

**2010 m. LIETUVOS ŽIEDINIŲ LENKTYNIŲ ČEMPIONATO
FIA SUPER PRODUCTION (SP) KLASĖS
TECHNINIAI REIKALAVIMAI**

BENDRA DALIS

Kilus neiškumams dėl šių Reikalavimų – kreipkitės į techninių reikalavimų komitetą.

Draudžiama dalyvauti lenktynėse su įranga, kuri neturi FIA homologacijos ar jos galiojimo laikas yra pasibaigęs.

PAGRINDINĖS SĄVOKOS

Serijinės gamybos automobiliai – automobiliai, kurių pagaminimas apibrėžtas identiškų vienetų skaičiumi per apibrėžtą laiko tarpą, pagal gamintojo poreikius ir kurie skirti normaliai prekybai gyventojams.

Automobilio modelis – serijinės gamybos automobilis, išsiskiriantis specifine koncepcija, kėbulo išorės pagrindinėmis linijomis ir identiška variklio ir transmisijos mechanine konstrukcija.

1. AUTOMOBILIŲ TINKAMUMAS

Automobilis privalo turėti galiojančią FIA homologaciją N grupės žiedinėms lenktynėms.

Automobilis privalo atitikti šiuos techninius reikalavimus.

Per 12 nepertraukiamų mėnesių turi būti pagaminta 2500 identiškų automobilių.

Čempionate dalyvauti leidžiami tik dviem ratais varomi automobiliai, kurių atmosferinių (be priverstinio pripūtimo) standartinis variklių darbinis tūris yra nuo 1700 cm³ iki 2300cm³

2. HOMOLOGACIJA

Homologacija – oficialus FIA sertifikatas, užtikrinantis, kad minimalus specifinio modelio automobilių skaičius pagamintas serijinės gamybos būdu ir klasifikuojamas FIA - N grupės žiedinėms lenktynėms.

Serijinės gamybos automobilio homologacija tampa negaliojančia, praėjus 7 metams po datos, kai buvo baigta to modelio serijinė gamyba (serijinės gamybos pabaiga laikomas gamybos sumažėjimas ne daugiau nei 10% minimalios produkcijos, reikalingos tos grupės homologacijai).

3. LEISTINOS AR PRIVALOMOS MODIFIKACIJOS IR PAPILDYMAI

Visos šiuose Reikalavimuose neaprašytos modifikacijos yra griežtai draudžiamos;

Leidžiama modifikacija neturi iššaukti neleistinos modifikacijos;

Vieninteliai leistini darbai - tai tie, kurie reikalingi normaliam automobilio aptarnavimui arba nusidėvėjusių ar avarijoje sugadintų detalių pakeitimui;

Leistinų modifikacijų ir priedų skaičius yra nurodytas žemiau;

Bet kuri nusidėvėjusi ar avarijoje apgadinta detalė gali būti pakeista tik originalia identiška detale;

Automobiliai griežtai privalo būti serijinės gamybos, modeliai identifikuojami pagal pripažintus duomenis;

Titano panaudojimas draudžiamas, išskyrus tuos atvejus, kai tai aiškiai leidžia šie Reikalavimai;

Visais atvejais galima pakeisti varžtus, veržles, smeiges kitais, tik tos pačios medžiagos varžtais, veržlėmis, smeigėmis, išlaikant tą patį sriegio žingsnį ir diametrą;

FIA priedo "J" 251; 252; 253 straipsniai lieka tinkami, bet šių taisyklių modifikuoti straipsniai turi pranašumą;

Variklio, pavarų dėžės, reduktoriaus tepalų ir variklio aušinimo skysčio temperatūros nustatymui atitinkamoje vietoje galima išgręžti daugiausia vieną srieginę kiaurymę, maksimum 14 mm. skersmens, kiekvienam temperatūros davikliui.

4. MINIMALI MASĖ

Automobilių minimali masė kartu su vairuotoju ir jo pilna ekipiruote turi būti:

Automobilių priekiniais varomais ratais – 1110 kg;

Automobilių galiniais varomais ratais – 1140 kg;

Jei keisis Baltijos čempionato techniniai reikalavimai, ši minimali masė gali pakisti.

Šis minimalus svoris turi būti išlaikytas bet kuriuo lenktynių metu;

Išpildyti minimalaus svorio reikalavimus yra leidžiama naudoti balastą, patikimai pritvirtintus matomoje techninės kontrolės pareigūnui vietoje. Balastas tech. kontrolės gali būti plombuojamas. Tam balasto tvirtinimo detalėse privalo būti min. 3 mm skersmens kiaurymės;

Balastas gali būti sudarytas iš vieno ar kelių monolitinės medžiagos blokų ir pritvirtintas prie automobilio dugno 8.8 klasės minimalaus 8 mm diametro varžtais su kontrplokštėmis pagal brėž. 253-52 (FIA J priede). Mažiausias kontaktinis plotas tarp kėbulo ir kontrplokštės yra 40 cm²;

Balastas turi būti pritvirtintas taip, kad atlaikytų bent 25 g. pagreitį bet kuria kryptimi. Jis tvirtinamas prie automobilio dugno priekinio keleivio ar kitoje kėbulo vietoje; Jeigu balastas yra tvirtinamas priekinio keleivio vietoje, tai privaloma palikti pakankamai vietos papildomo balasto dėžei. Balasto dėžės išmatavimai ir brėžinys – Reikalavimų priede Nr 2.

5. VARIKLIS

Dangteliai ir kitos variklio apdailos detalės, turinčios tik estetinę paskirtį, gali būti pašalintos;

Skriemuliai, pavaros diržai, tempimo mechanizmai ir jų laikikliai šalia esantiems agregatams laisvai pasirenkami;

Alkūninio veleno pavara – laisva;

Prie variklio pritvirtinti ir nenaudojami, prisukti ar prikiedyti elektros laidų ar skysčio vamzdeliai bei variklio kėlimo kilpos gali būti visai ar dalinai pašalinami;

Leidžiamas cilindro tekinimas. „Gilzavimas“ leidžiamas tik tuo atveju, jei standartinio automobilio darbinis turis yra didesnis nei 2000 cm³. „Gilzuoto“ cilindro darbinio paviršiaus medžiaga turi atitikti originalią. „Gilzuojant“ cilindro diametrą galima mažinti, bet ne didinti;

Cilindrų bloko aukštį galima mažinti tik šlifuojant cilindrų galvutės tvirtinimo plokštumą. Mažinti cilindro aukštį galima ne daugiau kaip 1,0 mm;

Pagrindinius indėklus galima pakeisti kitais su sąlyga, kad jų diametras ir plotis išliks nepakitęs;

Švaistiklinius indėklus galima pakeisti kitais. Leistina tolerancija pločiui ir diametrui – (+-3mm).

Leidžiama balansuoti alkūninį veleną ir vibracijos slopintuvą;

Leidžiama mechaniškai (nuimant medžiagą) apdirbti alkūninį veleną, su sąlyga, kad minimalus veleno svoris bus:

4 cilindrų varikliuose - 13 kg.

5 cilindrų varikliuose – 15 kg.

6 cilindrų varikliuose – 17kg.

Alkūninio veleno pagrindinių ir švaistiklinių guoliaviečių diametras negali būti mažesnis nei 0,10mm už standartinio ar homologuoto.

Švaistikliai: Galima naudoti standartinius švaistiklius. Standartinius švaistiklius galima apdirbti mechaniškai (nuimant medžiagą), indėklo tvirtinimo vieta privalo išlikti nepakitusi. Minimalus surinkto (su varžtais ir indėklu) švaistiklio svoris – 500g.

