

ქვემოთ მოცემული მოთხოვნებით, რეგულირდება აღმართის დაძლევაში 2025 წელის საქართველოს ჩემპიონატში მონაწილე, სპორტული ავტომობილის ტექნიკური და უსაფრთხოების ნორმები.

1. დაშვებული ავტომობილები

შეჯიბრებაში მონაწილეობის უფლება აქვს ყველა იმ ავტომობილს, რომელიც აკმაყოფილებს ქვემოთ მოცემულ მოთხოვნებს. შეჯიბრების წინა ტექნიკური კომისიის მიმდინარეობისას, მრბოლელმა/მონაწილემ უნდა წარმოადგინოს, სსსფ-ს ან სხვა ესფ-ს მიერ გაცემული ავტომობილის სპორტული ტექნიკური პასპორტი, იმ ავტომობილისთვის, რომლითაც მრბოლელი მონაწილეობს შეჯიბრებაში, ასევე PfiD ნომერი და ამობეჭდილი PDF ფაილი.

1.2. შეჯიბრებაზე დაშვებული ავტომობილების ჯგუფები და კლასები:

კლასი კუბატურა.

კლასი 1900სმ3-ის ჩათვლით.

კლასი 1901სმ3- დან 3000სმ3-ის ჩათვლით.

აბსოლუტი 3000სმ3-ზე მეტი კუბატურის ავტომობილები (ასევე კლასი A და B).

2. უსაფრთხოების აღჭურვილობა

2.1. მრბოლელის (მძღოლის) უსაფრთხოების აღჭურვილობა

2.1.1. ეკიპირება - მრბოლელი (მძღოლი) აღჭურვილი უნდა იყოს ჩაფხუტით, ცეცხლგამძლე სპორტული კომბინეზონით, შიგა ზედა და ქვედა სამოსით, ნილბით ან ბალაკლავით, თავის დამჭერით (HANS), სპორტული ხელთათმანებით, სპეციალური ფეხსაცმლით და წინდით. ყველა აღნიშნული ნივთი უნდა იყოს ჰომოლოგირებული, ან ყოფილი ჰომოლოგაციის და უნდა შეესაბამებოდეს FIA-ს სტანდარტებს. **საქართველოს ჩემპიონატში FIA-ს სტანდარტთან ერთად, დაშვებულია SFI-ს სტანდარტის ეკიპირება.**

2.1.2. დამცავი ჩაფხუტი - დამცავი ჩაფხუტები უნდა შეესაბამებოდეს ქვემოთ ჩამოთვლილ სტანდარტებს (FIA-ს ტექნიკური ჩამონათვალი №25, №49 და №69 სერთიფიცირებული ჩაფხუტების ფურცელი ან SFI Foundation).

- FIA 8860-2004;
- FIA 8860-2018 და 8860-2018-ABP
- 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

ეკიპირება არ უნდა იყოს გამოშვების თარიღიდან 15 წელზე მეტის (გამოშვების თარიღი უნდა იყოს 2010 წელი ან უფრო ახალი).



2.1.3. სპორტული კომბინეზონი - უნდა შეესაბამებოდეს ქვემოთ ჩამოთვლილ სტანდარტებს (FIA-ს ტექნიკური ჩამონათვალი №27 და №74 ან SFI Foundation):

- 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)



2.1.4. დამხმარე ეკიპირება - ხელთათმანი, „ბალაკლავა“, ზედა და ქვედა საცვალი გრძელი ბოლოთი, წინდა და ფეხსაცმელი. შესაბამისი ქვემოთ ჩამოთვლილი სტანდარტის (FIA-ს ტექნიკური ჩამონათვალი №27 და №74 ან SFI Foundation):

FIA 8856-2000;

ISO 6940;

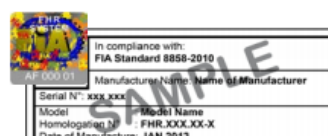
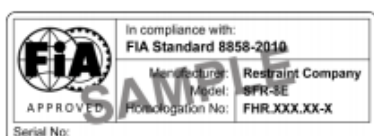
SFI Foundation Inc 3.3A/1 და ზევით (მარკირება მითითებულია ქვემოთ სურათში);

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



2.1.5 თავის დამჭერი - საცალდებულოა შემდეგი სტანდარტის თავის დამჭერის (HANS) გამოყენება:

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



2.2. ავტომობილის უსაფრთხოების აღჭურვილობა.

