

- **გენერალური.**

- ტექნიკური რეგლამენტი მოქმედებს 2025 სარბოლო სეზონზე.
- ტექნიკური რეგლამენტი შედგენილია “საქართველოს საავტომობილო სპორტის ფედერაციის სპორტული კოდექსის” მიხედვით და გათვალისწინებულია FIA-ს საერთაშორისო სპორტული კოდექსი და უსაფრთხოების სტანდარტები.
- ყველაფერი, რაც ტექნიკური რეგლამენტით არ არის დაშვებული, აკრძალულია, შემდგომი ცვლილებების განხორციელებამდე და გამოქვეყნებამდე.
- წარმოქმნილ სადაო საკითხს განიხილავს GASF-ის ტექნიკური, უსაფრთხოების და სპორტული კომისია.

1. სარბოლო ავტომობილი.

1.1 ავტომობილის შესაბამისობა.

ა) იმისათვის, რომ ავტომობილი აკმაყოფილებდეს დრიფტის ტექნიკურ მოთხოვნებს, ის უნდა იყოს სერიული წარმოების და მწარმოებელს უნდა ჰქონდეს გამოშვებული ამ კონკრეტული სერიის ავტომობილის მინიმუმ 500 ერთეული.

ბ) დასაშვები ძარის ტიპებია: კუპე, სედანი ან ფურგონი, რომლებსაც არ აქვთ ხუთზე მეტი კარი.

გ) ავტომობილს უნდა შეუნარჩუნდეს მწარმოებლის მიერ თავდაპირველად დამზადებული ერთიანი ძარა და/ან ფოლადის კარკასის სისტემა, ხოლო 2022 წლიდან აგრეთვე წინა და უკანა დაკიდების სისტემის სამაგრი წერტილები.

დ) სატვირთო მანქანები, უგზოობის მანქანები და პიკაპები დაშვებული არ არის.

ე) იმ ავტომობილის მფლობელმა, რომელიც არ აკმაყოფილებს ზემოაღნიშნულ მოთხოვნებს, დაშვებისთვის უნდა მიმართოს სსსფ-ს ტექნიკურ კომისიას.

ვ) კაბრიოლეტი და ავტომობილები, რომლებსაც გადასახსნელი ჭერი აქვთ, შეჯიბრებაში მონაწილეობისთვის უნდა გამოიყენონ ქარხნული ჭერის ფორმის დასადგმელი მყარი ჭერი.

1.2 ავტომობილის ტექნიკურ მოთხოვნებთან შესაბამისობის შემოწმება.

იმისათვის, რომ ავტომობილი დაშვებული იქნას შეჯიბრებაზე, სავალდებულოა წინასაშეჯიბრო ტექნიკური დათვალიერების გავლა ავტომობილის ტექნიკურ მოთხოვნებთან შესაბამისობის დასადგენად.

შეჯიბრების სავალდებულო ტექნიკური დათვალიერების დროს შემოწმებას ექვემდებარება სარბოლო ავტომობილი და მრბოლელის აღჭურვილობა (ეკიპირება).

საქართველოს ტერიტორიაზე სსსფ-ს მიერ აღიარებულ ოფიციალურ შეჯიბრებებში ყველა მონაწილე სარბოლო ავტომობილს უნდა ჰქონდეს სსსფ-ს მიერ გაცემული სპორტული ავტომობილის ტექნიკური პასპორტი ან მონაწილემ უნდა წარმოადგინოს ანალოგიური მნიშვნელობის დოკუმენტი რომელიც გაცემულია იმ ქვეყნის FIA-ს წევრი ფედერაციის მიერ სადაც არის

რეგისტრირებული ავტომობილი. მხოლოდ გამონაკლისის სახით შესაძლებელია მონაწილემ წარმოადგინოს დოკუმენტი, რომლის საფუძველზეც კონკრეტული ავტომობილი დაიშვება მსხვილ საერთაშორისო სერიებში (ამ კონკრეტულ შემთხვევაში ავტომობილის დაშვება არ დაშვების საკითხს წყვეტს ეროვნული ფედერაციის მიერ შეჯიბრებაზე მივლენილი შეჯიბრების კომისარი, ტექნიკური რეგლამენტის დაკმაყოფილებით).

ყველა ავტომობილი, რომელიც წარმატებით გაივლის ტექნიკურ დათვალიერებას, მიიღებს ტექნიკური დათვალიერების დამადასტურებელ სტიკერს, რომელიც ავტომობილზე გამოკვეთილად უნდა ჩანდეს შეჯიბრების მიმდინარეობის პერიოდში. მოცემული სტიკერი უნდა განთავსდეს საქარე მინის მარცხენა დაბალ კუთხეში. შეჯიბრების მსვლელობის პერიოდში, ავტომობილის უსაფრთხოების დარღვევის შემთხვევაში, ტექნიკური დათვალიერების დამადასტურებელი სტიკერი შესაძლებელია მოიხსნას ავტომობილიდან შეჯიბრების ტექნიკური დელეგატის მიმართვის საფუძველზე, შეჯიბრების კომისრის გადაწყვეტილებით.

შეჯიბრების ხელმძღვანელს უფლება აქვს, არ დააკმაყოფილოს ისეთი მონაწილის განაცხადი, რომლის ავტომობილსაც შეჯიბრების ტექნიკური დელეგატი ჩათვლის შეუსაბამოდ ამ ტექნიკურ მოთხოვნებთან.

ავტომობილის ტექნიკურ დათვალიერებას აუცილებლად უნდა ესწრებოდეს მრბოლელი ან მისი წარმომადგენელი (მონაწილის „Competitor“ ლიცენზიის მქონე პირი) რომელთანაც შესაძლებელი უნდა იყოს მობილურზე ოპერატიული დაკავშირება შეჯიბრების მიმდინარეობისას.

ავტომობილების ტექნიკური ინსპექტირების ადგილი განისაზღვრება ორგანიზატორის მიერ, რომელიც შეიძლება იყოს წინასწარ განსაზღვრული ადგილი ან სარბოლო ავტომობილის წინასწარ განსაზღვრულ ბოქსებში.

შეჯიბრების ტექნიკურ დელეგატს აქვს უფლება, შეჯიბრების მიმდინარეობისას მოითხოვოს კონკრეტული მონაწილე ავტომობილის დამატებით შემოწმება და ხარვეზის აღმოჩენის შემთხვევაში ინფორმაცია მიაწოდოს შეჯიბრების ხელმძღვანელს და კომისარს, რის შემდეგაც შესაძლებელია მონაწილე მოიხსნას შეჯიბრებიდან. მონაწილის მიერ შემოწმებაზე უარის განცხადება ავტომატურად გამოიწვევს მის შეჯიბრებიდან მოხსნას.

შეჯიბრების წინა სავალდებულო ტექნიკური შემოწმების გავლის მიუხედავად, ავტომობილის უსაფრთხოებაზე პასუხისმგებლობა ეკისრებათ მრბოლელს და მის წარმომადგენელს.

შეჯიბრებაში მონაწილემ იცის ავტომობილის ტექნიკური კონდიციის შესახებ და სრულად აგებს პასუხს ავტომობილის ამ რეგულაციების შესაბამისად მომზადებაზე.

ნებისმიერი მოქმედება, მეთოდი ან ტაქტიკა, რომელმაც შესაძლოა შეცდომაში შეიყვანოს შეჯიბრების ტექნიკური კომისია, მკაცრად არის აკრძალული და გამოწვეულ შედეგებზე პასუხისმგებლობა სრულად ეკისრება მრბოლელს (სანქციად შეიძლება გამოყენებული იქნას როგორც ფულადი ჯარიმა ასევე მრბოლელის ან მთლიანად გუნდის დისკვალიფიკაცია, როგორც კონკრეტულ შეჯიბრებაზე, ასევე მთლიან სარბოლო სეზონზე).

1.3 ავტომობილის არაგეგმიური ტექნიკური შემოწმება და შეჯიბრიდან გამოთიშვა.

შეჯიბრების ხელმძღვანელს, სპორტულ კომისარს, ტექნიკურ დელეგატს ანსტარტის მსაჯს აქვთ უფლება, დამატებითი ტექნიკური შემოწმების მიზნით შეაჩერონ კონკრეტული ავტომობილის შეჯიბრებაში მონაწილეობა და თუ ტექნიკური დელეგატი ჩათვლის რომ ავტომობილის მდგომარეობა წარმოადგენს რაიმე სახის საფრთხეს, მიმართოს შეჯიბრების ხელმძღვანელს და კომისარს მისი შეჯიბრებიდან მოხსნის წინადადებით. ამ შემთხვევაში შეჯიბრების ხელმძღვანელი გადაწყვეტილებას იღებს კომისრის თანხმობით.

1.4 მონაწილის ვალდებულება.

მონაწილე ვალდებულია დაემორჩილოს ტექნიკური დელეგატის და შემმოწმებლების მოთხოვნებს, მოთხოვნის შემთხვევაში შეასრულოს.

ავტომობილის დეტალების დემონტაჟი რათა შესაძლებელი გახდეს ავტომობილის სიღრმისეული ტექნიკური ინსპექტირება.

ტექნიკური კომისია და ორგანიზატორი პასუხს არ აგებს დანახარჯებზე, დანაკარგებზე ან დაზიანებებზე რომელიც მონაწილემ განიცადა ასეთი ინსპექტირების შედეგად.

1.5 ავტომობილის შესაბამისობის შენარჩუნება.

მონაწილე ვალდებულია, შეიარჩუნოს ავტომობილის ტექნიკური მდგომარეობა შეჯიბრების მიმდინარეობის მთელ პერიოდში.

ავტომობილის ვიზუალური დაზიანების შემთხვევაში, შეჯიბრებაში მონაწილეობის გაგრძელების საკითხს წყვეტს შეჯიბრების ტექნიკური დელეგატი.

1.6 ავტომობილის მოდიფიცირება.

ნებისმიერი ავტომობილი, რომელიც ტექნიკური შემოწმების გავლის და შესაბამისი სტიკერის გაცემის შემდეგ იქნა დაშლილი, მოდიფიცირებული, სხვაგვარად შეცვლილი, რამაც შეიძლება გავლენა იქონიოს მის უსაფრთხოებაზე ან ტექნიკურ მახასიათებლებზე, ექვემდებარება ხელახალ ტექნიკურ დათვალიერებას.

1.7 ავტომობილის დაზიანება .