Stūmoklio piršto guoliavietė - laisva.

Pastaba: Galimi alkūniniai velenai:

a) Alkūniniai velenai pagaminti iš plieno 4 cilindrų var. – 13 kg., 5 cilindrų var. – 15 kg., 6 cilindrų var. – 17 kg. svorio. Automobilių kurių standartinis darbinis tūris nuo 1940 cm³ iki 2000 cm³ eiga stumoklio eiga turi išlikti nepakitusi.

b) Švaistikliai pagaminti iš plieno 4 cilindrų var. – 500 g., 5 c.v. – 450 g., 6 c.v. – 400 g (švaistiklio su varžtais ir indėklu svoris) svorio. Automobilių kurių standartinis darbinis tūris nuo 1940 cm³ iki 2000 cm³ švaistiklio ilgis (matuojama tarp guoliaviečių centru) turi išlikti nepakitęs.

5.1. DARBINIS TŪRIS

Maksimalus darbinis tūris, įskaitant išsidėvėjimą – 2001 cm³;

Automobiliams, kurių standartinis darbinis tūris nuo 1940 cm³ iki 2000 cm³, keisti galima tik cilindro diametrą;

Automobiliams, kurių standartinis darbinis tūris – nuo 1700 cm³ iki 1940 cm³ ir nuo 2000 cm³ iki 2300 cm³, galima keisti ir cilindro diametrą ir stumoklio eigą (šiuo atveju alkūninis velenas ir švaistikliai, jų varžtai turi būti homologuoti).

5.2 STŪMOKLIAI

Galima naudoti standartinius stūmoklius. Stūmokliai, jų žiedai, pirštai ir tvirtinimo žiedai yra laisvai pasirinkami, bet kiekvienas stūmoklis privalo turėti ne mažiau kaip po du žiedus (1 kompresinį ir 1 tepalinį) kurių storis privalo būti nemažesnis nei 1mm.

Nestandartinių stūmoklių svoris (su žiedais ir fiksavimo žiedais – “stoporais”) turi neviršyti:

4 cilindrų varikliuose – 350 g;

5 cilindrų varikliuose – 300 g;

6 cilindrų varikliuose – 270 g;

Leidžiamas stūmoklio išsikišimas ar įdubimas.

5.3 MAITINIMO SISTEMA

Originali įpurškimo sistema turi būti išlaikyta;

Įpurškimo įrangos elektroninis valdymo blokas - laisvai pasirenkamas;

Leidžiama tik originali įleidimo sistema, turinti maksimum 2 droselines sklendes;

Originalią droselinę sklendę galima pakeisti kita, kurios diametras nedidesnis kaip 64,25 mm (įskaitant toleranciją). Jei standartiniame automobilyje naudojama didesnė nei 64,25mm droselinė sklendė, ją reikia pakeisti kita – atitinkančia ši reikalavimą;

Leidžiama naudoti adapterį tarp droselinės sklendės korpuso ir įsiurbimo kolektoriaus;

Atstumas tarp droselinės sklendės ašies ir įsiurbimo kolektoriaus pradžios (dr. sklendės korpuso tvirtinimo plokštuma) negali būti didesnis nei 100 mm.

Kintamo ilgio įsiurbimo kolektorių sistemos yra draudžiamos. Jei serijiniame automobilyje tokia sistema yra įmontuota, ją reikia mechaniškai padaryti neveiklią arba pašalinti;

Elektrinis tuščios eigos reguliatorius arba papildomo oro sklendė turi būti pašalinta, o atsiradę pajungimo angos - užsandarinamos;

Akseleratoriaus trosas gali būti pakeistas arba sudubliuotas kitu, nepriklausomai ar jis yra automobilio gamintojo ar ne. Galimas tik tiesioginis mechaninis ryšys tarp pedalo ir droselio sklendės.

Jeigu originaliai naudojama elektrinė sklendė, ji privalo būti neveikianti ir privalo būti sumontuotas kitoks valdymas

Purkštukai gali būti pakeičiami kitais, bet reikia išlaikyti originalų jų skaičių, darbo principą ir tvirtinimo būdą.

Elektroninio valdymo bloko davikliai yra laisvai pasirenkami;

Apsisukimų daviklių konstrukcija ir gamintojas nereglamentuojami, kaip ir egzistuojančių daviklių pakeitimas;

Variklių apsisukimų skaičiaus signalai turi būti išskirtinai perduodami tik variklio valdymo moduliui bei kontroliniui variklių apsisukimų skaičiaus prietaisui, esančiam vairuotojo prietaisų skydelyje (tachometrui);

Nei vienas iš šių pakeitimų negali turėti įtakos į variklį patenkančio oro kiekiui.

Visi įrengimai, susiję su dujų recirkuliacijos, ar panašiom, sistemom privalo būti pašalinti, o atsiradusios kiaurymės - uždarytos.

Tiktai oro ir kuro mišinys gali patekti į automobilio variklio degimo kamerą. Jokie veiksmi, ant automobilio ar jame, negali turėti įtakos patenkančiam mišiniui (pvz. mažinti mišinio temperatūra).

5.3.1 ORO FILTRAS

Visas įsiurbiamas oras turi būti praleidžiamas per vieną oro filtro korpusą;

Galima laisvai pasirinkti oro kreipiančiąsias prieš oro filtro korpusą ir oro vamzdžius tarp oro filtro korpuso ir droselinės sklendės, išlaikant šias sąlygas:

- leidžiama tik viena maksimum 80 mm. skersmens arba maksimum 50 cm² bendro ploto oro paėmimo anga.
- Ją turi būti galima išmatuoti mažiausiai vienoje vietoje tarp oro paėmimo ir oro filtro korpuso;
- oro filtravimo elementas privalo būti ir yra laisvai pasirenkamas;
- visas įsiurbiamas oras varikliui turi būti praleidžiamas per oro filtrą;
- leidžiamas tik vienas išėjimas iš oro filtro korpuso;
- oro filtro korpuso vieta variklio skyriaus viduje yra laisvai pasirenkama.

5.4 UŽDEGIMAS

Uždegimo žvakių gamintoją ir tipą, apsisukimų skaičiaus ribotuvą ir aukštos įtampos laidus galima laisvai pasirinkti;

Elektroninio uždegimo komponentus galima laisvai pasirinkti.

5.5 TEPIMO SISTEMA

Standartiniame karteryje galima padaryti pertvaras. Karterio talpa, palyginus su serijine, gali būti padidinta daugiausia 2 litrais;

Karterio modifikacijos negali turėti jokio aerodinaminio efekto;

Serijinis alyvos išsiurbimo vamzdis gali būti pakeičiamas kitu;

Tepalo siurblio našumas gali būti padidintas keičiant dantračius;

Tarp karterio ir variklio bloko galima įdėti tarpiklį ne daugiau kaip 6 mm. storio. Tepalo nutekėjimo kanalus variklio bloke ir cilindrų galvutėje galima visai ar dalinai uždaryti.

Tepalo filtro elementas pasirenkamas su sąlyga, kad jo charakteristikos bus kaip serijinio. Vietoje įdedamų tepalo filtrų galima naudoti prisukamus jeigu laikomasi šių nuostatų:

- tepalo filtro gamintojas ir markė yra laisvai pasirenkami;
- filtro gabaritas laisvai pasirenkamas su sąlyga, kad išlieka serijinis tvirtinimas;
- negalima išimti nei tepalo filtro keičiamų elementų nei įdėklų;
- įdėklai ir elementai turi išfiltruoti nešvarumus, tepalo praleidžiamasis pajėgumas gali būti didesnis nei originalaus tepalo filtro;
- visas tepalas turi praeiti / tekėti pro filtro elementą ar įdėklą.