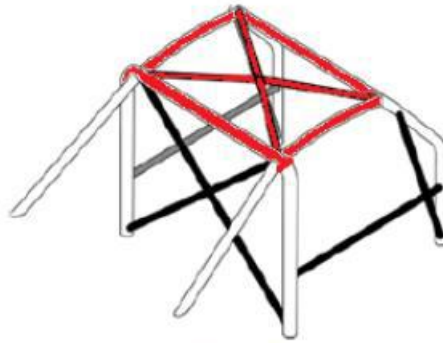
2.2.1. უსაფრთხოების კარკასი.

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

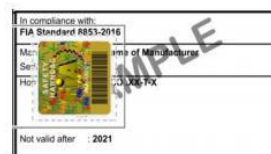
2.2.1.2. ასევე დაიშვება საქართველოს საავტომობილო სპორტის ფედერაციის ეროვნული ჰომოლოგაციის მქონე უსაფრთხოების კარკასი. ავტომობილის სპორტულ-ტექნიკურ პასპორტში დამოწმებული უნდა იყოს სსსფ-ს მიერ ლიცენზირებული მწარმოებლის მიერ.

2.2.1.3. სსსფ-ს პირველადი ტექნიკური კომისიის გავლის დროს, მონაწილის მიერ წარმოდგენილი უნდა იქნას უსაფრთხოების კარკასის სერტიფიკატი, გაცემული მწარმოებლის მიერ.

2.2.2. უსაფრთხოების კარკასის დამცავები - იმ ადგილებში, სადაც შესაძლებელია მრბოლელის დამცავი ჩაფხუტის 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.

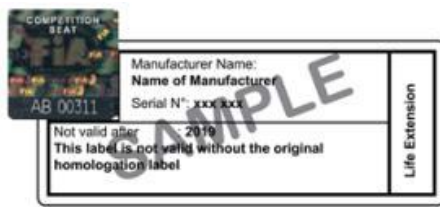


2.2.3. უსაფრთხოების ღვედი. მრბოლელს რბოლის დროს აუცილებლად უნდა ეკეთოს FIA8853- 1998, FIA8854-1998 (FIA ტექნიკური ჩამონათვალი №24) და FIA8853-2016 (FIA ტექნიკური ჩამონათვალი №57) ან SFI spec. 16.1 (გამოყენების ვადა 2 წელი) სტანდარტის (6/5 წერტილიანი) სპორტული ღვედი, რომელიც ავტომობილში დამონტაჟებული იქნება FIA-ს მოთხოვნის შესაბამისად. (დან. J. 253.6)