სარბოლო ინციდენტის (შეჯახების ან სხვა შემთხვევაში), ტექნიკურმა შემმოწმებელმა ან დელეგატმა შესაძლოა მას მოაცილოს ტექნიკური დათვალიერების დამადასტურებელი სტიკერი. ავტომობილის შესაკეთებელი სამუშაოების დასრულების და წარმატებით გავლილი არაგეგმიური ტექნიკური ინსპექტირების გავლის შემდგომ, მონაწილეს უბრუნდება ტექნიკური დათვალიერების დამადასტურებელი სტიკერი.

1.8 წონა.

შეჯიბრებაში მონაწილე ავტომობილების წონებია:

მინიმალური წონა - 900კგ.

მაქსიმალური წონა - 1500კგ.

ავტომობილის წონა იზომება, მრბოლელის მისი აღჭურვილობით.

კონტროლის დროს ავტომობილში არ უნდა იყოს არანაირი ისეთი დეტალი რომელიც რბოლის პროცესში არ გამოიყენება.

2. შასი .

2.1 შასის მოდიფიცირება.

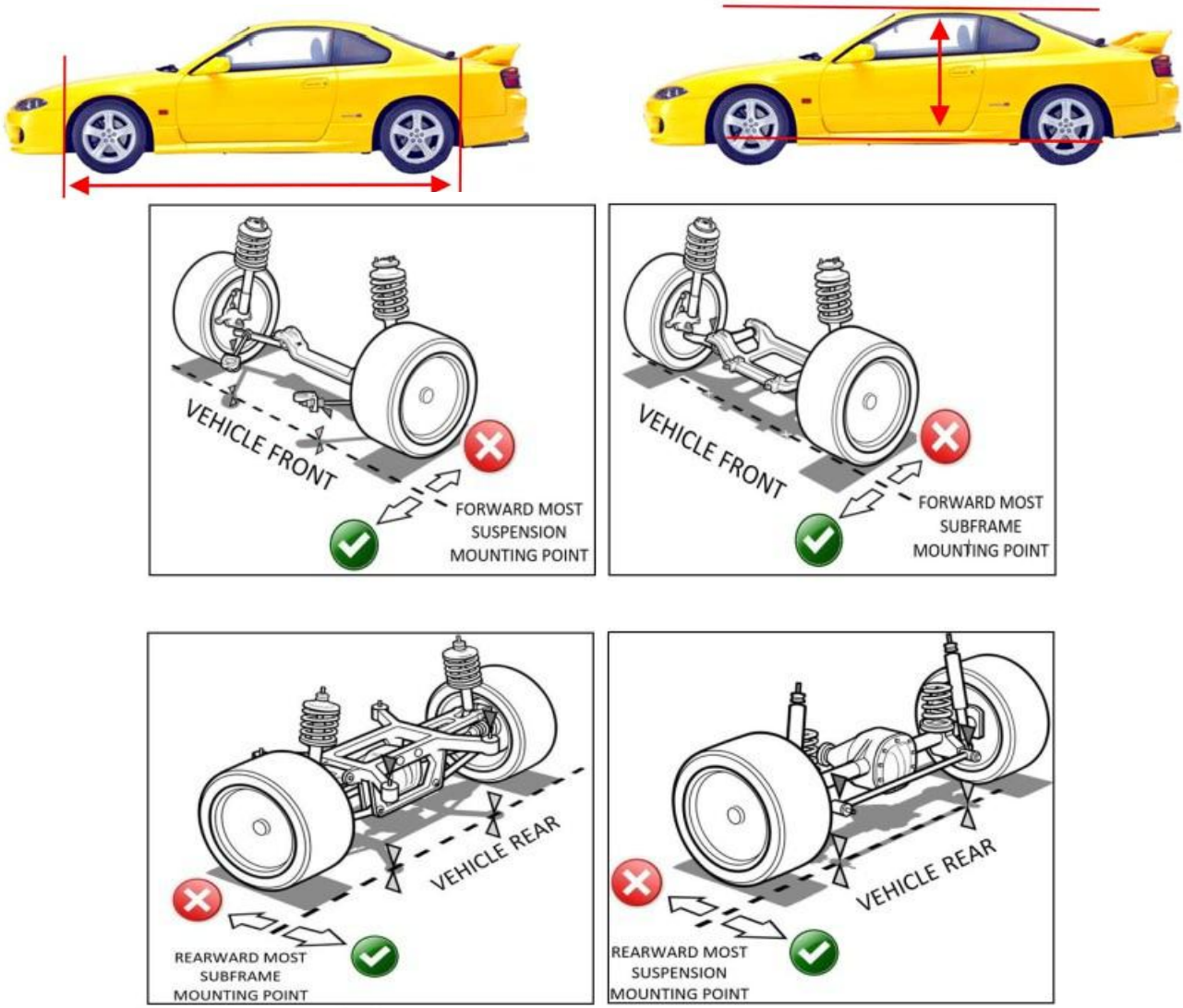
ა) ისეთი ელემენტების მოდიფიკაცია, როგორიცაა: დაკიდების სისტემის ქარხნული სამაგრი წერტილები, ცენტრალური გვირაბი, იატაკის ფილა, სამუხრუჭე სისტემა (ფეხის მუხრუჭი, რომელიც მოქმედებს ოთხივე ბორბალზე) არ უნდა ცვლიდეს ზემოთ ჩამოთვლილი ნაწილების თავდაპირველ ფუნქციებს.

ბ) დაშვებულია ავტომობილის ძარაზე მხოლოდ ამ ტექნიკური მოთხოვნებით გათვალისწინებული ცვლილებების შეტანა.

გ) დაშვებულია ძარის გამაგრება.

დ) დაშვებულია ძარის ნაწილების მოცილება (მოჭრა) და მოდიფიცირება ისე, რომ წინა დაკიდების ქარხნული სამაგრი წერტილებიდან უკიდურესად წინა წერტილზე გატარებული ვერტიკალური სიბრტყიდან, უკანა ქარხნული სამაგრებიდან უკიდურესად უკანა წერტილზე გატარებულ ვერტიკალურ სიბრტყემდე ძარა უნდა იყოს უცვლელი.

(იხილეთ სურათები)



ე) მწარმოებლის მიერ შექმნილი ძარის იატაკი, ჩარჩო ან/და მთლიანი კორპუსი უნდა დარჩეს უცვლელი იმ ჰორიზონტალურ სიბრტყეებს შორის, რომლებიც შექმნილია იატაკის თავდაპირველი პანელით ყველაზე დაბალ ჰორიზონტალურ სიბრტყეში, სახურავამდე ყველაზე მაღალ ჰორიზონტალურ სიბრტყეში. ეს წესი არ ვრცელდება მხოლოდ ტრანსმისიის გვირაბზე. დასაშვებია ტრანსმისიის გვირაბის მოდიფიცირება მოცემული ტექნიკური მოთხოვნების შესაბამისად.

ვ) ავტომობილის სალონის ის ნაწილი სადაც განთავსებულია მრბოლელის და მის გვერდით მჯდომის სავარძლები, გამიჯნული უნდა იყოს ძნელადააღებადი სპეციალური ტიხარით ავტომობილის დანარჩენი სივრცისგან იმგვარად, რომ დაცული იყოს საბურავებიდან წარმოქმნილი კვამლის, საწვავის ავზის გაჟონვის და ნებისმიერი სახის სხვა სითხის შეღწევისგან.

ზ) ძრავის არც ერთი ნაწილი არ უნდა შემოდიოდეს სალონში ცეცხლის შემაკავებელი ტიხარის მიღმა. ასევე ამ ტიხარზე არ უნდა იყოს არც ერთი ღიობი ან ღრიჭო საიდანაც შესაძლებელი იქნება ცეცხლის ალის ან რაიმე სახის სითხის შეღწევა.

2.1.1 ტრანსმისიის გვირაბი.

ა) ძრავის ნაკვეთურის ტიხრისა და ტრანსმისიის გვირაბის მოდიფიცირება ნაჩვენებია ქვემოთ მოცემულ სურათზე.

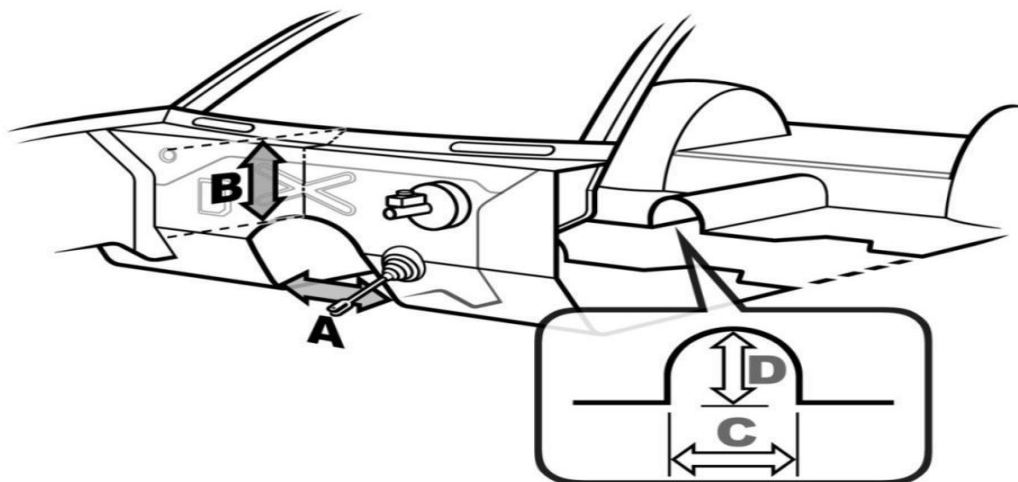
ბ) გვირაბის სიგანე (სურათზე პუნქტი "A") არ უნდა იყოს 46 სანტიმეტრზე მეტი.

გ) საქარე მინის ძირსა და ტრანსმისიის გვირაბის თავს შორის მინიმალური მანძილი უნდა იყოს 26 სანტიმეტრი (სურათზე პუნქტი "B").

დ) ამძრავი ლილვის გვირაბის სიგანე არ უნდა აღემატებოდეს 26 სანტიმეტრს (სურათზე პუნქტი "C").

ე) ამძრავი ლილვის გვირაბის სიმაღლე იატაკის სიბრტყიდან არ უნდა აღემატებოდეს 26 სანტიმეტრს (სურათზე პუნქტი "D")

ვ) კონუსის სიგრძე ძრავის ნაკვეთურის ტიხარიდან ტრანსმისიის გვირაბის ბოლომდე (ამძრავი ლილვის დასაწყისამდე) არ უნდა აღემატებოდეს 95 სანტიმეტრს.