Galima naudoti oro/alyvos separatorių, kuris montuojamas variklio skyriuje (maksimum 1-o litro tūrio), kuris turi atitikti FIA „J” priedo 252-4 piešinį ir iš jo alyva į variklio karterį privalo tekėti veikiamą tik žemės traukos jėgos.

Norint įtaisyti tepalo radiatoriaus ir/ar temperatūros daviklio pajungimą, leidžiama tarp tepalo filtro ir jo korpuso arba tarp korpuso ir variklio bloko įdėti adapterį, turintį tepalo radiatoriaus ir temperatūros daviklių pajungimus.

5.6 AUŠINIMO SISTEMA

Termostatas, jo kontrolės sistema ir pradinė temperatūra – laisvai pasirenkami;

Radiatoriaus dangtelis ir užraktas - laisvai pasirenkami;

Galima pasirinkti radiatorių ir jo tvirtinimą, jo apsauginį apdengimą bei aušinamo oro srauto kreipiančiąsias detales prieš radiatorių, jeigu jie be kėbulo pakeitimų bus pritvirtinti originalioje montavimo vietoje;

Išimtinai už radiatoriaus leidžiamos tik serijinės oro kreipiančiosios;

Skysčio aušinimo radiatoriaus tvirtinimui kėbule galima padaryti daugiausia 4 ne didesnes, kaip 8,5 mm skersmens kiaurymes;

Radiatoriaus skysčio išsiplėtimo bakelį galima pakeisti kitu su sąlyga, kad naujo talpa nebus didesnė nei 2 litrai ir kad jis bus pritvirtintas variklio tūryje;

Radiatoriaus vamzdeliai, esantys už variklio ir jo pagalbinių agregatų - laisvai pasirenkami. Leidžiami vamzdeliai iš kitos medžiagos ir kito skersmens;

Įsiurbimo išankstinio pašildymo sistemos gali neveikti arba gali būti pašalintos;

Radiatoriaus ventiliatorių ir jų tvirtinimą galima laisvai pasirinkti;

Tepaliniai radiatoriai bei jų priedai - laisvai pasirenkami, svarbu, kad nesikeistų kėbulas ir jų tvirtinimas būtų kėbulo viduje.

5.7 ŠILDYMO SISTEMA

Originali šildymo sistema gali būti pakeičiama kita. Vandens privedimas į salono šildymo sistemą gali būti uždarytas, kad avarijos atveju būtų užkirstas kelias aušinimo skysčio patekimui į saloną;

Jeigu yra elektra apšildomas priekinis stiklas ar elektrinis ventiliatorius, šildymo sistema gali būti visai ar dalinai pašalinama. Oro privedimas yra laisvai pasirenkamas, tačiau oro išėjimo angos turi atitikti serijines ir negali būti keičiamos;

Jeigu naudojamas elektra apšildomas priekinis stiklas, jis turi būti trisluoksnis, su gaminio kokybės ženklu ir atitikti serijinę išorinę formą.

5.8 CILINDRŲ GALVUTĖ

Cilindrų galvutės tarpinės storis ir medžiaga – be apribojimų;

Galvutės plokštumos šlifavimas gali sumažinti jos aukštį;

Vožtuvų spyruoklės yra laisvai pasirenkamos, bet turi būti plieninės;

Vožtuvų spyruoklių įtempimą galima keisti įdedant poveržles;

Vožtuvų spyruoklės lėkštelės – laisvai pasirenkamos;

Įsiurbimo ir išmetimo angos gali būti apdirbtos tik nuimant metalą;

Vožtuvų lizdai ir kreipiančiosios – laisvai pasirenkami, bet vožtuvų ašių kampai turi būti išlaikyti kaip serijiniai;

Vožtuvų lizdų ir kreipiančiųjų išorinis skersmuo gali būti maksimaliai 0,5 mm didesnis, nei atitinkama serijinė detalė. Yra leidžiami cilindro bloko galvutės prašlifavimai, reikalingi lizdų ir kreipiančiųjų įmontavimui;

Leidžiama mechaniškai apdirbti degimo kamerą, siekiant pritaikyti ją kitam cilindro diametru.

5.8.1 SUSPAUDIMO LAIPSNIS

Gali būti keičiamas, bet neperžengiant 11:1; Jei automobilis homologuotas su aukštesniu suspaudimo laipsniu, reikia jį pakeisti, kad neperžengtų šios ribos;

5.8.2 PASKIRSTYMO VELENAI

Paskirstymo velenėlių skremuliai ir žvaigždutės laisvai pasirenkamos su sąlyga, kad bus naudojami standartiniai dirželiai ar grandinės;

Paskirstymo velenai yra laisvai pasirenkami, bet turi išlikti serijinio modelio velenėlių skaičius, atramos taškų skaičius ir skersmuo;

Jei automobilis yra homologuotas su kintamų fazių sistema, tai ši sistema turi būti demontuota ar užblokuota **mechaniškai**;

Vožtuvų eiga galima keisti, bet ji negali peržengti 10 mm. (tai maksimumas be jokios tolerancijos).

Keičiant paskirstymo velenėlį į mažomis serijomis gaminamus, sportinius ar vienetinius, kito to automobilio modelio velenėlius, vožtuvų eiga negali viršyti 10 mm;

Jei yra originali vožtuvų tarpo suvienodinimo sistema, galima ją neutralizuoti mechaniškai;

Galima naudoti originalius vožtuvų stūmiklius. Hidroelementą galima pakeisti kietu elementu; Leidžiamos vožtuvų tarpo kalibruotos plokštelės stūmiklyje ant vožtuvo koto. Leidžiami padaryti iki 5 mm skersmens, maksimum 4 kiaurymes tepalo magistralės stūmiklio korpuse, taip pat jas sumažinti ar uždaryti.

5.9 SMAGRATIS

Minimalus svoris - 5000 g.; Serijinę smagrati galima nutekinti, kad pasiektum mažiausią leistiną svorį. Išorinis trinties paviršiaus skersmuo sankabos diskui gali būti sumažinamas. Starterio vainikas, lyginant su serijiniu, negali būti keičiamas.

5.10 IŠMETIMO SISTEMA

Išmetimo sistema – laisva nuo cilindro galvutės plokštumos, su sąlyga, kad nebus viršytas 100 dB(A) prie 4500 aps./min. triukšmo lygis, matuojamas pagal FIA metodiką.

Kintamos išmetimo sistemos - draudžiamos. Jei serijinis automobilis turėtų tokią sistemą, tai reikia padaryti, kad ši sistema neveiktų. Išmetimo kolektorius šių Reikalavimų prasme yra sudėtinė išmetimo sistemos dalis;

Išmetimo sistemos katalizatorius gali būti pašalintas;

Išmetimo sistemos galas turi išeiti automobilio gale ir būti nukreiptas atgal. Išmetamos dujos turi išeiti lygiai su automobilio galiniu kraštu arba maksimum 10 cm. iki jo;

Nestandartinės išmetimo sistemos vamzdžiai privalo būti ovalo formos arba apvalūs ir negali turėti jokio aerodinaminio efekto.

5.11 VARIKLIO IR PAVARŲ DĖŽĖS TVIRTINIMAS

Variklio ir pavarų dėžės tvirtinimo elementai gali būti pakeičiami kitais, išlaikant serijinius tvirtinimo taškus ir nekeičiant variklio ir pavarų dėžės įmontavimo vietas.

