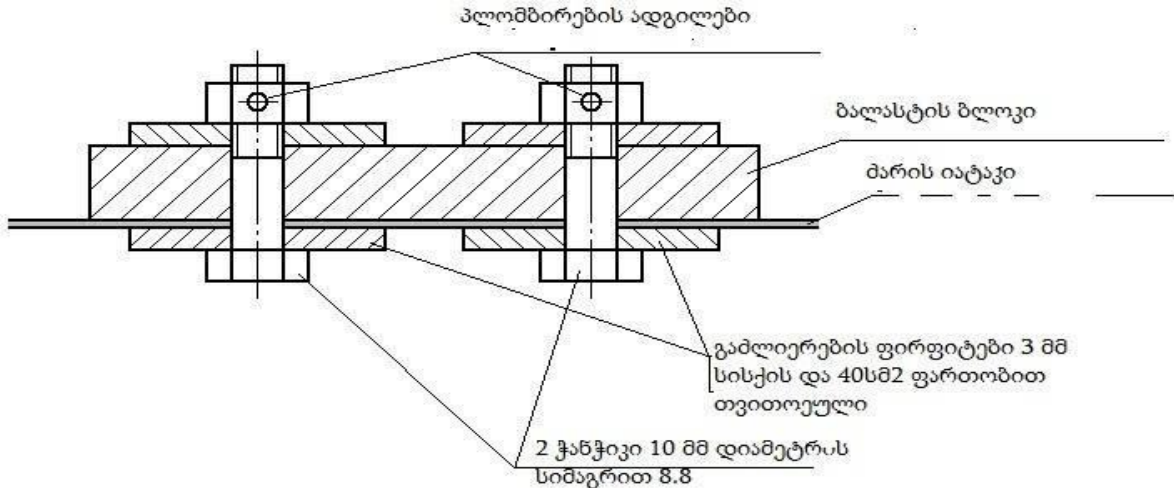
საყრდენი ბუდის და ორი საიზოლაციო მასალით დაფარული მეტალის ლარტყის საშუალებით, სისქით არა ნაკლებ 0.8 მმ და სიგანით 20 მმ. ისინი მიმაგრებული უნდა იქნან მანქანის ფსკერთან ჭანჭიკებით და ქანჩებით დიამეტრით არა ნაკლები 10 მმ და გამამლიერებელი ფირფიტებით. ყველა ქანჩის ქვეშ უნდა იყოს 3 მმ სისქის ფირფიტა. ასეთი ფირფიტის ფართობი უნდა იყოს არა ნაკლები 20 სმ² და უნდა იყოს განლაგებული ძარის გარეთა მხრიდან.

3.5.8. თუ აკუმულატორი ე.წ. მშრალი ტიპისაა და განთავსებულია სალონში ის უნდა იყოს მთლიანად იზილორებული დიელექტრიკული ხუფით.

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)



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

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

ჭანჭიკების განთავსება საჭიროა ბლოკის პერიმეტრის სიახლოვეს ერთმანეთისგან მაქსიმალური დაშორებით.

სასურველია ბალასტი განთავსდეს ძარის ვერტიკალურ ელემენტების სიახლოვეს (კარდანის გვირაბი, ჩაკეტულ კონტურიანი ძელი და ა.შ.)

ასევე რეკომენდირებულია გამამლიერებელი ფირფიტების ძარის იატაკზე მიდულება.

ჭანჭიკების და ქანჩების კონსტრუქცია უნდა იძლეოდეს ბალასტის დალუქვის შესაძლებლობას.

4. ტექნიკური მოთხოვნები

4.1. წონა

4.1.1. მინიმალური წონა კატეგორია 1-ში მონაწილე ავტომობილებისათვის ძრავის მოცულობის მიხედვით. (პილოტის გარეშე).

ჯგუფი A და N

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

4.1.2. მინიმალური წონა კატეგორია 2-ში მონაწილე ავტომობილებისათვის ძრავის მოცულობის მიხედვით. (პილოტის გარეშე).

E2-SS

E2-SH

მინიმალური წონა	ძრავის მოცულობა	მინიმალური წონა	ძრავის მოცულობა
420კგ	1400 სმ ³ -მდე	550 კგ	1400 სმ ³ -მდე
450კგ	1400 სმ ³ -დან 1600 სმ ³ -მდე	580 კგ	1400 სმ ³ -დან 1600 სმ ³ -მდე
470 კგ	1600 სმ ³ -დან 2000 სმ ³ -მდე	620 კგ	1600 სმ ³ -დან 2000 სმ ³ -მდე
560 კგ	2000სმ ³ -დან 3000 სმ ³ -მდე	700 კგ	2000 სმ ³ -დან 3000 სმ ³ -მდე
		780 კგ	3000 სმ ³ -დან 4000სმ ³ -მდე
		860 კგ	4000 სმ ³ -დან 5000სმ ³ -მდე
		960 კგ	5000 სმ ³ -დან 6500სმ ³ -მდე
		1150კგ	6500 სმ ³ -დან ზევით