2.2 უსაფრთხოების კარკასი.

ა) უსაფრთხოების კარკასის ყველა სტრუქტურა უნდა იყოს შექმნილი FIA-ს დანართი J-ს მიხედვით (დან. J. 253.8).

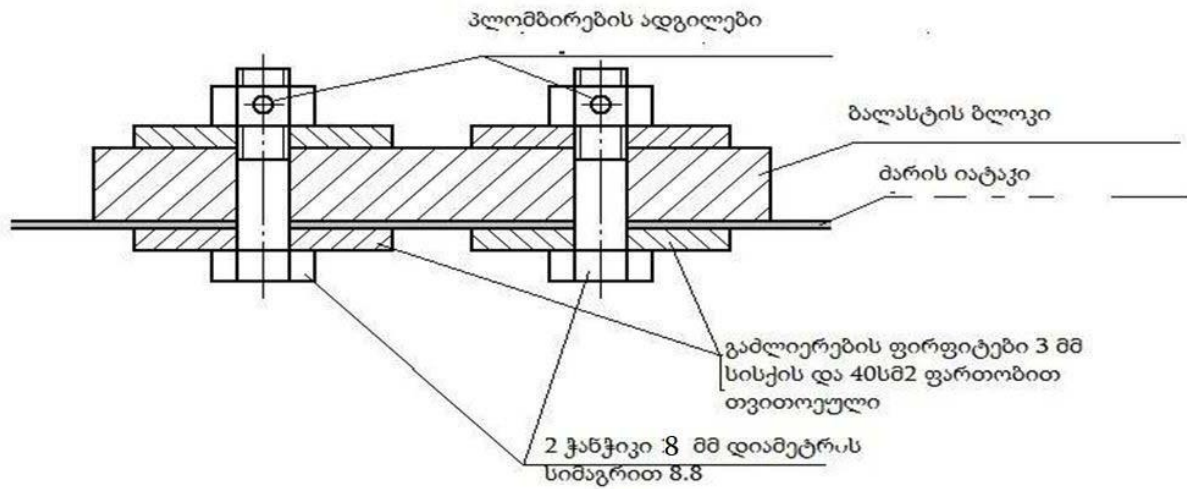
ბ) დაშვებულია FIA-ს დანართის მიხედვით დამზადებულ კარკასზე, იქსისებრ დამცავ ძელებითან ერთად ნასკარის სტილის კარის დამცავი ძელების გამოყენება.



2.3 ბალასტი.

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

2.3.2 ბალასტი აუცილებლად დამაგრებული უნდა იყოს მყარად ავტომობილის ძირზე. (დან. J. 253.16)



2.3.3. ბალასტი განთავსებული უნდა იყოს ავტომობილის უკანა ნაწილში (მრბოლელის და მის გვრდით მჯდომის სავარძლის უკან).

2.3.4. ბალასტის მაქსიმალური წონა არის 25 კილოგრამი.

2.3.5. ბალასტის თითოეული ფირფიტის წონა უნდა იყოს არანაკლებ 5 კილოგრამი.

2.3.6. ბალასტის სამაგრი ჭანჭიკების რაოდენობა არის მინიმუმ 2 ყოველ 5 კილოგრამზე.

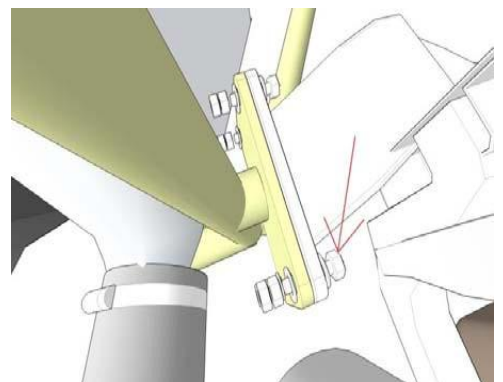
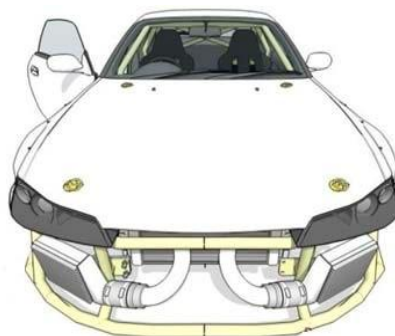
2.4 ბამპერის ჩარჩოს კონსტრუქცია.

2.4.1 ავტომობილი აღჭურვილი უნდა იყოს წინა და უკანა ბამპერებით.

2.4.2 ბამპერის დამჭერი ჩარჩო შესაძლოა იყოს ქარხნული, ან უნდა იყოს დამზადებული 25-მილიმეტრიანი დიამეტრის მქონე ფოლადის ან 45 მილიმეტრიანი დიამეტრის მქონე ალუმინის მილისგან.

2.4.3 დაუშვებელია ამ მილებში რაიმე სახის სითხის ან ელექტრო გაყვანილობის გატარება.

2.4.4 მილის სისქე უნდა იყოს მაქსიმუმ 2.0 მილიმეტრი ფოლადის ან 3.0 მილიმეტრი ალუმინის მილის შემთხვევაში



2.4.5 თუ წინა ბამპერის დამჭერი კონსტრუქცია არ არის ქარხნული და დამზადებულია მილისგან, მაშინ ის უნდა იქნას მიმაგრებული ავტომობილზე 8 მილიმეტრიანი ჭანჭიკებით, ჭანჭიკის სიმაღლის მინიმალური კლასით 8,8. ბამპერის დამჭერი კონსტრუქცია არ უნდა იყოს გამოწეული ავტომობილის კონტურის გარეთ ზედხედში და უნდა იყოს მოქცეული მთლიანად გარე ბამპერის ქვეშ .

2.4.6 თუ უკანა ბამპერი არ არის ქარხნულ კონსტრუქციაზე დამაგრებული, მაშინ ის შესაძლებელია იქნას დამაგრებული წინა ბამპერის ანალოგიურად ან გამარტივებული უსაფრთხო დამჭერებით. ბამპერები დამაგრებული უნდა იყოს თითოეული მინიმუმ 4 წერტილში.

2.4.7 სავალდებულოა წინა და უკანა ბამპერის ძარაზე დამაგრება სწრაფჩამკეტი სამაგრებით ისე, რომ საჭიროების შემთხვევაში შესაძლებელი იყოს მათი სწრაფი მოხსნა.

2.4.8 ბამპერები უნდა იყოს მომრგვალებული რათა თავიდან იქნას აცილებული სხვა ავტომობილზე ან რაიმე საგანზე გამოდება.

2.4.9 ბამპერები, რომლებიც დამაგრებულია ამორტიზატორებითა და ზამბარებით, ასევე ამორტიზატორის ღერძით ან სრიალა შემაერთებლებით, არ არის დაშვებული. იმ შემთხვევაშიც კი თუკი ავტომობილი ქარხნულად აღჭურვილია ამ მოწყობილობებით.



3. დაკიდების სისტემა და მუხრუჭი.

ა) დაუშვებელია დაკიდების სისტემა რომლის რეგულირებაც შესაძლებელი იქნება მრბოლელის მიერ რბოლის დროს ან დისტანციურად.

ბ) ნებისმიერი ცვლილება დაკიდების სისტემაში წყვილების გარბენებს შორის დაუშვებელია.

გ) საბურავსა და მორგვს შორის შუასაბურავები, რომელთა სისქე 20 მილიმეტრზე მეტია, უნდა იყოს აღჭურვილი მათი საკუთარი სამაგრი ჭანჭიკებით. შუასაბურავის მაქსიმალური სისქე არის 60 მილიმეტრი.



3.1 წინა დაკიდება.

ა) ავტომობილის წინა ქვეჩარჩო და განივი ძელი (ტრავერსი) უნდა იყოს ქარხნული. ავტომობილებს რომელთაც აღნიშნული დეტალები აქვთ მოდიფიცირებული ან სხვა მოდელის არ დაიშვებიან შეჯიბრებებზე 2022 წლიდან.

ბ) დაკიდების დიზაინი და მოწყობის სისტემა უნდა შენარჩუნდეს ქარხნული წყობის (მაგ. მაკფერსონი, ორმაგი „A“ და ა.შ.) (მოდიფიცირებული არ დაიშვება 2022 წლიდან). გ) მორგვის მოდიფიცირება დაშვებულია.

დ) დაკიდების ელემენტების ქარხნული სამგარი წერტილების ადგილის ცვლილება დაუშვებელია. დაშვებულია მხოლოდ მათი გაძლიერება ქარხნული ფორმის შენარჩუნებით (მოდიფიცირებული არ დაიშვება 2022 წლიდან).

ე) წინა ქვეჩარჩო უნდა დარჩეს ქარხნულ პოზიციაზე. ქვეჩარჩოს გადაადგილება ნებისმიერ სიბრტყეში დაუშვებელია (მოდიფიცირებული არ დაიშვება 2022 წლიდან).

3.2 საჭე .

ა) დაშვებულია საჭის მექანიზმის მოდიფიცირება. დაშვებულია საჭის გამაძლიერებლის შეცვლა ან მოდიფიცირება, ასევე საჭის სვეტის ზედა დაბოლოების გადაადგილება.

ბ) დაშვებულია სამართავი საჭის შეცვლა, მათ შორის სწრაფმოხსნადი ვერსიის გამოყენება.

3.3 უკანა დაკიდება

ა) ავტომობილის უკანა ქვეჩარჩო და განივი ძელი (ტრავერსი) უნდა იყოს ქარხნული. ავტომობილებს რომელთაც აღნიშნული დეტალები აქვთ მოდიფიცირებული ან სხვა მოდელის არ დაიშვებიან შეჯიბრებებზე **2022** წლიდან.

ბ) დაკიდების დიზაინი და მოწყობის სისტემა უნდა შენარჩუნდეს ქარხნული წყობის. (მოდიფიცირებული არ დაიშვება **2022** წლიდან).

გ) მორგვის მოდიფიცირება დაშვებულია.

დ) დაკიდების ელემენტების ქარხნული სამგარი წერტილების ადგილის ცვლილება დაუშვებელია. დაშვებულია მხოლოდ მათი გაძლიერება ქარხნული ფორმის შენარჩუნებით. (მოდიფიცირებული არ დაიშვება **2022** წლიდან).

ე) უკანა ქვეჩარჩო უნდა დარჩეს ქარხნულ პოზიციაზე. ქვეჩარჩოს გადაადგილება ნებისმიერ სიბრტყეში დაუშვებელია. (მოდულიზირებული არ დაიშვება **2022** წლიდან).