5.12 VARIKLIO MEDŽIAGOS

Draudžiama naudoti titaną, keramiką, magnio lydinius, kompozicines medžiagas ar sustiprintą anglies pluoštą. Nurodyti medžiagų apribojimai negalioja įsiurbimo sistemai prieš droselinės sklendės turį ir oro kreipiančiosioms prieš skysčių radiatorius.

6 TRANSMISIJA

6.1. PAVARŲ DĖŽĖ

Sekvencinės pavarų dėžės – draudžiamos;

Neleidžiama naudoti titano, keramikos, magnio lydinių, kompozicines ar sustiprinto anglies pluošto medžiagas, net jei atitinkama pavarų dėžės detalė tiksliai atitinka serijinę;

Kitos pavarų dėžės detalės, kaip velenai, sinchronizatoriai, perjungimo šakutės, guoliai ir t.t., yra laisvai pasirenkami, jeigu tik laikomasi šių Reikalavimų nurodymų.

6.1.1. PAVARŲ SKAIČIUS

Leidžiama pavarų dėžė tik su maksimum 5 pavarom į priekį ir 1 atbuline pavana;

Jei serijinė mechaninė pavarų dėžė turi daugiau, nei 5 pavaras į priekį, 6-ta pavara privalo būti paversta neveikiančia išimant krumpliaračius.

6.1.2. PAVARŲ PERJUNGIMO MECHANIZMAS

Pavarų perjungimo svirtis yra laisva, galima modifikuoti kėbulą su tikslu pagerinti pavarų perjungimo mechanizmą, jei tai neprieštaruoja kitiems Reikalavimų straipsniams;

Pavarų perjungimo mechanizmas turi būti tik mechaninis. Perjungimo mechanizmo padėtis ir jungimo tvarka turi išlikti originali;

Pavarų perjungimo svirtis turi būti su 100 mm tolerancija automobilio viduje (pagal išilginę ašį) prie vairuotojo sėdynės šono.

6.1.3. PERDAVIMO SKAIČIAI

a) Kiekvienos pavaros originalus homologuotas perdavimo santykis turi išlikti nepakitęs iki 2 skaičiaus po kablelio, suapvalinus (1.044 - 1.04 ;1.045 - 1.05), o 3-čias skaičius po kablelio su +/- 3 % (1.044-1.04+/- 3%, arba 1.045-1.05+/- 3%);

b) Šalia serijinio perdavimų skaičių komplekto gali būti pateiktas 1 papildomas perdavimo skaičių komplektas (5 pavaros į priekį plius atbulinė). Šiuo atveju homologuotas dantų skaičius naudojamas be tolerancijos.

6.1.4. PAVARŲ DĖŽES KORPUSAS IR TEPALO RADIATORIUS

Turi būti naudojama homologuotas pavarų dėžės korpusas. Serijinis korpusas viduje ir iš išorės gali būti vietomis sustiprintas prisukamais ar privirinamais papildomais metalo elementais, o viduje apdirbamas tik nuimant metalą (pvz. guoliavietes). Vizualiai, bet kuriuo metu turi būti atpažįstamas serijinis korpusas;

Originalūs tvirtinimo taškai prie variklio turi būti išlaikyti;

Pavarų dėžės tepalo radiatorius su jam priklausančiu cirkuliaciniu siurbliu bei vamzdeliais yra leidžiami. Tam į serijinį korpusą pajungimui padaromos maksimum 2 kiaurymės. Jų paskirtis – tepalo cirkuliacija per radiatorių.

6.2 SANKABA

Sankabos diskas nereglamentuojamas, išskyrus diskų skaičių. Serijinis homologuotas skersmuo gali būti mažesnis, bet ne didesnis. Anglies pluošto (Carbon) diskai yra draudžiami;

Sankaba arba diskatoriai nereglamentuojami, bet reikia laikytis serijinio tipo (pvz. vienadiskė išspaudžiama sankaba), serijinio veikimo principo (pvz. sausos trinties);

Diskatoriaus išorinis skersmuo neturi viršyti serijinio, mažesnis gali būti. Tvirtinimo varžtų skaičius ir jų pozicija smagratyje nereglamentuojami;

Sankabos išminamas guolis nereglamentuojamas;

Mechaninis sankabos valdymas gali būti pakeistas į hidraulinį ir atvirkščiai;

Serijinė automatinė sankaba gali būti pakeista mechanine ir atvirkščiai.

6.3 DIFERENCIALAS

Yra leidžiamas tik mechaninis ribotos trinties diferencialas ir tik originaliame diferencialo korpuse. Elektriškai arba hidrauliškai valdomas blokavimas, pvz. viskoziniu principu, neleidžiamas. Išskyrus diferencialo tepalo temperatūros matavimą, kiti elektriniai prijungimai prie diferencialo korpuso neleidžiami;

Serijinė elektroninė prabuksavimo sistema turi būti neutralizuojama atjungiant ir išmontuojant valdymo modulį; Serijinis korpusas viduje ir iš išorės gali būti vietomis sustiprintas prisukamais ar privirinamais papildomais metalo elementais, o viduje – tik nuimant metalą. Vizualiai bet kuriuo metu turi būti atpažįstamas serijinis korpusas;

Diferencialo tepalo radiatorius su jam priklausančiu cirkuliaciniu siurbliu bei vamzdeliais yra leidžiami. Tam į serijinį korpusą pajungimui padaromos papildomos kiaurymės, jų vienintelė paskirtis – tepalo cirkuliacija per radiatorių.

6.4 PAVARŲ VELENAI

Pavarų velenai tarp diferencialo ir rato, įskaitant jų šarnyrus ir elastinius sujungimo elementus neregamentuojami, tačiau nestandartiniai velenai privalo būti plieniniai.

7. PAKABA

Judami sujungimai gali būti iš kitokios medžiagos negu originalūs (kietesnės gumos “silentbloakai”, aliumininės įvorės, “uniball” tipo šarnyrai);

Pakabos elementų tvirtinimo taškų sukimosi ašių padėtis gali būti pakeista maksimaliai 20 mm. atstumu nuo originalaus sukimosi centro;

Originalios pakabos detalės negali būti niekaip modifikuojamos, išskyrus griovelio fiksavimo žiedui įplovimą. Tai reiškia, kad išėmus modifikuotą judamą sujungimą, galima įmontuoti originalų judamą pakabos sujungimą, ir jis funkcionuos sutinkamai su jam keliamais reikalavimais;

Vairo traukės ir šarnyrai - be apribojimų, bet turi būti pagaminti iš plieno.

7.1 PRIEKINĖ PAKABA

Priekinės ašies amortizatoriaus viršutiniai atraminiai guoliai (principas McPherson) neregamentuojami su sąlyga, kad bus išlaikyti serijiniai tvirtinimo prie kėbulo taškai ir galimas perstatymas 20 mm ribose. Tai reiškia, kad atraminiai guoliai sudaro tvirtą ar reguliuojamą ekscentrišką maksimum 20 mm viršutinio tvirtinimo taško padėtį, originalios jo pozicijos atžvilgiu;

Kėbulo pakeitimai neleidžiami, bet viršutinius atraminius guolius galima tvirtinti maksimum 4 varžtais (maksimalus skersmuo 10,5 mm) prie amortizatoriaus tvirtinimo tūrio kėbule, jeigu nėra ar trūksta viršut. guolio tvirtinimo kiaurymių;

Taip pat galima padidinti centrinę amortizatoriaus tvirtinimo kiaurymę iki 90 mm;

Priekinės ašies ratų išvirtimas reguliuojamas varžtais ar intarpų pagalba;

Priekinės ašies traversoje galima padaryti pailgas skylės ratų pakabos tvirtinimo taškams perstatyti maksimum 10 mm lyginant su originaliu tvirtinimu;

Kad sumontuoti didesnį guolį, galima padidinti guolio korpuso diametrą maks.3 mm.