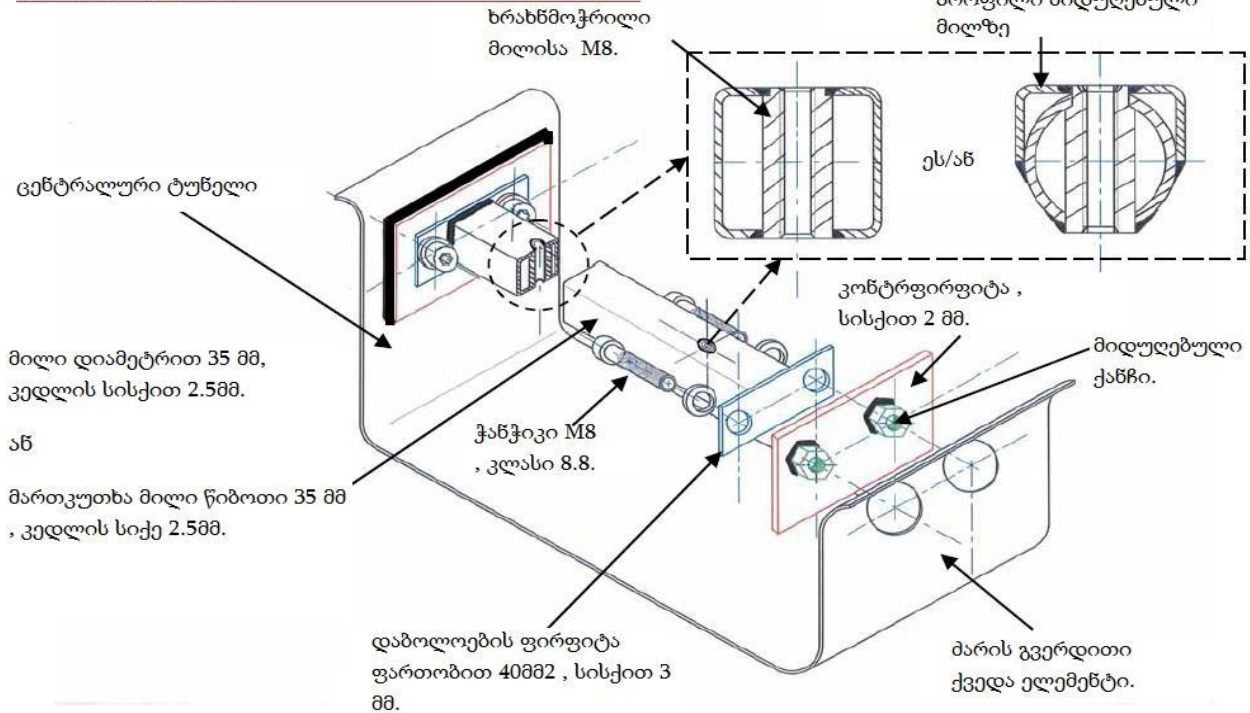
2.2.4. ღვედის საჭრელი - სპორტულ ავტომობილში დამაგრებული უნდა იყოს ღვედის საჭრელი, ხოლო მისი გამოყენება შესაძლებელი უნდა იყოს ღვედის გაუხსნელად. ღვედის საჭრელის ბუდე, დამაგრებული უნდა იყოს საიმედოდ.

2.2.5. სპორტული სავარძელი. ავტომობილში წინა სპორტული სავარძელი უნდა შეესაბამებოდეს შემდეგ სტანდარტებს: 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)



2.2.6. სპორტული სავარძლის სამაგრი - სპორტული სავარძლის სამაგრის მოწყობის ნახაზი, FIA-ს დანართი I 253-ის, მი-16 თავის მიხედვით:

დაბოლოების ფირფიტები არ უნდა იყოს მიდუღებული კონტრფირფიტებზე.



ამგვარი დამაგრების შემთხვევაში, სამაგრის დაბოლოების ფირფიტები არ უნდა იყოს მიდუღებული კონტრ-ფირფიტებზე.

2.2.7. გადასატანი ცეცხლმაქრი და ცენტრალიზებული ქრობის სისტემა - 2022 წლის სარბოლო სეზონზე, შეჯიბრებებში მონაწილე ყველა კლასის ავტომობილისთვის რეკომენდებულია ცეცხლის ცენტრალიზებული ქრობის სისტემის დაყენება, რომელიც შეესაბამება FIA-ს 1999 წლის სარბოლო ავტომობილებისთვის ჩამოყალიბებული 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. აღმართის დაძლევის დისციპლინას შეესაბამება პარაგრაფები 7.2 და 7.3. დამატებით 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.

2.2.7.1. გადასატანი ცეცხლმაქრი და ცენტრალიზებული ქრობის სისტემის რეზერვუარი, უნდა იყოს შესაბამის დონემდე დატენილი და მისი ვარგისიანობა არ უნდა იყოს ამოწურული.