ვ) დაშვებულია უკანა დაკიდების ბერკეტების მოდიფიცირება ან შეცვლა.

3.4 სამუხრუჭე სისტემა.

ა) მთავარი სამუხრუჭე სისტემა უნდა მოქმედებდეს ოთხივე ბორბალზე. (თუნდაც წინა და უკანა მოქმედებამ მოდიოდეს დამოუკიდებელი მექანიზმით)

ბ) მუხრუჭის ძალის გადანაწილება შეიძლება დაიყოს მხოლოდ წინა და უკანა ნაწილებად. დაუშვებელია ძალის დაყოფა მარჯვენა და მარცხენა მხარეებად.

გ) მთავარი სამუხრუჭე ცილინდრი შესაძლებელია ჩანაცვლებულ იქნას შეწყვილებული (ორი) მთავარი ცილინდრით.

დ) დაშვებულია ვაკუუმის ან სხვა ტიპის გამაძიებლის მოხსნა ან დაყენება.

ე) დაშვებულია ხელის მუხრუჭის ჰიდრავლიკური დამოუკიდებელი ან გამჭოლი სისტემა.

ვ) ხელის მუხრუჭი უნდა ააქტიურებდეს მხოლოდ უკანა ბორბლებს.

3.5 ბორბლები (2025 წლის სეზონისთვის).

ა) არ არის აუცილებელი ბორბლების ზომა ემთხვეოდეს ქარხნული ბორბლების ზომას.

ბ) სავალდებულოა პროტექტორიანი DOT და EU სტანდარტის საერთო სარგებლობის გზებზე, დაშვებული საბურავების გამოყენება (მათ შორის ნახევრად სლიკის).

გ) აკრძალულია „სლიკის“ ტიპის სპორტული საბურავის გამოყენება.

დ) დისკის მაქსიმალური დასაშვები დიამეტრია 18 ინჩი.

ე) ბორბლებზე გამოსაყენებელი საბურავის მაქსიმალური დასაშვები სიგანე 265 მილიმეტრი (საბურავის ზომა განისაზღვრება ქარხანა მწარმოებლის მიერ დატანილი ოფიციალური ზომით).

ვ) რბოლაზე არ დაიშვება ავტომობილი თუკი საბურავზე ზომის მიმანიშნებელი წარწერა არ იკითხება.

ზ) ოფიცულურ პირებს შეუძლიათ ღონისძიების მიმდინარეობისას ნებისმიერ დროს შეამოწმონ საბურავის ზომა და დარღვევის აღმოჩენის შემთხვევაში მონაწილე მოხსნან შეჯიბრიდან.

ზ.1. ბორბლების მაქსიმალური ზომა არ უნდა აღემატებოდეს:

Pro კლასი.

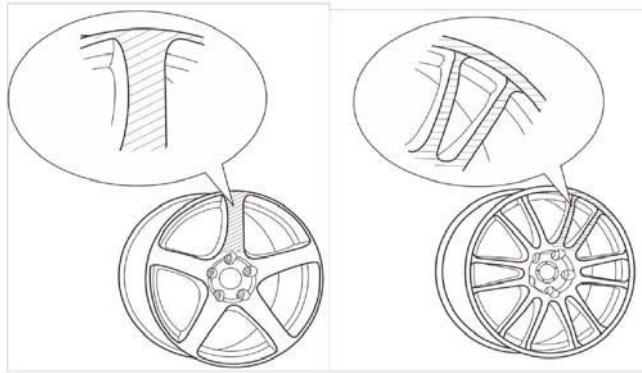
დისკის დიამეტრი – 18 დიუმი, საბურავის სიგანე – 265 მილიმეტრი.

Pro 2 კლასი.

დისკის დიამეტრი – 18 დიუმი საბურავის სიგანე – 245 მილიმეტრი

ზ.2. საბურავები უნდა იყოს დაბერილი ჰაერით. აკრძალულია შემავსებლების, ქაფის, და მსგავსი თვისებების მქონე მასალით შევსება.

ზ.3 ოფიციალური ვარჯიშის, კვალიფიკაციის და შეჯიბრების დროს, ავტომობილს ოთხივე დისკზე, თითოეულს დისკს, გარე მხარეს (ქიმზე) უნდა ჰქონდეს კონტრასტული ფერის განმასხვავებელი ზოლი (თანახმად ქვემოთ მოცემული ნახატისა).



4. ამპრავი სისტემა.

4.1 ძრავა

ა) ძრავის შეცვლა ან მოდიფიცირება დასაშვებია.

ბ) ყველა ჰიდრავლიკური სისტემა უნდა იყოს ჰერმეტიკული ღონისძიების ფარგლებში.

4.2 გაგრილების სისტემა .

ა) ავტომობილის სალონში განთავსებული ყველა სახის სითხის გაყვანილობა, რომელიც დაკავშირებულია საწვავის, ზეთის ან გაგრილების სისტემებთან უნდა იყოს ჰერმეტიკულად დაფარული მეტალის დამცავი გარსაცმით და უნდა ფარავდეს გაყვანილობას ისე, რომ მათი დაზიანების შემთხვევაში იზოლირებული იყოს მრბოლელისგან. დამცავი გარსაცმი მზადდება მხოლოდ მეტალისგან და მისი მინიმალური სისქე უნდა იყოს ფოლადის შემთხვევაში 0,5მმ, ხოლო ალუმინის შემთხვევაში 1მმ (**2022** წლიდან გაყვანილობამ უნდა გაიაროს მძღოლის კაბინის მიღმა).

ბ) წყლისა და აირის გარე ავტომატური გამაგრილებელი სისტემა ნებადართულია შეჯიბრებების დროს, თუმცა არ უნდა ჟონავდეს ტრასაზე (განსაკუთრებით სტარტის ხაზზე).

გ) გამაგრილებელი სისტემის აუცილებელ ნაწილს უნდა წარმოადგენდეს გამაფართოვებელი ავზი მინიმალური ტევადობით 1 ლიტრი. გამაფართოვებელი ავზი უნდა იყოს საიმედოდ მიმაგრებული სალონის გარეთ.

დ) სითხის გამტარი ყველა ნაწილი როგორცაა გამაგრილებელი მოწყობილობები, ტუმბოები, ავზები და მილსადენები **2022** წლიდან უნდა იქნას განცალკევებული მძღოლის კაბინისგან.

ე) რადიატორები, რომლებიც მდებარეობს სალონში ან საბარგულში, განცალკევებული უნდა იქნას დამცავი ტიხრით იმგვარად, რომ სითხის გაჟონვის შემთხვევაში უზრუნველყოს მრბოლელის სრულ დაცვა.

4.3 ზეთის სისტემა.

ა) დაშვებულია ზეთის სისტემის მოდიფიცირება, რომელიც უნდა იყოს მთლიანად ჰერმეტიკული და არ ჟონავდეს. ზეთის მილები უნდა იყოს გადაბმული მხოლოდ სპეციალური (არა კუსტარული) ან ხრახნიანი შემაერთებლებით.

ბ) აკრძალულია ზეთის ავზების დამონტაჟება მრბოლელის განყოფილებაში. თუ ის დამონტაჟებულია საბარგულში, რომელიც არაა გამოყოფილი ტიხრით მრბოლელის განყოფილებისგან, ის ჰერმეტიკულად უნდა იყოს მოთავსებული ლითონის კორპუსში, რომელიც დამზადებულია 0.5 მმ ფოლადისგან ან 1 მმ ალუმინისგან.

გ) ძრავის საქშენიდან გადმოსული ზეთის დაგროვების ავზის მინიმალური მოცულობა უნდა იყოს მინიმუმ 1 ლიტრი და საიმედოდ უნდა იქნას დამაგრებული მრბოლელისგან იზოლირებულ განყოფილებაში. რეზერვუარი დამზადებული უნდა იყოს პლასტიკის გამჭვირვალე მასალით. სხვა მასალით (მეტალის) დამზადებული რეზერვუარის შემთხვევაში ის აღჭურვილი უნდა იყოს ზეთის დონის მაჩვენებლით.

დ) ყველა ის კომპონენტი რომელიც უზრუნველყოფს ძრავის მუშაობას, როგორიცაა ზეთის გამაგრილებელი, ზეთის სხვადასხვა ავზი, ზეთის ფილტრი და ზეთის სადენები უნდა იყოს განცალკევებული მრბოლელის განყოფილებისგან და მდებარეობდეს ქარხნული ჩარჩოსა და ქარხნული ბამპერის ან მილისებრი ბამპერის სტრუქტურის შიგნით. არ უნდა სცდებოდეს ავტომობილის კონტურს.

4.4 საწვავის სისტემა

ა) ძრავა უნდა მუშაობდეს მხოლოდ ბენზინზე ან ბენზინისა და ეთანოლის ნარევიზე, სადაც ეთანოლის შემცველობა არ უნდა აღემატებოდეს 85%-ს. ყველა სხვა სახის საწვავი წინასწარ უნდა დამტკიცდეს და წერილობით იქნას დაშვებული შეჯიბრის ხელმძღვანელის მიერ. სისტემის მოწყობა თავისუფალია ავტომობილები, რომლებიც იყენებენ ალკოჰოლზე დამყარებულ საწვავს, მაგ. 85, უნდა ჰქონდეთ შესაბამისი ნიშნული მიმაგრებული წინა და უკანა მინის ქვედა კიდეზე.



ბ) ავტომობილში რომელსაც საწვავის ავზის ადგილის მდებარეობა აქვს შეცვლილი შესაძლებელია დამონტაჟებული იყოს მხოლოდ FIA-ს FT3, FT3.5, FT5-1999 ან SFI-ს სტანდარტის საწვავის ავზი.

გ) საწვავის ავზის მდებარეობის ცვლილების შემთხვევაში, მისი განთავსების სამაგრი კონტრუქცია უნდა იყოს მიდუღებული ავტომობილის ძალოვან სტრუქტურაზე.



ე) საწვავის ავზი/ელემენტი უნდა იყოს განცალკევებული და მთლიანად იზოლირებული მრბოლელისგან პერმანენტულად დამონტაჟებული ფოლადის მინიმუმ 0.5 მილიმეტრი სისქის ან ალუმინის მინიმუმ 1 მილიმეტრი სისქის ტიხრით, რათა თავიდან იქნას აცილებული სითხეების ან ალის შეღწევა მრბოლელის განყოფილებაში. ტიხარი ჰეტჩბეკ ტიპის ძარის შემთხვევაში უნდა იყოს დაფიქსირებული შასიზე და იყოს დამზადებული

ერთი პანელისგან, იმისათვის, რომ იზოლირებულ იქნას მრბოლელის განყოფილებისგან.