7.2 BENDRAI APIE GALINĘ PAKABĄ

Prie visų, bendrai leistų pakeitimų galinėje ratų pakaboje negalimi jokie kėbulo pakeitimai, nebent būtų duotas išsamus leidimas.

7.2.1 DAUGIASVIRTĖ GALINĖ PAKABA

Svirtyse ir galinės ašies traversoje galima padaryti pailgas kiaurymes nuo originalių ertmių maksim. 10 mm. abiem kryptim;

Serijines svirtis galima pakeisti, kad būtų galima reguliuoti suvedimą ir išvirtimą. Bet turi išlikti serijinis spyruoklės ir amortizatoriaus tvirtinimas, bei atstumas nuo svirčių pasisukimo ašies iki rato stebulės vidurio.

7.3 RATŲ GEOMETRIJA

Ratų geometrija (suvedimas, išvirtimas, išilginio posvyrio kampas) - nereglamentuojama. Tarp rato ir rato prisukimo plokštumos galima naudoti tarpines plokšteles.

7.4 STABILIZATORIUS

Serijiniai stabilizatoriai gali būti pašalinami ar keičiami kitais, bet turi būti montuojami serijinių montavimo vietoje (prieš ar už priekinės arba užpakalinės ašies). Jei priekinei ašiai nėra jokio stabilizatoriaus, galima jį įrengti. Jie turi būti plieniniai ir negali būti reguliuojami iš salono;

Ant ratų pakabos detalių ir ant traversos montuojant stabilizatorių galima nuimti ar uždėti papildomų elementų.

7.5 SUSTIPRINIMAI

Leidžiama sustiprinti rato pakabos ir tvirtinimo taškus, naudojant papildomus elementus.

7.6 RATŲ GUOLIAI

Guolius galima parinkti laisvai, išlaikant serijinį tipą ir guolio vidinį diametrą;

Kad sumontuoti didesnį guolį, galima padidinti guolio korpuso diametrą maks.3 mm.

7.7 PAKABOS EIGOS RIBOTUVAS

Galima naudoti pakabos eigos ribotuvus, maksimalios kiaurymės kėbule ir pakaboje diametras - 8.5 mm.

7.8 PAKABOS SPYRUOKLĖS

Kad spyruoklės neiššoktų iš lizdų, leidžiamas apsaugos įrengimas.

7.8.1 SPYRUOKLĖS

Spyruoklių skaičius neribojamas su sąlyga, kad jos montuojamos iš eilės ir jų tipas atitinka serijinį. Spyruoklių lizdų forma, išmatavimai ir medžiaga nereglamentuojami;

Spyruoklių lizdai gali būti reguliuojami, jei reguliavimo mechanizmas yra lizdo sudėtinė dalis ir gali būti atskirta nuo rato pakabos detalių ar kėbulo. Pakeitimai kėbule negalimi, bet spyruoklės lėkštelės tvirtinimui prie kėbulo galima padaryti maksimum 3 (Tris) 8,5 mm. skersmens kiaurymes, jeigu serijiniame tvirtinime jų buvo mažiau ar visai nebuvo.

7.8.2 LINGĖS

Lingių ilgis, plotis, storis ir vertikalus išlenkimas neribojamas.

7.8.3 TORSIONAI

Serijiniai torsionai gali būti keičiami kitais, pagamintais iš plieno. Serijinis vidinis skersmuo turi būti išlaikomas su +/- 1 mm tolerancija. Išorinis skersmuo gali būti didesnis, ir ne daugiau nei 20 % mažesnis už serijinį.

7.9 AMORTIZATORIAI

Amortizatoriai, įskaitant jų cilindrinis dempferių korpusus, nereglamentuojami, bet reikia laikytis jų serijinio skaičiaus, tipo (teleskopiniai, svirtiniai ir kt.), veikimo principo (hidrauliniai, trinties) ir tvirtinimo taškų. Draudžiama įranga, skirta amortizatorių reguliavimui važiavimo metu;

Amortizatorių silent-blokai gali būti keičiami "uniball" tipo šarnyrais ar kitomis, pvz. kietesnės gumos ar aliumininėmis įvorėmis;

Dujiniai amortizatoriai yra to paties veikimo principo, kaip ir hidrauliniai. Jų slėgio akumuliatorius tvirtinamas prie kėbulo pasirinktinomis priemonėmis, jei jos neprieštaruja kitiems reglamento punktam. Leidžiama daryti maksimum 60 mm. kiaurymes kėbule jų tvirtinimui, likę angos uždaromos;

Jei McPherson pakaboje ar panašioje konstrukcijoje keičiant amortizatorių reikia pakeisti ir spyruoklės stovą, atsarginės detalės turi būti mechaniškai lygiavertės originalioms ir turėti tuos pačius tvirtinimo taškus. McPherson pakaboje spyruoklės lizdo forma, išmatavimai ir medžiaga nereglamentuojami ir gali būti reguliuojami;

Hidropneumatinės ratų pakabos atveju sferų dydis, forma ir medžiaga gali būti keičiama, bet jų skaičius turi išlikti nepakitęs. Galima pridėti iš išorės reguliuojamą vožtuvą.

8. PAKABOS TVIRTINIMAS

Judami sujungimai gali būti iš kitokios medžiagos negu originalūs (kietesnės gumos “silentblokai”, aliumininės įvorės, “uniball” tipo šarnyrai);

Priekinės ašies traversoje galima padaryti pailgas skylės ratų pakabos tvirtinimo taškams perstatyti maksimum 10 mm lyginant su originaliu tvirtinimu.

9. STATRAMSČIO SUTVIRTINIMAS

Sustiprinimo sijos gali būti prijungtos prie kėbulo ar važiuoklės pakabos, tvirtinimo taškuose vienoje ašyje abiejose automobilio išilginės ašies pusėse, su sąlyga, jog jos yra nuimamos ir tvirtinamos varžtais; Atstumas tarp pakabos tvirtinimo ir sijos tvirtinimo taškų negali būti didesni nei 100 mm, išskyrus atvejus, kai yra skersinė atrama, patvirtinta su apsauginio rėmo sija, arba jei tai viršutinė su McPherson ar panašios sistemos pakaba sujungta sija. Pastaruoju atveju maksimalus atstumas tarp sijos tvirtinimo taško ir viršutinio šarnyrinio taško turėtų būti 150 mm. (“ J “ priedo 255.4 ir 255.2 piešiniai). Kitur, nei šiuose taškuose, sija kėbulo ar mechaninių dalių jungti negalima;

Didinti pakabintos dalies atsparumą leidžiama su sąlyga, kad naudojamos medžiagos atitinka originalią formą ir yra su ja sujungtos. Leistinas pakabos ir jos tvirtinimo taškų sustiprinimas pridėdant medžiagą;

Galima sustiprinti viršutinius priekinės pakabos tvirtinimo taškus naudojant maksimaliai 3 tvirtinimo kiauřymes 8,5 mm diametro kiekvienoje pusėje.