2.2.7.2. გადასატანი ცეცხლმაქრი და ცენტრალიზებული ქრობის სისტემის გამშვები დამაგრებული უნდა იყოს ისეთ ადგილას, რომ მრბოლელისთვის ადვილი იყოს მისი გამოყენება, შეკრული უსაფრთხოების ღვედების შემთხვევაშიც.

2.2.7.3. 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)

2.2.7.4. ცეცხლმაქრის სამაგრი აღჭურვილი უნდა იყოს გვერდით გაცურების საწინააღმდეგო ფირფიტებით.

2.2.7.5. 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.

2.2.7.6. ცენტრალიზებული ქრობის სისტემა უნდა მოქმედებდეს ყველა მდგომარეობაში. **2.2.7.7.** სისტემის მფრქვევანები უნდა შეესაბამებოდეს ცეცხლმაქრის შიგთავსს და ისინი არ უნდა იყოს მიმართული მრბოლელის სახისკენ.

2.2.8. ელექტრო ამომრთველი.

2.2.8.1. ელექტრო ამომრთველმა უნდა შეწყვიტოს ელ. კვების მიწოდება ავტომობილის საბორტო წრედზე და გააჩეროს ძრავის და სხვა აგრეგატების მუშაობა. (დან. J. 253.13) **2.2.8.2.** ელექტრო ამომრთველი დამაგრებული უნდა იყოს მანქანის სალონში და მისი ამოქმედება შესაძლებელი უნდა იყოს ავტომობილის გარედანაც.

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

2.2.8.4. სალონის გარეთ ელექტრო ამომრთველი 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 (ნიშნში მოცემულია ქვემოთ). ზემოთ აღნიშნული ნიშანი უნდა იყოს იოლად შესამჩნევი და გამოსაყენებელი გარეშე პირისათვის.



2.2.9. უსაფრთხოების ზადეები.

2.2.9.1 კარის ღიობის დამცავი უსაფრთხოების ზადეების გამოყენება ნებაყოფლობითია.

2.2.9.2 უსაფრთხოების ზადე უნდა მაგრდებოდეს უსაფრთხოების კარკასზე და არ უნდა იყოს კავშირში ძარასთან და მის შემადგენელ ნაწილებთან. გვერდ ხედში ზადე განთავსებული უნდა იყოს საჭის ცენტრიდან ძარის შუა საყრდენამდე. ზადე 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.

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. ძრავის განყოფილების ხუფის შეუფერხებლად გახსნის მიზნით, მისი ქარხნული ჩამკეტი, უნდა იქნეს მოხსნილი/გაუქმებული.
- ავტომობილს უნდა გააჩნდეს საბუქსირე ჩასაბმელი, როგორც წინა, ასევე უკანა მხარეს, რომელიც იოლად შესამჩნევი იქნება შეჯიბრების პერსონალისთვის. საბუქსირე 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. საბუქსირე ჩასაბმელი, შესაძლებელია იყოს ღვედის სახის. ქვემოთ სურათზე ნაჩვენებია, ღვედური ჩასაბმელის ნიმუში.

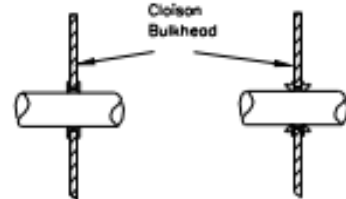
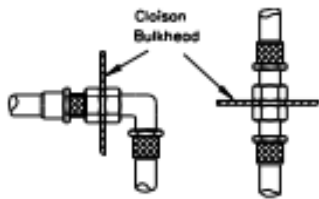


- სავალდებულოა შეჯიბრებაში მონაწილე ძარიან ავტომობილზე გამართულადმუშაობდეს: ფარები, მოხვევის და ავარიული მაჩვენებლები, მუხრუჭის სანათები და საქარე მინის საწმენდი,
- მონაწილე ავტომობილებისთვის დაშვებულია ძარის ქარხნული მოხსნადი თუნუქის ნაწილების შეცვლა (უკანა კარები, საბარგულის ხუფი, ძრავის ნაკვეთურის ხუფი, წინა გვერდითა 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. ისინი არ არ უნდა გადიოდნენ ავტომობილის ძარის კომპონენტებისა და უსაფრთხოების კარკასს შორის.
- 3.1.2.** საწვავის მილების სალონში გაყვანის შემთხვევაში, გამტარი მილების გადაბმა უნდა მოხდეს სალონის გარეთ.
- 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. საწვავის ავზი