ვ) იატაკის პანელი შესაძლოა იქნას მოდიფიცირებული, რათა მოვიდეს შესაბამისობაში საწვავის ავზთან და სადენებთან.

ზ) არაქარხნული საწვავის ავზის შემთხვევაში საწვავის ავზი უნდა იყოს განთავსებული ავტომობილის გარე კონტურიდან მინიმუმ 200 მილიმეტრით შიგნით.

თ) დაუშვებელია საწვავის ავზიდან ან სისტემიდან რაიმე სახის გაჟონვა.

თუ ავტომობილს არ აქვს ქარხნული საწვავის ავზი, მაშინ ავზი, ჩასასხმელი მილი და საწვავის მიწოდების ყველა სხვა მოწყობილობა, უნდა განთავსდეს მძღოლის სექციიდან (სალონიდან) სრულიად გამიჯნულად.

ი) არაქარხნული საწვავის ავზის შემთხვევაში საწვავის ჩასასხმელი ხუფი უნდა იყოს განთავსებული ძარის გარე კონტურიდან მინიმუმ 100 მილიმეტრით შიგნით.

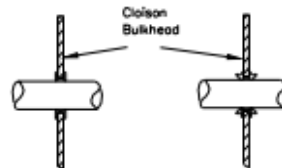
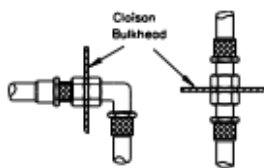
კ) საწვავის ავზის სავენტილაციო მილებს უნდა ჰქონდეს იგივე მახასიათებლები, რაც საწვავის სადენებს.

ლ) არაქარხნული საწვავის ავზის შემთხვევაში ავზის საწვავის ჩასასხმელი ყელი უნდა იყოს მოქნილი რეზინის მილისგან.

მ) საწვავის ავზის შევსებისას დაუშვებელია საწვავის გზის ზედაპირზე დაღვრა.

ნ) საწვავის მილსადენები და ფიტინგები უნდა იყოს მაღალი წნევის ტიპის და გაყვანილი სალონის გარეთ იმგვარად, რომ არ გამოიწვიოს მრბოლელის სექციაში ჩაღვრა.

ო) საწვავის ყველა სადენი, რომელიც გადის ავტომობილის ძარის სხვადასხვა ნაწილში, უნდა იყოს დაცული ბასრი კედლებისგან.



პ) საწვავის მილსადენები და საწვავის სისტემის ნაწილები უნდა იქნას საიმედოდ იზოლირებული და მიმაგრებული ძარაზე.

ჟ) არც ერთი საწვავის სადენი არ უნდა იქნას გატარებული მძღოლის განყოფილებაში.

4.5 აზოტის ოქსიდი.

ა) ორგანიზატორის მიერ აზოტის ოქსიდის გამოყენების დაშვების შემთხვევაში, აზოტის ოქსიდის ავზი უნდა იყოს სერთიფიცირებული მწარმოებლის მიერ დამზადებული და მისი წონა არ უნდა აღემატებოდეს 9 კილოგრამს.

ბ) აზოტის ოქსიდის ავზი საიმედოდ უნდა იყოს დამონტაჟებული ავტომობილის დამცავი სტრუქტურის (კარკასის) შიგნით. ავზი ძარაზე უნდა იყოს მიმაგრებული მინიმუმ 2 ჭანჭიკით ან ხრახნით, კლასი 8.8 და მინიმალური დიამეტრით 6 მმ.

გ) პლასტმასის სამაგრების გამოყენება აკრძალულია.



დ) აკრძალულია აზოტის ოქსიდის ავზების გარედან გათბობის ნებისმიერი სხვა მეთოდის გამოყენება.

4.6 გამონაბოლქვის სისტემა.

ა) მაყურის მილის კომფიგურაცია თავისუფალია.

ბ) მაყურის მილის დაბოლოება არ უნდა სცდებოდეს ავტომობილის გარე კონტურს. დაშვებულია 50 მილიმეტრით მისი ამოყვანა მხოლოდ მაშინ როდესაც მისი დაბოლოება ამოდის კაპოტიდან.

4.7 სტარტერი.

ყველა ავტომობილი უნდა იყოს აღჭურვილი ძრავზე დამონტაჟებული სტარტერით რომლის მოქმედებაში მოყვანა შესაძლებელია სალონიდან მძღოლის მიერ. დაქოქვის მთელი სისტემა მოქმედებაში უნდა მოდიოდეს ავტომობილში დამონტაჟებული აკუმულატორის მეშვეობით.

4.8 ტრანსმისია.

ა) ყველა ავტომობილი უნდა იყოს აღჭურვილი მექანიკური გადაცემათა კოლოფით და მოქმედი უკანა გადაცემის სიჩქარით.

ბ) ტრანსმისიისა და/ან მთავარი გადაცემის მოდიფიკაცია ნებადართულია, მაგრამ აუცილებელია, რომ ავტომობილის მხოლოდ უკანა ბორბლები იყოს წამყვანი.

გ) გადაბმულობა უნდა იმართებოდეს მძღოლის ფეხით (შშმ პირების შემთხვევაში შეიძლება იქნას დაშვებული რიგი ცლილებები).

დ) ავტომატური კოლოფი აკრძალულია.

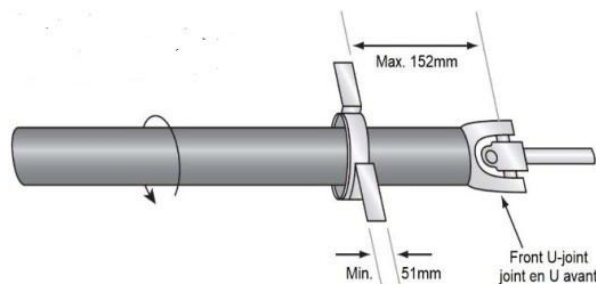
ე) ავტომატური, თაიმერის ტიპის პნევმატური, ელექტრონული, ჰიდრავლიკური და ა.შ.

გადართვის მექანიზმი აკრძალულია; თითოეული გადართვის ოპერაცია უნდა იყოს მძღოლის ფუნქცია.

4.9 ამძრავი ლილვი.

ა) ყველა ავტომობილს უნდა ჰქონდეს ამძრავი ლილვის შემაკავებელი მარყუჟი, რომელიც დამონტაჟებულია წინა სახსრიდან არაუმეტეს 152 მილიმეტრის მანძილზე და არის საიმედოდ დამაგრებული ძარაზე ან კარკასზე.

ბ) ამძრავ ლილვს უნდა ჰქონდეს დამცავი მარყუჟი. ის უნდა იყოს დამზადებული ფოლადის ფურცლისგან, რომლის მინიმალური სისქე არის 6 მმ ხოლო სიგანე 50 მმ, ან ფოლადის მილისგან რომლის დიამეტრი არის 22 მმ ხოლო კედლის სისქე 1.6 მმ.



5. ელექტრო სისტემა.

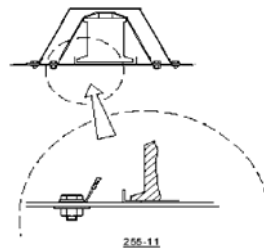
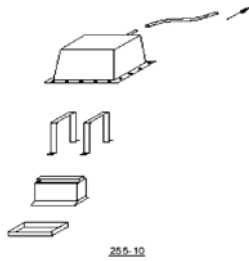
5.1 აკუმულატორი

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

5.1.2 დასაშვებია აკუმულატორის არა ქარხნულ ადგილას (მაგ. პილოტის სავარძლის საზურგის უკან) გადატანა, მხოლოდ იმ შემთხვევაში თუ ის მყარად იქნება დამაგრებული და დაფარული

იქნება სპეციალური დამცავი ჰერმეტიკული, არა ელექტროგამტარი მასალისგან დამზადებული კონსტრუქციით/ხუფით (დან. J. 255.5.8.) ამ შემთხვევაში აკუმულატორი შესაძლებელია იყოს არა მშრალი ტიპის (სითხიანი). ჰერმეტიკული ხუფი დამაგრებული უნდა იყოს ბატარეის სამაგრისგან დამოუკიდებლად, ამავე დროს ამ ხუფს უნდა გააჩნდეს სადრენაჟო და სავენტილაციო მილები, რომლებიც გადის ძარის გარეთ.

5.1.3 ისევე როგორც დამცავი ხუფი, აკუმულატორის სამაგრიც დაფარული უნდა იყოს, არა ელექტრო გამტარი მასალისაგან.



5.1.4 აკუმულატორის მარკა და ტევადობა , თავისუფალია.

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

5.1.6 თუ აკუმულატორის დამაგრების ადგილი იცვლება, მისი დამაგრება უნდა განხორციელდეს საყრდენი ბუდის და ორი საიზოლაციო მასალით დაფარული მეტალის ფურცლის საშუალებით, სისქით არა ნაკლებ 0.8 მმ და სიგანით 20 მმ. ისინი მიმაგრებული უნდა იყოს მანქანის ფსკერთან ქანჭიკებით 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/კვ და უნდა იყოს განლაგებული ძარის გარეთა მხრიდან.

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

5.2 ელექტრო გამომრთველი.

5.2.1 ელექტრო გამომრთველმა უნდა შეწყვიტოს ელ. კვების მიწოდება ავტომობილის მთელ სისტემაში და გააჩეროს ძრავის და სხვა აგრეგატების მუშაობა. (დან. J. 253.13).

5.2.2 ელექტრო გამომრთველი დამაგრებული უნდა იყოს მანქანის სალონში და მისი ამოქმედება შესაძლებელი უნდა იყოს ავტომობილის გარედანაც.

5.2.3 სალონში ელექტრო გამომრთველი დამაგრებული უნდა იყოს ისეთ ადგილას, რომ მრბოლელს ღვედის გაუხსნელად შეეძლოს მისი გამოყენება.

5.2.4 სალონის გარეთ ელექტრო გამომრთველი სისტემის ამძრავი 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.



5.3 ავტომობილის შიგა და გარე ვიდეო და აუდიო აღჭურვილობა.

ა) ორგანიზატორს უფლება აქვს, დაამონტაჟოს ჩამწერი აღჭურვილობა (ვიდეო და/ან აუდიო)

ავტომობილის შიგნით ან გარეთ.