10. RATAI IR PADANGOS

10.1 RATLANKIAI

Ratlankio skersmuo turi būti 15 colių. Ratlankio plotis maksimum gali būti 7 colių. Ratlankiai nereglamentuojami, bet turi būti pagaminti iš vientiso metalo ir vieno ratlankio svoris turi būti ne mažesnis, nei 4,5 kg;

Prie ratlankių draudžiama prisukti oro ekstraktorius;

Oro slėgio reguliavimo vožtuvai neleidžiami;

Ratų tvirtinimas varžtais gali būti pakeistas smeigėmis ir veržlėmis su sąlyga, kad bus išlaikytas serijinis tvirtinimo taškų skaičius ir užsriegtos dalies skersmuo;

10.2 PADANGOS

Padangos nereglamentuojamos. Gali būti prieš Čempionato sezoną paskelbta padangų distribucija. Tokiu atveju visi dalyviai privalės naudoti tik paskelbtas padangas;

Sumontuoto rato viršutinė dalis turi būti uždengta sparno, matuojant vertikaliai per rato centrą;

Putos ar kitokios medžiagos, įgalinančios važiuoti automobiliui, kai jo rate nėra slėgio yra draudžiamos;

Visos slėgio reguliavimo sistemos draudžiamos.

11. AUTOMOBILIO MINIMALUS AUKŠTIS

Vienos automobilio pusės padangoms esant be oro, jokia automobilio detalė išskyrus diską ir padangą neturi siekti žemės. Norint tai patikrinti, reikia vienos pusės padangoms išsukti oro vožtuvus. Aukštis tikrinamas be keleivių;

Šis testas atliekamas lygiame paviršiuje. Dalyviui leidžiama prieš aukščio patikrinimą numontuoti padangas nuo diskų;

Provėža – be apribojimų. Taip pat gali būti naudojami provėžos praplatinimo diskai (tarp ratlankio ir rato stebulės).

12. STABDŽIŲ SISTEMA

Stabdžių trinkelės ir jų tvirtinimas nereglamentuojamas;

Stabdžių sistemos skysčio talpa turi būti montuojama variklio skyriuje;

Leidžiamas stabdžių slėgio regulatorius tarp priekinio ir galinio stabdžių kontūrų;

Šis slėgio reguliatorius negali turėti jokio elektrinio pajungimo;

Stabdžių stiprintuvas gali būti demontuotas arba padarytas neveiksnius. Tokiu atveju jam priklausantys vamzdeliai ir atbulinis vožtuvas turi būti išmontuoti ir kiaurymės uždaromos;

Serijinis rankinis stabdis gali būti išmontuojamas arba pakeičiamas hidrauliškai veikiančiu;

Jei serijinis automobilis turi originaliai sumontuotą ABS sistemą, tai jos valdymo modulis privalo būti išmontuotas. Be to, visos ABS dalys privalo būti pašalintos ir stabdžių sistema privalo atitikti FIA "J" priedo 253.4 straipsnio reikalavimus;

Stabdžių vamzdelių perkėlimas – neregamentuojamas su sąlyga, kad atitiks FIA "J" priedo 253.3 straipsnio reikalavimus. Stabdžių vamzdeliai gali būti keičiami kitais to paties tūrio vamzdeliais. Leidžiamas dviejų kontūrų stabdžių sistemos įrengimas;

Stabdžių diskų apsauginę skardą galima pašalinti arba pakeisti jos formą;

Kiekvieno rato stabdžiui leistas maksimum 10 cm vidinio skersmens aušinimo vamzdis; Toks skersmuo turi būti išlaikytas bent jau 2/3 distancijos tarp oro paėmimo ir išėjimo angų;

Stabdžių aušinimui galima išnaudoti priešrūkinių žibintų serijines ertmes kėbule. Tai leidžiama su sąlyga, kad ertmės nebus keičiamos. Jei jų nėra - galima padaryti 2 apvalias maksimum 10 cm skersmens skylės priekinėje spoilerio ar buferio dalyje;

Angos stabdžių aušinimui dėl temperatūros reguliavimo gali būti dalinai ar visai užkljuojamos lipnia juosta ar dangteliu;

Pagrindinis stabdžių cilindras / pedalo dėžutė:

- a) pagrindinis stabdžių cilindras variklio skyriuje gali būti pakeistas bet koku pagrindiniu stabdžių cilindru, montuojamu originalioje montavimo vietoje. Jei stabdžių stiprintuvas išardytas, galima kėbule ar tvirtinimo vietoje padaryti naujas tvirtinimo kiaurymes. Tokiu atveju pedalo spaudimo eiga ir spaudimo perdavimo strypas neregamentuojami;
- b) alternatyviai punktui - a) galima įmontuoti taip vadinamą pedalo dėžutę, homologuotą atitinkamam automobiliui. Tam leidžiamos adaptacinės priemonės jos tvirtinimui. Leidžiamas pagrindinio stabdžių cilindro perstatymas iš salono;

12.1 PRIEKINIAI STABDŽIAI

Priekinių ratų stabdžių sistema neregamentuojama, tačiau būtina laikytis sekančių nurodymų:

- tvirtinimai išlieka serijinių stabdžių tvirtinimo taškuose, adapteris leidžiamas;
- leidžiamas stabdžių suportas maksimum su 4 stabdžių cilindrais ratui;
- maksimalus leidžiamas stabdžių disko skersmuo yra 296,5 mm;
- stabdžių diskai turi būti iš vientiso metalo (pvz. anglies pluoštas draudžiamas);
- stabdžių aušinimas skysčiu draudžiamas.

12.2 GALINIAI STABDŽIAI

Montuojant stabdžių suportą ir stabdžių diską prie rato stebulės galima panaudoti papildomas medžiagas. Adapterio naudojimas yra leidžiamas.

13. VAIRO MECHANIZMAS

Pastaba : Jis apima vairą iki vairo traukių antgalių, įskaitant jų tvirtinimą;

Vairo stiprintuvo siurblys gali būti keičiamas elektriniu siurbliu. Tvirtinimo vieta neregamentuojama, bet neturi būti automobilio salone. Elektrinio siurblio tvirtinimui kėbule galimos tvirtinimo kiaurymės;

Jei vairo stiprintuvo siurblys yra bagažinėje, nuo salono jis privalo būti atskiriamas skiriamąja sienele / dėžute;

Vairo stiprinimo sistemos radiatorius ir jo pajungimas neregamentuojamas. Jei montuojamos tokios detalės, jos turi būti variklio skyriuje;

Vairo traukės ir jų antgaliai, įskaitant sriegius, turi būti serijinės gamybos;

Vairo ratas neregamentuojamas, bet turi turėti uždara vainiką. Tarp vairo rato ir vairolazdės leistini adapteriai. Adapteriai su vairo ratu ir vairolazde gali būti jungiami išardomai arba suvirinami. Vairo užraktas nuo vagystės turi būti neveikiantis. Vertikalus vairolazdės įmontavimo kampas prietaisų skyde gali būti keičiamas adapterių pagalba.