- 3.2.1.** არა ქარხნული საწვავის ავზის დაყენების შემთხვევაში, სავალდებულოა უსაფრთხო საწვავის ავზის გამოყენება, რომელიც უნდა შეესაბამებოდეს FT3-1999, FT3.5-1999 ან FT5-1999 სპეციფიკაციის და FIA-ს დანართი J-253.14-ს, ხოლო ვენტილაციის სისტემა დანართი J-253.4-ს.
- 3.2.2.** GT ტიპის სარბოლო ავტომობილებისთვის საწვავის ავზი უნდა შეესაბამებოდეს FIA-ს დანართი J-257A-ს, 6.3 პარაგრაფს.
- 3.2.3.** 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 უწყვიტი ჰერმეტიკული გარსაცმით.

3.3. მინები

- 3.3.1.** ავტომობილის წინა საქარე მინა უნდა, იყოს ქარხნული წარმოების. ხოლო გვერდითი წინა და უკანა მინები შესაძლებელია შეიცვალოს არანაკლებ 4 მმ. სისქის მონოლითური პოლიკარბონატით. ამ შემთხვევაში მინის ამძრავი მექანიზმი თავისუფალია. დასაშვებია წინა გვერდით ორივე მინაზე გასაწევი სარკმელების გაკეთება, იმ პირობით, რომ მისი ფართობი არ უნდა იყოს მთლიანი ფართობის 1/3-ზე მეტი. უკანა გვერდით და უკანა მინაზე შესაძლებელია სავენტილაციო ღიობების დატანა, იმ პირობით, რომ მისმა ფართობმა არ უნდა დაიკავოს მინის სიმაღლის 1/3-ზე მეტი. იმ შემთხვევაში თუ ავტომობილის გვერდითი წინა და უკანა მინები აყენია ქარხნული წარმოების, მაშინ ისინი შიგნიდან დაფარული უნდა იყოს, მაქსიმუმ 0.4 მმ სისქით გამჭირვალე ჩამსხვრევის საწინააღმდეგო ფირით და მოძრაობაში მოდიოდეს ქარხნული ამძრავი მექანიზმის საშუალებით. ასევე დასაშვებია წინა კარის მინის ამძრავის შეცვლა იგივე მოდელის სხვა ტიპის ამძრავით (ელექტრო ამძრავი მექანიკურით და პირიქით).
- 3.3.2.** დასაშვებია საქარე მინაზე მზისგან დამცავი ფირის გადაკვრა, იმ სახით რომ შიგნით მყოფ პირს თავისუფლად შეეძლოს 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.

3.3.3. კატეგორია 1-ში დასაშვებია უკანა კარის მინების ამძრავი მექანიზმის გაუქმება იმ პირობით, რომ მინა უნდა იკავებდეს ქარხნულ ადგილს და დაფიქსირებული იყოს დახურულ მდგომარეობაში.

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

3.3.5. SC ჯგუფის ავტომობილებში აუცილებელია წინა საქარე მინა. ქარხნული მრავალშრიანი მინა შეიძლება შეცვლილი იქნას იგივე ფორმის და ზომის ქარხნული მონოლითური პოლიკარბონატის საქარე მინით.

3.4. მაჩვენებელთა პანელი

3.4.1. კატეგორია 1-ის ავტომობილს, რომელიც მონაწილეობას იღებს შეჯიბრებაში აუცილებლად უნდა გააჩნდეს ქარხნული ან ქარხნულის ფორმის მსგავსი მაჩვენებელთა დაფის კონსოლი (ე.წ. „ტორპედო“), დამზადებული ძნელად აალებადი კომპოზიტური მასალისგან.