ბ) ორგანიზატორის მედია ჯგუფის საკუთრებაში მყოფი ნებისმიერი ნივთის შეცვლა, რეგულირება, გამორთვა ან სხვა სახით მასზე მანიპულირება აკრძალულია.

5.4 ელექტრონული გადამწოდი (სენსორი)

ა) ბორბლისა და ამძრავი ლილვის ბრუნვის სიჩქარის ამთვლელი სენსორები უნდა იქნას მოხსნილი.

ბ) საჭის მოხვევის კუთხის ამთვლელი სენსორი უნდა იქნას მოხსნილი.

გ) აკრძალულია ავტომობილს ჰქონდეს რაიმე სახის ელექტრონული მოწყობილობა რომელიც რაიმე ფორმით ჩაერევა ავტომობილის დამცრაში და აჩქარებაში.

6. ძარის გარე და შიდა მოწყობა.

6.1 ძარის გარედეტალები.

ა) ავტომობილი ყოველი ეტაპის წინ ვიზუალურად უნდა იყოს სუფთა, დაუზიანებელი და პრეზენტაბელური.

ბ) ძარის შემადგენელი გარე ნაწილები შეიძლება იქნას მოდიფიცირებული და შეიცვალოს კომპოზიტური და სხვა მსუბუქი მასალით დამზადებული დეტალებით ისე რომ არ დაირღვეს მოცემულ რეგულაციაში მოთხოვნილი წესები.

გ) აკრძალულია ძარა, რომელიც არ არის დაპროექტებული ქარხნულად ან როგორც ორიგინალი მოდელის ქარხნული შემცვლელი.

დ) ყველა დამატებითი პანელები და აეროდინამიკური საშუალებები უნდა იყოს საიმედოდ მიმაგრებული ავტომობილზე.

6.2 კარები.

ა) კარები უნდა იყოს დამაგრებული შასიზე უცვლელი ქარხნული ანჯამებით (სწრაფად მოხსნადი კარები აკრძალულია).

ბ) მრბოლელის და მის გვერდით მჯდომის კარზე უნდა იყოს შენარჩუნებული კარის დაკიდების და გაღების ორიგინალი მექანიზმი. უკანა გვერდითა კარები შეიძლება იქნას დალუქული.

გ) კარის საკეტის მექანიზმი, ასევე კარის საკეტი შიგნით და გარეთ უნდა იყოს ფუნქციური და ადვილად ხელმისაწვდომი, რათა მძღოლმა ადვილად დატოვოს მანქანა.

კარის შიგნიდან გამღები ქარხნული სახელურის არაქარხნულით შეცვლის შემთხვევაში ის უნდა იყოს ადვილად გარჩევადი, კარის შიდა საფარის ფერთან მიმართებაში კონტრასტული შეფერილობის (ყვითელი, ფორთოხლისფერი და ა.შ.).

6.3 ფრთები.

ა) ფრთები უნდა იყოს მიმაგრებული ავტომობილზე საიმედოდ. სწრაფმოხსნადი სარკებით დამაგრება კრძალულია.

ბ) ტექნიკურ დელეგატს და შეჯიბრების ხელმძღვანელს შეუძლიათ გადაწყვიტონ მონაწილის ავტომობილიდან ფრთის ან ანტიფრთის მოხსნა შეჯიბრების მსვლელობის ნებისმიერ მომენტში.

6.4 საქარე მინა.

ა) საქარე მინა უნდა იყოს ქარხნული (ტრიპლექსის ტიპის მინისგან) ან შესაძლებელია ჩანაცვლებული იყოს მხოლოდ ოფიციალური (დაპატენტებული) მწარმოებლის მიერ დამზადებული ანალოგიით.

ბ) პოლიკარბონატის სპეციალური საქარე მინები უნდა იყოს საიმედოდ დამაგრებული და დამატებითი სიმყარისთვის შუა ნაწილში უნდა ჰქონდეს ვერტიკალური ალუმინის ფირფიტა რომლის სიგანეა 19 მმ ხოლო სისქე 1.5 მმ.

გ) საქარე მინა უნდა იყოს გამჭვირვალე. დაბურვა აკრძალულია.

6.5 ფანჯრები და დამცავი ბადეები.

ა) კარის სამკუთხა და უკანა ფანჯრები უნდა იყოს დამზადებული ქარხნული წარმოების შუშისგან ან იყოს შეცვლილი არამტვრევადი (მონოლითური პოლიკარბონატით) მასალით, რომლის მინიმალური სისქე 3 მილიმეტრია და საიმედოდ არის დამაგრებული.

ბ) სავალდებულოა მრბოლელის მხარეს, გვერდითა წინა ფანჯარას ჰქონდეს ქარხნული წარმოების შუშა ან 3 მმ მონოლითური პოლიკარბონატი.

იმ შემთხვევაში, თუ მრბოლელის გვერდითი ან უკანა მინები (გარდა წინა საქარე მინისა) არის ქარხნული წარმოების შუშისგან (მსხვრევადი მასალისგან) დამზადებული, ისინი შიგნიდან დაფარული უნდა იყოს არაუმეტეს 0.4 მმ სისქის გამჭვირვალე ფირით იმგვარად, რომე შესაძლებელი უნდა იყოს მანქანის სალონის დანახვა არანაკლებ 5 მეტრიდან. თუ ავტომობილს მრბოლელის და მისი გვერდით მჯდომის კარი არ არის აღჭურვილი მინით, ღიობი დაფარული უნდა იყოს FIA-ს სტანდარტის უსაფრთხოების ბადით.

უსაფრთხოების ბადე უნდა მაგრდებოდეს უსაფრთხოების კარკასზე და არ უნდა იყოს კავშირში მარასთან და მის შემადგენელ ნაწილებთან. გვერდხედში ბადე განთავსებული უნდა იყოს საჭის ცენტრიდან მარის 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. უსაფრთხოების 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 ამზადებული უნდა იყოს არა აალებადი მასალისგან და მისი შემადგენელი ზოლები უნდა იყოს ერთმანეთზე გადაკერილი, ყველა კვეთაში. ის უნდა შეესაბამებოდეს FIA-ს სტანდარტს 8863-2013 და ტექნიკურ ჩამონათვალს N48.

გ) აკრძალულია წინა გვერდითა მინებზე (ან შემცვლელებზე) რაიმე სახის სტიკერების მიკვრა ან მათი დაბურვა.

6.6 მინამწმენდები.

ავტომობილებს უნდა ჰქონდეთ ფუნქციური მინამწმენდები და საქარე მინაზე წყლის მისხურების სისტემა.

6.7 სარკეები.

სავალდებულოა ორი გარე გვერდითი სარკე, მიმართული უკანა მხარეს, რომლებიც უნდა იყოს განლაგებული ისე, რომ მძღოლი ხედავდეს ობიექტებს ავტომობილის ორივე მხარეს.

6.8 ძრავის საფარი (კაპოტი).

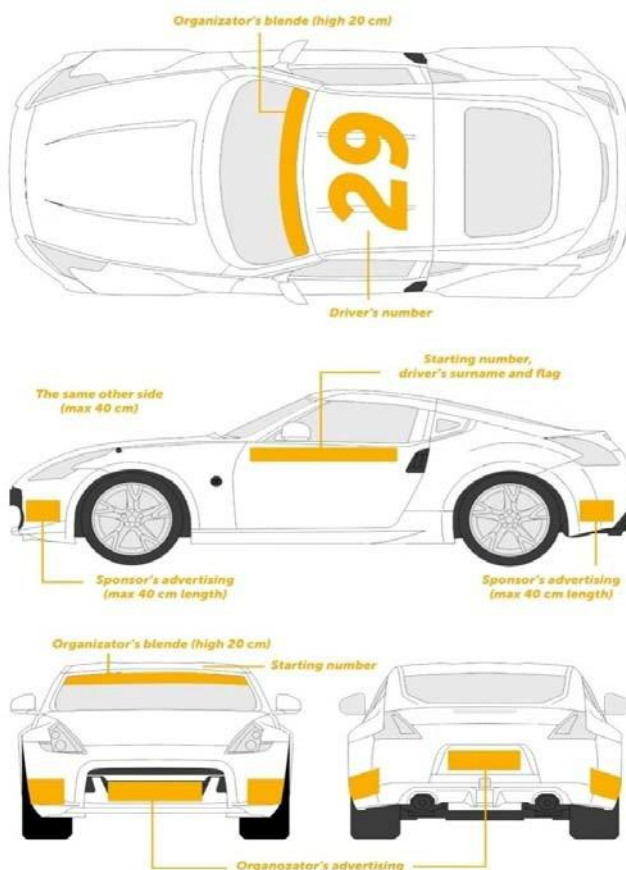
ა) სავალდებულოა კაპოტის ქარხნული ჩამკეტის გაუქმება.

ბ) სავალდებულოა კაპოტს ჰქონდეს მინიმუმ 2 და მაქსიმუმ 4 სწრაფჩამკეტი.

6.9 სარეკლამო სტიკერები.

ა) სავალდებულოა ორგანიზატორის მიერ მოწოდებული სტიკერების წარმოდგენილი სქემის მიხედვით ავტომობილზე განთავსება.

ბ) ორგანიზატორი იტოვებს უფლებას, ნებისმიერ დროს მოაშუროს, შეცვალოს გადაფაროს ნებისმიერი სტიკერი, ნიშანი ან სხვა.



6.10 ბუქსირების საშუალებები.

- ა) ავტომობილი წინა და უკანა მხარეს უნდა იყოს აღჭურვილი ბუქსირების სინთეტიკური მარყუქით (აკრძალულია რკინის გამოშვებული მარყუქი, რომელიც ქმნის გამოდების საშიშროებას).
- ბ) მარყუქზე ნომინალური დატვირთვა 1.5–ჯერ უნდა აღემატებოდეს ავტომობილის საერთო მასას.
- გ) სავალდებულოა, რომ წინა და უკანა საბუქსირე მარყუქის ადგილები მითითებული იყოს ძარის ფერისგან მკვეთრად განსხვავებული ფერის ისრით.

6.11 შუქფარები.