14. KĖBULAS

14.1 IŠORĖ

Leidžiamos tik serijinės aerodinaminės priemonės, kurios naudojamos serijiniuose automobiliuose, gamintojo komplektacijoje;

Ratų apdailos gaubtai turi būti nuimami;

Leidžiama sparnų kraštus iš plieno užlenkti į vidų ir / o dirbtinių medžiagų briaunas, išsikišusias rato erdvėje, nupjauti;

Aštrias briaunas rato tūryje, galinčias pažeisti padangą, galima nuimti;

Garsą slopinančios medžiagos iš rato erdvės gali būti pašalinamos. Dirbtinės medžiagos detalės gali būti pakeistos aliumininėmis tos pačios formos detalėmis;

Izoliacinės ar antikorozinės medžiagos gali būti pašalinamos;

Prieš tepalo sistemos radiatorių galima įmontuoti metalines groteles variklio tūryje ar kėbulo išoriniame kontūre. Jos apsaugo radiatorių nuo pažeidimų ir negali turėti aerodinaminio pranašumo;

Išorinės papuošimo juostelės gali būti nuimtos. Visos kėbulo išorėje esančios detalės mažesnio nei 25 mm pločio laikomos papuošimo detalėmis. Starto numerio zonoje esančios juostelės, platesnės nei 25 mm, gali būti pašalintos;

Bamperio laikikliai neregamentuojami, bet bamperio forma ar/ir padėtis turi išlikti nepakitęs;

Serijinės kėbulo kiaurymės, pvz. priešrūkinių žibintų angos, gali būti naudojamos orui aprūpinimui. Oro paėmimo vamzdžio sujungimas su standartinėmis kėbulo skylėmis yra laisvas, bet jos turi išlikti nepakeistos;

Galima montuoti apsaugą po tepalo karteriu ir benzino baku. Karterio apsauga gali būti didesnė už serijinę maksimum 20 mm;

Leistinas pneumatinis automobilio pakelėjas. Tam daromi automobilio dugno pakeitimai negali turėti jokio aerodinaminio efekto. Valdymo pajungimas įleidžiamas į kėbulą;

Valytuvus galima keisti kitais. Galinio lango valytuvą, jo varikliuką, taip pat to lango apiplovimo mechanizmą su talpa galima pašalinti;

Priekinio stiklo apiplovimo įranga neregamentuojama;

Privalomi abu išoriniai galinio vaizdo veidrodžiai. Konstrukcija neregamentuojama, bet mažiausias veidrodžio plotas turi būti 90 cm² ir 6 cm ilgio kraštinių kvadratas turi tilpti jame;

Galima sustiprinti pakabos tvirtinimo taškus kėbule. Tokie paminėti leistini sustiprinimai leidžia pvz. kompleksiską kėbulo sustiprinimą suvirinant ar pridėdant papildomos medžiagos. Pridėdant papildomos medžiagos reikia garantuoti, kad ji turės originalios detalės formą ir liesis su ja;

Priekinis stiklas gali būti pakeistas kitu trisluoksniu tos pačios formos stiklu, turinčiu elektrinį apšildymą;

Serijiniai galiniai ir šoniniai stiklai privalo būti užklijuoti apsaugine plėvele, kad apsaugotų nuo skylančio stiklo šukių (specifikacija: SL LLUMAR SAFETY FILM --- D5170, D178, D5190, D5195, D5233, arba 5197).

14.2 SALONAS

Keleivio ir galinės sėdynės turi būti pašalintos;

Visos apdailos ir izoliacinės medžiagos (stogo apmušalas, serijiniai saugos diržai, grindų kilimėliai) gali būti pašalinami;

Durų ir šoniniai apmušimai paliekami. Jie gali būti serijiniai ar arba 0,5 mm storio metalo skardos, arba 1mm anglies pluošto arba kitų 2 mm storio nedegių medžiagų. Apmušalai turi uždengti durų šarnyrus, spynas, stiklo pakėlimo mechanizmus ir kitas judančias dalis;

Patartina vairuotojo ir galinių durų vidinę erdvę užpildyti energiją absorbuojančia medžiaga. Tam patartina įmontuoti nedegias plokštes iš nurodytų medžiagų vairuotojo pusėje tarp saugos lankų ir vairuotojo durų ir / arba tarp saugos lankų ir sėdynės. Tarp šių plokščių ir sėdynės neturi būti jokių kitų detalių;

Leidžiama elektrinius langų stiklų pakelėjus pakeisti mechaniniais, kas leistų laipsniškai nuleisti ir pakelti stiklus. Serijinis stiklų angų plotas turi būti išlaikytas. Galinių durų langų pakelėjai neregamentuojami. Dviejų durų automobiliuose serijinis elektrinis galinių stiklų praverimo mechanizmas gali būti pakeistas mechaniniu arba pakeičiama į serijinės gamybos nevarstomus stiklus;

Paruošto varžyboms automobilio kėbule (išorėje ir viduje) nenaudojami laikikliai, nesąlygojantys kėbulo standumo, gali būti pašalinti. Varžtais prisukti laikikliai taip pat gali būti pašalinti;

Instaliacijos pravedimui per skiriamąją sienelę tarp bagažinės, salono ir variklio tūrio galima išgręžti po dvi, maksimum 50 mm skersmens kiaurymės. Po to likusios nepanaudotos angos privalo būti uždarytos;

Oro pagalvių sistema privalo būti išmontuota ar padaryta neveikianti;

Be apribojimų leistini visi estetiniai ir vidaus komfortą suteikiantys priedai, neturintys įtakos automobilio elgsenai (apšvietimai, šildymai, radijas ir t.t.), su ypatinga sąlyga, kad jie neturėtų įtakos, netgi ir netiesioginės, variklio, vairavimo, atsparumo, transmisijos, stabdymo ar laikymosi kelyje efektyvumui;

Serijinė kondicionavimo sistema gali būti pašalinta;

Kairiapusė ir dešiniapusė vairavimo versijos leistinos su sąlyga, kad originalus ir modifikuotas automobiliai mechaniškai ekvivalentiškai ir detalės išlaiko gamintojo nuorodas;

Visi eksploataciniai mechanizmai ir detalės turi atlikti serijinę funkciją. Leidžiami pakeitimai patogesniai naudojimui, pvz. rankinio stabdžio svirties pailginimas;

Nereglamentuojama:

- Garsinis signalas;
- rankinio stabdžio fiksavimo mechanizmas; (t.y jis gali būti pašalintas);
- leidžiama įrengti papildomus dėklus pirštiniams ir kt;
- apatinę prietaisų skydelio dalį galima pašalinti;
- apmušimai, esantys prietaisų skydelio apačioje, bet nesantys jo neatskiriama dalimi, gali būti pašalinami.

14.3 VARIKLIO IR BAGAŽO SKYRIAI

Iš багаžo skyriaus gali būti išimama kiliminė danga ir izoliacinės medžiagos. Nuo variklio gaubto ir priekinės sienelės izoliacinė medžiaga gali būti nuimta;

Variklio apdengimai gali būti nuimami.

15. ATSARGINIS RATAS

Atsarginis ratas privalo būti pašalintas.

16. ELEKTROS SISTEMA

16.1 INSTALIACIJA

Variklio elektros instaliacijos laidai – laisvai pasirenkami; Kiti laidai laisvai pasirenkami, bet turi atitikti šiuos Reikalavimus.

16.2 AKUMULIATORIUS

Akumulatoriaus pajėgumas ir gamintojas neregamentuojami. Bet kuriuo metu turi būti galimas variklio užvedimas su esamu akumulatoriumi. Jis turi būti saugiai pritvirtintas ir uždengtas nuo trumpo sujungimo bei ištekėjimo. Turi būti išlaikytas gamintojo numatytas akumuliatorių skaičius;

Kai akumuliatorius perkeliamas iš savo originalios vietos į kitą, jis turi būti tvirtinamas prie kėbulo naudojant metalinį padą ir dvi metalines juostas su izoliacinių dangčių, priveržiant varžtais (žiūrėti FIA “ J “ priedo 255.10 ir 255.11 piešinius);

Akumulatoriaus tvirtinimui naudojami varžtai mažiausiai 10 mm skersmens. Tarp varžtų ir kėbulo skardos turi būti mažiausiai 3 mm storio ir 20 cm² ploto plokštelės;

Akumuliatorius turi būti uždengtas sandariu tvirtu dirbtinės medžiagos apvalku su atskiru pritvirtinimu. Jo vieta neregamentuojama. Leidžiama jį laikyti ir salone. Akumulatoriaus apvalkalas turi turėti vėdinimą su išėjimu iš salono (žiūrėti FIA “ J “ priedo 255.10 piešinį).