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

4.2. საბურავი

- 4.2.1. კონკრეტული კლასისთვის შესაძლებელია იყოს დამატებითი რეგულაცია საბურავთან დაკავშირებით, რომელიც გამოიცემა უშუალოდ ორგანიზატორის მიერ.
- 4.2.2. ძარიან ავტომობილზე საბურავი უნდა ეყენოს იმგვარად, რომ ზედხედიდან, ავტომობილის საბურავის ცენტრამდე, არ უნდა სცდებოდეს ავტომობილის ძარის პერიმეტრს (არ ვრცელდება SC ჯგუფზე).
- 4.2.3. ყველა კლასში დაშვებულია ნებისმიერი ტიპის საბურავი, მათ შორის წრიული რბოლისთვის განკუთვნილი სპეციალური (უნახატო) საბურავები.

4.3. ტრანსმისია და სავალი ნაწილი

- 4.3.1. დაშვებულია ქარხნული წარმოების კომპლექტაცია, ჰომოლოგაციის ბარათით დაშვებული ცვლილებები და სსსფ-ს ეროვნული დაშვებები გარკვეული მოდელის ავტომობილებზე.
- 4.3.2. ამორტიზატორების საყრდენები და ზამზარები თავისუფალია.

4.4. სამუხრუჭე სისტემა

- 4.4.1. სამუხრუჭე სისტემაში ცვლილებები დაშვებულია, ჰომოლოგაციის ბარათის და სსსფ-ს ტექნიკური მოთხოვნით კონკრეტულ მოდელზე.
- 4.4.2. დაშვებულია ქარხნული ხელის მუხრუჭის შეცვლა, ჰიდრავლიკური ხელის მუხრუჭით და გამანაწილებლის დამატება.
- 4.4.3. დაშვებულია ელექტრო ვაკუუმ-ტუმბოს და რეზერვუარის დაყენება.

5. ძრავა

5.1. ძრავის კომპლექტაცია

- 5.1.1. ძრავში ცვლილებები განისაზღვრება ჰომოლოგაციის ბარათით და სსსფ ტექნიკური მოთხოვნით კონკრეტულ მოდელზე.
- 5.1.2. ჯგუფ N-ში ძრავის შემადგენელი ნაწილები უნდა იყოს ქარხნული კომპლექტაციის (მათ შორის სარემონტო ზომები).
- 5.1.3. ჯგუფ A-ში დგუშები და ბარბაცები უნდა იყოს ქარხნული კომპლექტაციის (მათ შორის სარემონტო ზომები).
- 5.1.4. ჯგუფ A-ში დაშვებულია ნაჭედი ბარბაცების გამოყენება.
- 5.1.5. დაშვებულია ზეთის მიქცევის საწინააღმდეგო ტიხრების მოწყობა ძრავის კარტერში.
- 5.1.6. დაშვებულია კარტერის გაზების სეპარატორის და ზეთის შემკრები რეზერვუარის დაყენება. ასეთი რეზერვუარის მოცულობა დამოკიდებულია ძრავის მოცულობაზე, 2000 სმ³-მდე 2 ლიტრი და 2000 სმ³-ზე ზემოთ 3 ლიტრი. რეზერვუარი დამზადებული უნდა იყოს პლასტიკის გამჭვირვალე ან სხვა მასალით, რომელიც აღჭურვილი იქნება ზეთის დონის მაჩვენებლით.
- 5.1.7. საწვავის მფრქვევანები თავისუფალია.
- 5.1.8. ჯგუფ N-ში ჰაერის ფილტრის კოლოფი უნდა იყოს ქარხნული. ჰაერის ფილტრი შესაძლებელია არ

იყოს ქარხნული კომპლექტაციის და იყოს ნულოვანი წინააღმდეგობის.

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

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

5.1.11. 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 = დგუმის სვლა (მანძილი ზედა მკვდარ და ქვედა მკვდარ წერტილს შორის)

N = ცილინდრების რაოდენობა

5.1.12. 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.

5.2. მაყუჩი და აირგამშვები სისტემა

5.2.1. გამონაბოლქვი აირები უნდა გამოდიოდეს მხოლოდ მაყუჩის დაბოლოებიდან.

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

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

5.2.4. აირგამშვები სისტემის დიამეტრი და მისი დეტალები სტანდარტული კოლექტორის შემდეგ თავისუფალია.

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

(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

კომისიის თავმჯდომარე _____ შალვა ზამთარაძე

კომისიის წევრი _____ მერაბ სალუქვაძე

20 მარტი 2019 წელი