- ა) ყველა შუქფარი უნდა დარჩეს თავის ადგილას და უნდა ფუნქციონირებდეს გამართულად (შესაძლებელია მათი მოდიფიცირება).
- ბ) მუხრუჭის შუქფარები უნდა იყოს მხოლოდ წითელი.
- გ) ელექტრო, მექანიკური და/ან ჰიდრავლიკური გამთიშველების, რელეების ან სხვა საშუალებების გამოყენება, რომლებიც მუხრუჭის შუქფარებს არაფუნქციურს ხდის, მკაცრად არის აკრძალული.
- დ) მუხრუჭის მაშუქები, მათ შორის წინა და უკანა საქარე მინის თავზე უნდა ინთეზოდეს სამუხრუჭე სატერფულზე ფეხის უდნავი შეხებითაც.
- ე) მუხრუჭის დამატებითი წითელი ფერის შუქფარები, რომლთა მინიმალური სიგრძე 50 სანტიმეტრია, უნდა იქნას დამაგრებული სახურავის კიდეებზე წინა და უკანა მინების ზემოთ, ავტომობილის შუაში ისე, რომ შუქფარი არ უნდა დაიფაროს სტიკერით.
- ვ) სამუხრუჭე შუქფარების დაერთება ელექტრო კვებასთან უნდა იყოს ისე, რომ შუქფარებმა განაგრძოს ფუნქციონირება მაშინაც კი როდესაც ავტომობილი გამორთულია.
- დ) მუხრუჭის მაშუქები, მათ შორის წინა და უკანა საქარე მინის თავზე უნდა ინთეზოდეს სამუხრუჭე სატერფულზე ფეხის უდნავი შეხებითაც.
- ე) მუხრუჭის დამატებითი წითელი ფერის შუქფარები, რომლთა მინიმალური სიგრძე 50 სანტიმეტრია, უნდა იქნას დამაგრებული სახურავის კიდეებზე წინა და უკანა მინების ზემოთ, ავტომობილის შუაში ისე, რომ შუქფარი არ უნდა დაიფაროს სტიკერით.
- ვ) სამუხრუჭე შუქფარების დაერთება ელექტრო კვებასთან უნდა იყოს ისე, რომ შუქფარებმა განაგრძოს ფუნქციონირება მაშინაც კი როდესაც ავტომობილი გამორთულია.
- დ) დაზიანებული ხაზოვანი შუქფარები რომლის 50% ან მეტი არ მუშაობს, უნდა იქნას გამოცვლილი შეჯიბრების დაწყებამდე.

6.12 ინტერიერი.

- ა) სპორტული ავტომობილის სალონში (იატაკზე, კარებზე, ჭერზე, გვერდებზე და ა.შ.) არსებული ადვილად აალებადი მოპირკეთება უნდა იყოს მოხსნილი ან შეცვლილი სხვა ძნელად აალებადი მასალით. სალონში არსებული ყველა დეტალი დამაგრებული უნდა იყოს მყარად.
- ბ) აირბაგები უნდა იქნას მოხსნილი და მათი ღიობები დაფარულ უნდა იქნას ძნელად აალებადი მასალით.
- გ) სპორტული ავტომობილის კარების შიდა მხარე და ავტომობილში არსებული ყველა გვერდითი ღიობები აუცილებლად უნდა იყოს დაფარული 0.5 მმ მეტალის, 1 მმ ალუმინის ან 2 მმ სხვა ძნელად აალებადი მასალით.

დ) ჰეტკბევის ტიპის ძარის შემთხვევაში, (როდესაც სალონი გაერთიანებულია საბარგულთან), ადგილი სადაც განთავსებულია მრბოლელის და მის გვერდით მჯდომის სავარძლები უნდა იყოს იზოლირებული ჰერმეტიკული ტიხრით, რომელიც შესრულებულია არააალებადი მასალებისგან, რათა მონაწილე მაქსიმალურად იქნას დაცული საწვავის ავზის, ზეთის ავზის, გაგრილების სისტემის, აკუმულატორის ან სხვა სახის საფრთხისგან. მოცემული ტიხარი უნდა იქნას შესრულებული ისე, რომ მრბოლელს შეუწარმოებდეს უკან ხედვის საშუალება.

ე) მრბოლელის გვერდით მჯდომის იატაკის მონაკვეთზე არ შეიძლება იყოს განთავსებული არანაირი სახის მოწყობილობა, მათ შორის აზოტის ოქსიდის ავზი, მრბოლელის კოსტიუმის გამაგრებელი მოწყობილობა და აკუმულატორები.

6.13 საჭე .

ნებადართულია ნებისმიერი სახის საჭე, გარდა ხისა.

7. მრბოლელის უსაფრთხოების აღჭურვილობა.

2026 წლიდან დაიშვება მხოლოდ ომოლოგაციის ვადის მქონე ადჭურვილობა.

7.1 მრბოლელის სამოსი - მრბოლელი აღჭურვილი უნდა იყოს ჩაფხუტით, ცეცხლგამძლე სპორტული კომბინიზონით, შიდა სამოსით, ნიღბით, კისრის დამცავი (HANS), სპორტული ხელთათმანებით, **ხელის სამაგრი**

სპეციალური ღვედებით და სპეციალური ფეხსაცმლით. ყველა აღნიშნული ნივთი უნდა იყოს

ჰომოლოგირებული, ან ყოფილი ჰომოლოგაციის და უნდა შეესაბამებოდეს FIA-ს ან SFI-ს სტანდარტებს.

7.2 დამცავი ჩაფხუტი - საქართველოში გამართულ შეჯიბრებებში დამცავი ჩაფხუტები უნდა შეესაბამებოდეს ქვემოთ ჩამოთვლილი სტანდარტიდან რომელიმეს (FIA-ს ტექნიკური ჩამონათვალი №25 სერთიფიცირებული ჩაფხუტების ფურცელი SnellFoundation).

- 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- SnellIM
- SnellIM 2010
- SnellIM 2005
- SnellIM 2000
- SnellIM 95



7.3 სპორტული კომბინიზონი - უნდა შეესაბამებოდეს ქვემოთ ჩამოთვლილ სტანდარტებს

FIA 8856-2000; SFIFoundationInc 3.2A/1 და ზევით (მარკირება მითითებულია ქვემოთ სურათში);

BSEN 533 index 3 (დამზადებული ცეცხლგამძლე ნაჭრისგან Proban®, Pyrovatex®, Banox® (მარკირება მითითებულია ქვემოთ სურათში)



7.4 დამხმარე ეკიპირება - ხელთათმანი „ბალაკლავა“ ზედა და ქვედა საცვალი გრძელი ბოლოთი, წინდა და ფეხსაცმელი. დაშვებულია ქვემოთ ჩამოთვლილი შესაბამისი სტანდარტის:

- FIA 8856-2000;

- ISO 6940;

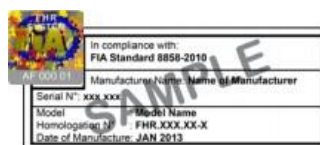
SFIFoundationInc 3.3A/1 და ზევით (მარკირება მითითებულია ქვემოთ სურათში);

BSEN 533 index 3 (დამზადებული ცეცხლგამძლე ნაჭრისგან Proban®, Pyrovatex®, Banox® (მარკირება მითითებულია ქვემოთ სურათში)



7.5 კისრის დამცავი „ჰანსი“ – სავალდებულოა.

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



7.6 ავტომობილის უსაფრთხოების აღჭურვილობა.

7.6.1 უსაფრთხოების კარკასი.

7.6.1.1 უსაფრთხოების კარკასი, დამზადებული და დამონტაჟებული უნდა იყოს FIA-ს სტანდარტის შესაბამისად (დან. J. DC1 დრიფტის ავტომობილებისთვის).

7.6.1.2 საქართველოს ტერიტორიაზე ჩატარებულ რბოლებზე ასევე დაიშვება საქართველოს საავტომობილო სპორტის ფედერაციის ეროვნული ჰომოლოგაციის მქონე უსაფრთხოების კარკასი.

7.6.1.2 საქართველოს ტერიტორიაზე ჩატარებულ რბოლებზე ასევე დაიშვება საქართველოს საავტომობილო სპორტის ფედერაციის ეროვნული ჰომოლოგაციის მქონე უსაფრთხოების კარკასი.

7.6.1.3 უსაფრთხოების კარკასის გვერდითი კარის დამცავი (ნებისმიერი ტიპის) კონსტრუქცია ავტომობილის ორივე მხარეს უნდა იყოს იდენტიფიცირებული.

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

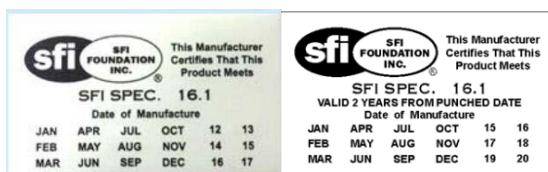
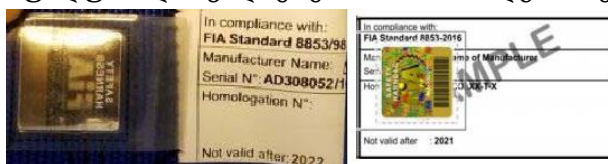
7.6.2 უსაფრთხოების კარკასის დამცავები - იმ ადგილებზე, სადაც შესაძლებელია მრბოლელის სხეული შეხება უსაფრთხოების კარკასთან, აუცილებელია უსაფრთხოების კარკასის ის ელემენტი დაფარული იყოს უწყვადი მასალისგან დამზადებული დამცავით. ის უნდა შეესაბამებოდეს FIA-ს სტანდარტს 8857-2001 ტიპი A (იხ. FIA-ს ტექნიკური ჩამონათვალი N23). კარკასის დამცავი იმგვარად უნდა დამაგრდეს, რომ კარკასის მიღზე არ მოძრაობდეს.

7.6.3 უსაფრთხოების ღვედი. მრბოლელს რბოლის დროს აუცილებლად უნდა ეკეთოს FIA8853-1998, FIA8854-



1998 (FIA ტექნიკური ჩამონათვალი # 24) და FIA8853-2016 (FIA ტექნიკური ჩამონათვალი # 57) ან SFI spec. 16.1 სტანდარტის სპორტული ღვედი, რომელიც ავტომობილში დამონტაჟებული იქნება FIA-ს მოთხოვნის შესაბამისად. (დან. J. 253.6)

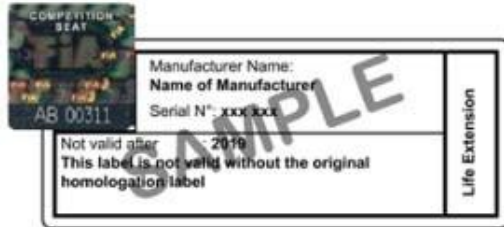
საქართველოს ტერიტორიაზე ჩატარებულ შეჯიბრებებში დაშვებულია ვადაგასული ჰომოლოგაციის ღვედებით მონაწილეობა თუკი ვიზუალური დათვალიერებისას მათი მდგომარეობა უნაკლოა.