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

3.4.3. ავტომობილის მაჩვენებელთა დაფა შესაძლებელია იყოს შეცვლილი, ასევე შესაძლებელია სხვა მაჩვენებლების დაყენება, იმგვარად, რომ არ უშლიდეს ხელს მრბოელს ავტომობილის მართვაში, არ უფარავდეს ხედვის არეს და არ უნდა ქმნიდეს დამატებით რისკებს.

3.4.4. ავტომობილის მაჩვენებელთა დაფის შეცვლის დროს შეიძლება მაჩვენებლების კონფიგურაციის ცვლილება.

3.5. სალონი

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

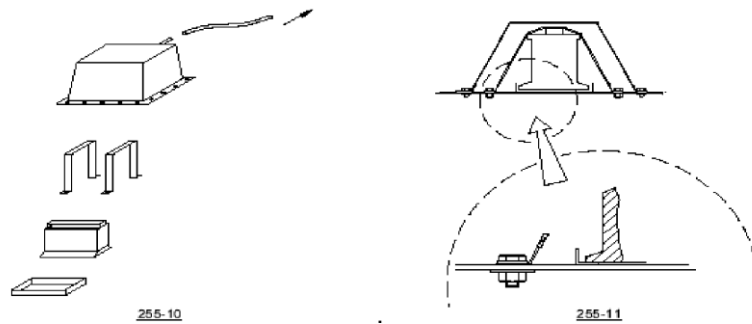
3.5.2. სპორტული ავტომობილის სალონში (იატაკზე, კარებზე, ჭერზე, გვერდებზე და ა.შ.) არსებული ადვილად აალებადი მოპირკეთება უნდა იყოს მოხსნილი ან შეცვლილი სხვა ძნელად აალებადი მასალით.

3.6. აკუმულატორი

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

3.6.2. 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.

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



3.6.4. აკუმულატორის მარკა და ტევადობა , თავისუფალია.

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

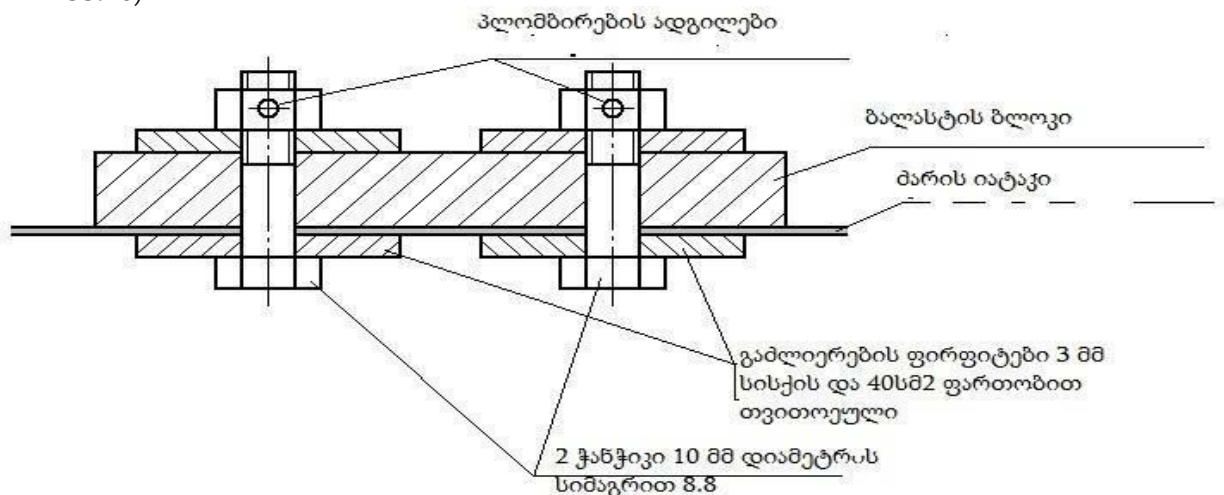
3.6.6. თუ აკუმულატორის დამაგრების ადგილი იცვლება, მისი დამაგრება უნდა განხორციელდეს საყრდენი ბუდის და ორი საიზოლაციო მასალით დაფარული მეტალის ლარტყის საშუალებით, სისქით არა ნაკლებ 0.8 მმ და სიგანით 20 მმ. ისინი მიმაგრებული უნდა იქნან მანქანის ფსკერთან ჭანჭიკებით და ქანჩებით დიამეტრით არა ნაკლები 10 მმ და გამძლიერებული 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.