7.6.4 ღვედის საჭრელი - სპორტულ ავტომობილში დამაგრებული უნდა იყოს ღვედის საჭრელი, ხოლო მისი გამოყენება შესაძლებელი უნდა იყოს ღვედის გაუხსნელად.

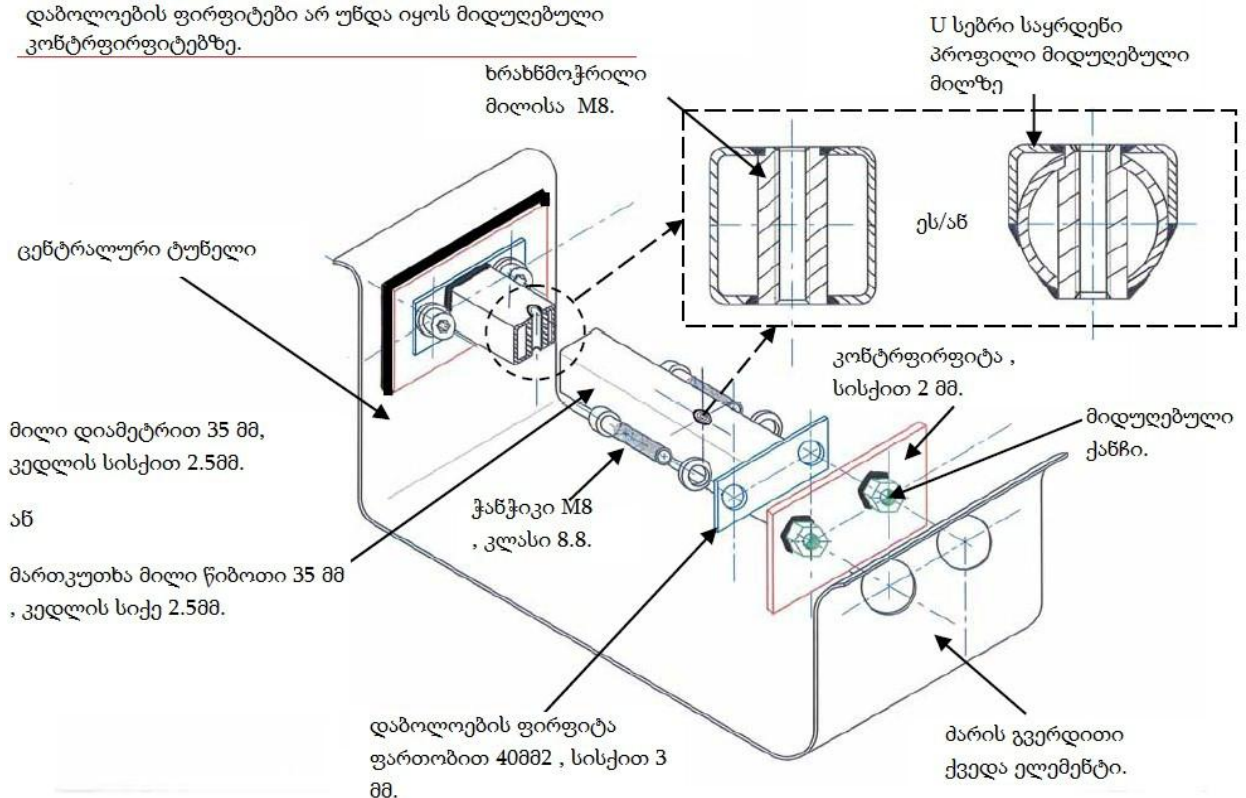
7.6.5 სპორტული სავარძელი. ავტომობილის წინა ქარხნული სავარძლები ავტომობილში დამაგრებული უნდა იყოს FIA8855-1999 (FIA-ს ტექნიკური ჩამონათვალი # 12), FIA8862-2009 (FIA-ს ტექნიკური ჩამონათვალი # 40) ან SFI-ს სტანდარტის სპორტული სავარძელი FIA-ს სტანდარტის შესაბამისად (FIA-ს დანართი 253.16)

საქართველოს ტერიტორიაზე ჩატარებულ შეჯიბრებებში დაშვებულია ვადაგასული ჰომოლოგაციის სავარძლებით მონაწილეობა თუკი ვიზუალური დათვალიერებისას მათი მდგომარეობა უნაკლოა.



7.6.6 სპორტული სავარძლის სამაგრი - სპორტული სავარძლის სამაგრის მოწყობის ნახაზი, FIA-ს

დაბოლოების ფირფიტები არ უნდა იყოს მიდუღებული კონტრფირფიტებზე.



დანართი J 253-ის, მე-16 თავის მიხედვით:

სამაგრის დაბოლოების ფირფიტები არ უნდა იყოს მიდულებული კონტრ-ფირფიტებზე.

სავარძლის სამაგრი მილი შესაძლებელია მიდულებული იყოს კონტრ ფირფიტაზე, რომელიც იმავდროულად მიდულებულია ავტომობილის ძარაზე. ამ შემთხვევაში კონტრ ფირფიტის სისქე უნდა იყოს მინიმუმ 3 მმ.

7.6.7 გადასატანი ცეცხლმაქრი და ცენტრალიზებული ქრობის სისტემა - 2021 წლის სარბოლო სეზონიდან შეჯიბრებებში მონაწილე ყველა ავტომობილისთვის სავალდებულოა ცეცხლის ცენტრალიზებული ქრობის სისტემის დაყენება, რომელიც შეესაბამება FIA-ს 1999 წლის სარბოლო ავტომობილებისთვის ჩაშენებული სახანძრო სისტემების ან FIA-ს 8865-2015 (იხ. პარაგრაფი 7.1) სტანდარტს. სისტემა გამოყენებულ უნდა იქნას მწარმოებლის ინსტრუქციის მიხედვით და N16 ან N52 FIA-ს ტექნიკური ჩამონათვალის მიხედვით. სპორტული ავტომობილი აღჭურვილი უნდა იყოს მინიმუმ ერთი გადასატანი (მოხსნადი) ცეცხლმაქრით, რომელიც შეესაბამება FIA-ს 8865-2015 სტანდარტს (ტექნიკური ჩამონათვალი N52). იმ შემთხვევაში თუ ცეცხლმაქრის შიგთავსი წარმოდგენილია ფხვნილის სახით, მისი წონა უნდა იყოს არანაკლებ

2 (ორი) კილოგრამი, ხოლო ქაფიანი ცეცხლმაქრის გამოყენების შემთხვევაში, მისი მოცულობა უნდა იყოს არანაკლებ 3.5 ლიტრი.

7.6.7.1 გადასატანი ცეცხლმაქრი და ცენტრალიზებული ქრობის სისტემის რეზერვუარი, უნდა იყოს შესაბამის დონემდე დატენილი და მისი ვარგისიანობა უნდა მოწმდებოდეს შიგთავსის წნევის მაჩვენებლით და მოქმედების ვადის დამადასტურებელი შესაბამისი დამლით.

7.6.7.2 გადასატანი ცეცხლმაქრი და ცენტრალიზებული ქრობის სისტემის გამშვები დამაგრებული უნდა იყოს ისეთ ადგილას, რომ მრბოლელისთვის ადვილი იყოს მისი გამოყენება.

7.6.7.3 გადასატანი ცეცხლმაქრი განთავსებული უნდა იყოს სარბოლო ავტომობილის წამყვანი ღერძის(ების) პარალელურად და დამაგრებული უნდა იყოს იმგვარად, რომ მისი გამოყენება შესაძლებელი იყოს ყოველგვარი სხვა დამხმარე ინსტრუმენტის გარეშე. (დან. J. 253.7)

7.6.7.4 ცეცხლმაქრის სამაგრი აღჭურვილი უნდა იყოს გვერდით გაცურების საწინააღმდეგო ფირფიტებით.

7.6.7.5 მრბოლელის მიერ, ცენტრალიზებული ქრობის სისტემის ამოქმედება შესაძლებელი უნდა იყოს, ისევე როგორც ავტომობილის კოკპიტიდან, მისი ჯდომის ნორმალური მდგომარეობიდან და უსაფრთხოების ღვედების გაუხსნელად, ასევე ავტომობილის გარედან, ხოლო სახელურის ადგილმდებარეობა აღნიშნული უნდა იყოს წითელ წრეში მოთავსებული, ლათინური წითელი „E“ ასოთი, რომლის დიამეტრი უნდა იყოს არა ნაკლებ 10 სანტიმეტრისა.



გარე აქტივაციის სახელური სასურველია განთავსდეს, ელექტრული ამომრთველის სახელურის მიმდებარედ.

7.6.7.6 ცენტრალიზებული ქრობის სისტემა უნდა მოქმედებდეს ყველა მდგომარეობაში.

7.6.7.7 სისტემის მფრქვევანები უნდა შეესაბამებოდეს ცეცხლმაქრის შიგთავსს და ისინი არ უნდა იყოს მიმართული მრბოლელის სახისკენ.

7.6.7.8 ცენტრალიზებული ქრობის სისტემა, რბოლის წინ გათავისუფლებული უნდა იყოს სპეციალური ჩამკეტი დამცველისგან, რათა მისი ამოქმედება შესაძლებელი იყოს გამშვები მექანიზმებიდან.

8. საბურავები

8.1

ა. წინა თვლებზე დაიშვება ნებისმიერი ზომის და სახეობის საბურავი.

ბ. უკანა თვლებზე დაიშვება მაქსიმუმ „Max Perfomance“ და მაქსიმუმ 265 მმ სიგანის.

9. ზოგადი მოთხოვნები.

ა) ავტომობილი, რომლის მდგომარეობაც მიაწიშნებს, რომ ის წარმოადგენს საფრთხეს სხვა მრბოლელებისთვის, შესაძლოა იქნას მოხსნილი შეჯიბრიდან ტექნიკური ინსპექტორის ან შეჯიბრის დირექტორის მიერ.

ბ) ორგანიზატორი იტოვებს უფლებას, უარი უთხრას ნებისმიერ მრბოლელს ან ავტომობილს შეჯიბრში მონაწილეობაზე ნებისმიერ სტადიაზე, თუკი ეს მრბოლელი ან ავტომობილი ვერ აკმაყოფილებს უსაფრთხოების მოთხოვნებს და არ ემორჩილება ოფიციალური პირების ინსტრუქციებს.

დამტკიცებულია საქართველოს საავტომობილო სპორტის ფედერაციის ტექნიკური კომისიის მიერ.

კომისიის თავმჯდომარე მანუჩარი ომანაძე

15/02/2025