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

3.7. ბალასტი.

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

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



მინიმალური ფართობი გამძლიერების 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, ჩაკეტილ კონტურიანი ძელი და ა.შ.)

ასევე რეკომენდირებულია გამძლიერებული ფირფიტების ძარის იატაკზე მიდუღება .

3.7.3. ჭანჭიკების და ქანჩების კონსტრუქცია უნდა იძლეოდეს ბალასტის დაღუქვის შესაძლებლობას.

4.1. წონა

4.1.1. მინიმალური წონა კატეგორია 1-ში მონაწილე ავტომობილებისათვის ძრავის მოცულობის

(პილოტის გარეშე).

კატეგორია 1

მინიმალური წონა	ძრავის მოცულობა
750 კგ	1900 სმ3 ის ჩათლით
855 კგ	1900 სმ3 დან 3000 სმ3-დან
935 კგ	3000სმ3-ზე მეტი კუბატურის

4.2. საბურავი

4.2.1. საბურავი თავისუფალია. ხოლო, 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 კატეგორია 2-ზე, გარდა ღია თვლიანებისა).

4.3. ტრანსმისია და საგალი ნაწილი

4.3.1. წარმადობის კოეფიციენტის (Pf) რეგულაციის მიხედვით, ტრანსმისია თავისუფალია.

4.3.2. ამორტიზატორების საყრდენები და ზამბარები თავისუფალია.

4.4. სამუხრუჭე სისტემა

4.4.1. წარმადობის კოეფიციენტის (Pf) რეგულაციის მიხედვით, სამუხრუჭე სისტემა თავისუფალია.

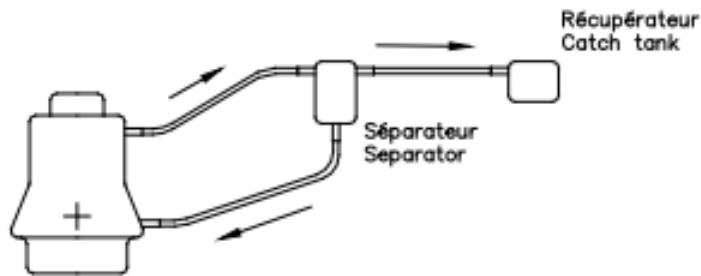
4.4.2. დაშვებულია ქარხნული ხელის მუხრუჭის შეცვლა, ჰიდრავლიკური ხელის მუხრუჭით და გამანაწილებლის დამატება.

4.4.3. დაშვებულია ელექტრო ვაკუუმ-ტუმბოს და რეზერვუარის დაყენება.

5. ძრავი

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

5.1.7. დაშვებულია კარტერის გაზების სეპარატორის და ზეთის შემკრები რეზერვუარის დაყენება. ასეთი რეზერვუარის მოცულობა დამოკიდებულია ძრავის მოცულობაზე, 2000 სმ-მდე 2 ლიტრი და 2000 სმ-ზე ზემოთ 3 ლიტრი. რეზერვუარი დამზადებული უნდა იყოს პლასტიკის გამჭვირვალე ან სხვა მასალით, რომელიც აღჭურვილი იქნება ზეთის დონის მაჩვენებლით. სქემა მოცემულია ქვემოთ.



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 და შესაძლებელია შეწეული იქნას მაქსიმუმ 10 სმ-ით.

5.2.3. მაყუჩი შესაძლებელია გამოყვანილი იყოს ავტომობილის გვერდით, ისე რომ მისი დაბოლოება განთავსებული იყოს მანქანის წინა კარსა და უკანა ფრთის თაღის წინა ნაწილს შორის.

5.2.4. აირგამშვები სისტემის დიამეტრი და მისი დეტალები თავისუფალია.

6. ფოტო-ვიდეო გადაღება

6.1. შიგა და გარე ფოტო-ვიდეო კამერის დაყენების წესები.

6.1.1. ნებართვის გაცემა - ფოტო ან ვიდეო გადაღებებისთვის ფოტო ან ვიდეო კამერის დაყენების ნებართვის გაცემა ხდება მთავარი ტექნიკური შემმოწმებლის (Chief Scrutineer) ან მისი მოადგილის (Deputy Chief Scrutineer) მიერ. ქვემოთ მოცემულ წესებში სიტყვა „კამერა“ მოიცავს კამერასა და ყველა მის კომპონენტს, როგორებიცაა: ობიექტივი, შესანახი ყუთი, ჩამწერი მოწყობილობა, ბატარეა/აკუმულატორი და ა.შ.

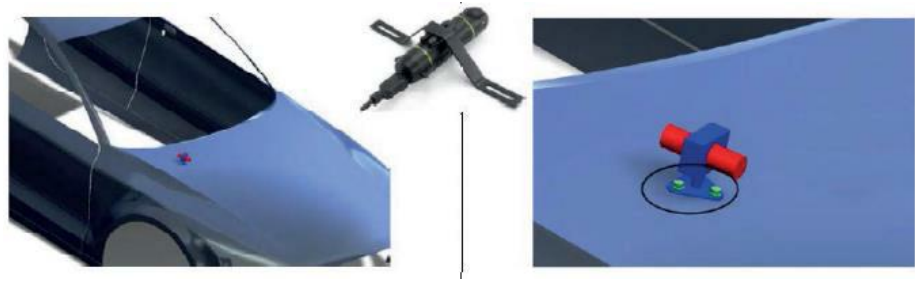
6.1.2. შიგა კამერა - კამერის სამაგრები უნდა იყოს მყარი და უნდა იყვნენ განთავსებულნი სავარძლის საზურგის უკან. „ფანქრისებრი“ კამერის დაყენება შესაძლებელია.

უსაფრთხოების კარკასის საყრდენის წინა ან მაჩვენებელთა დაფის კონსოლზე, ხოლო ჩამწერის ყუთი უნდა დამაგრდეს ავტომობილის ძირზე, სავარძლების უკან (ისევე როგორც აკუმულატორის სამაგრი).



6.1.3. გარე კამერა - გარე კამერები განთავსებულ უნდა იქნან ავტომობილის პერიმეტრის შიგნით (ზედ ხედიდან), მათი სამაგრები უნდა იყოს მექანიკური ტიპის. გამოყენებული საყრდენის სიმაღლე არ უნდა აღემატებოდეს 40 მმ-ს. ცალკე ჩამწერის გამოყენების შემთხვევაში კი,

ჩამწერის ყუთი უნდა დამაგრდეს ავტომობილის ძირზე, სავარძლების უკან (ისევე როგორც აკუმულატორის სამაგრი) იმგვარად, რომ შეუძლებელი იყოს მრბოლელის სხეულთან მისი შეხება.



6.1.4. ღია ავტომობილებში კამერის დაყენება - კამერები დამაგრებული უნდა იქნან უსაფრთხოების კარკასის მიღზე, მრბოლელის თავის საყრდენის უკან, ხოლო წინ განთავსების შემთხვევაში, ის უნდა იყოს დაშორებული მრბოლელის თავიდან, არა ნაკლებ 400 მმ-სა.



აკრძალულია: კამერების დამაგრება წებვადი ლენტებით, ფხრეწებით ან ვაკუუმური შემწოვებით. ასევე აკრძალულია კამერის დამაგრება მრბოლელის ჩაფხუტზე.



შენიშვნა: 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 შემმოწმებლები.

(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 2025 წელი.