16.3 GENERATORIUS

Generatorius gali būti pakeičiamas kitu;

Variklis turi būti paleidžiamas automobilyje esančiu energijos šaltiniu.

16.4 APŠVIETIMAS

Reikia išlaikyti originalią apšvietimo įrangą, (išimtis priešrūkiniai žibintai), kuri turi funkcionuoti bet kuriuo renginio metu. Galima pašalinti esamą trečią stabdžių žibintą nuo galinio stiklo. Tolimos šviesos turi atitikti šalies normas (ECE, DOT, ar kt.).

16.5 SAUGIKLIAI

Saugikliai srovės kontūrams ir jų lizdai neregamentuojami.

16.6 JUNGIKLIAI PRIETAISŲ SKYDELYJE

Serijiniai jungikliai ir jų tvirtinimo detalės gali būti keičiami kito gamintojo jungikliais ir gali būti montuojami kitoje prietaisų skydelio ar centrinės konsolės vietoje;
Posūkių jungikliai turi likti originalioje montavimo vietoje.

17. MAITINIMO SISTEMA

Kuras – laisvai pasirenkamas.

17.1 KURO BAKAS

Visuose automobiliuose gali būti naudojamas tik vienas kuro bakas, kuris turi būti ne didesnės nei 100 litrų talpos;

Galima naudoti specialius kuro bako talpos sumažinimo įdėklus;

Kuro bakai privalo būti:

- a) ne žemesnės specifikacijos, nei FT3 1999, FT 3.5 ar FT 5 tipo saugus kuro bakas; Dėl bakų senėjimo maždaug po penkerių metų pastebimai sumažėja jų atsparuminės charakteristikos. Bet kokios talpos neturėtų būti naudojamos daugiau nei penkerius metus nuo pagaminimo datos, išskyrus atvejus, kai jos gamintojo patikrintos pakartotinai sertifikuojamos dar dvejiems metams.
- b) standartiniai, atitinkantys tos markės automobilio gamintojo specifikacijas, paliekant standartinį tvirtinimą ir vietą;

Bakas turi būti bagažinėje arba originalioje vietoje;

Degalai pilami iš išorės arba per bagažinę. Užpylimo anga turi būti kėbulo dalyje ir neišsikišusi. Jei įpylimo anga pakeičiama, tada originali anga uždengiama;

Jei bakas yra po bagažine, įpylimo angai montuoti bagažinės dugne pragręžiama 100 mm skersmens skylė. Šiuo atveju leidžiama apsauga, skirta apsaugoti baką ir degalų siurblį. Apsauga negali teikti aerodinaminių pranašumų; Kėbule leidžiami patobulinimo darbai užpylimo ir bako ventiliacijos 80 mm vamzdžiams praveisti. Privaloma padaryti skysčiui sandarią ir ugniai atsparią skiriamąją sienelę nuo salono. Reikia pašalinti serijinę bako ventiliacijos ir aktyviosios anglies sistemas ir valdymą;

Leidžiamas 1 litro talpos kuro garų surinkimo bakelis;

Sujungimas tarp kuro užpylimo angos ir kuro bako turi būti sandarus ir atsparus ugniai. Tas pats galioja ir bako ventiliacijai, kuri yra privaloma. Jei automobilis neturi atskirtos nuo salono bagažinės, tai bakas privalo būti apgaubtas skysčiui ir ugniai atspariu gaubtu;

Bet koku atveju salonas ir bagažinė turi būti atskirti skysčiui ir ugniai atsparia skiriamąja senele.

17.2 KURO VAMZDELIAI

Kuro vamzdeliai gali būti pakeisti aviacinio tipo kuro vamzdeliais ir turi atitikti FIA “J” priedo 253.3 straipsnio reikalavimus.

17.3 KURO SIURBLYS

Siurbliai neregamentuojami, bet leidžiama įrengti viso ne daugiau kaip 2 (du) siurblius;

Jeigu kuro siurbliai yra sumontuoti automobilio salone, tai jie privalo būti apgaubti hermetišku skysčiui ir ugniai atspariu gaubtu.

18. SAUGUMO REIKALAVIMAI

18.1 GAUBTŲ FIKSATORIAI

Privalomi 2 papildomi variklio ir bagažinės gaubtų fiksatoriai. Originalūs gaubtų užraktai turi būti pašalinti; Serijiniai dujiniai gaubtų amortizatoriai, jei jie atlieka gaubtų laikiklių funkciją, privalo būti pašalinti.

18.2 VAIRUOTOJO SĖDYNĖ

Serijinė vairuotojo sėdynė turi būti pakeista 8855/1999 FIA standartą atitinkančia homologuota sportine sėdyne su 5-iom kiaurymėm diržams prakišti. Sėdynė turi būti pritvirtinta 4-iais M8 varžtais (mažiausias stiprumas 10.9); Sėdynės tvirtinimas privalo atitikti FIA “J” priedo 253.16 straipsnio reikalavimus;

Leistinas ir rekomenduojamas sėdynių tvirtinimas (pernešant sėdynę link automobilio centro) pagal "ST" automobilių nurodymus FIA "J" priedo 262 straipsnio 4.8.4.1. punktą ir piešinį 262-6. Nuo 2001 01 01 kaip žaliavą naudoti plieną mažiausio skersmens 38 x 2,5 mm arba 40 x 2 mm.; Serijinis sėdynių tvirtinimas privalo būti pašalintas;

Sėdynės, atitinkančios 8855/1999 FIA standartą, gali būti naudojamos 5 metus nuo pagaminimo datos, matomos ant privalomos, prie sėdynės pritvirtintos etiketės;

Sėdynės gamintojas gali 2 metams pratęsti sėdynės galiojimą, prieš tai ją patikrinęs bei pritvirtinęs papildomą etiketę.

18.3 SAUGOS DIRŽAI

Leidžiami naudoti tik FIA homologuoti saugos diržai, jie turi atitikti FIA "J" priedo 253.6 straipsnį ir privalo turėti mažiausiai penkis tvirtinimo taškus. Pečių diržai turi būti ne siauresni kaip 3 coliai (75 mm.);

Rekomenduojami saugos diržai su ne mažesne kaip 4 colių pločio diržo juosta.

18.4 SAUGOS LANKAI

Automobilyje turi būti įrengti, turintys galiojančią FIA homologaciją, saugos lankai. Kitu atveju, saugos lankai privalo atitikti FIA "J" priedo 253.8 straipsnio reikalavimus ir turėti gamintojo pasą arba LASF techninės komisijos sertifikatą;

Saugos karkaso vamzdžiai, esantys šalia vairuotojo, privalo turėti apsaugą iš minkštos medžiagos aplink vairuotojo galvą 50 cm perimetru, vairuotojui sėdint prisiseigus saugos diržais.

18.5 GESINTUVAS / GESINIMO SISTEMA

Automobilio salone, vairuotojui lengvai pasiekiamoje vietoje, turi būti įrengtas rankinis, mažiausiai 4 kg, turintis galiojančią FIA homologaciją, gesintuvą;

Galima ir rekomenduojama naudoti automatines gaisro gesinimo sistemas, atitinkančias FIA taikomus reikalavimus ST klasės automobiliams;

Ant gesintuvo privalo būti lengvai randama informacija apie gesinimo medžiagos tipą, jos kiekį, gesintuvo užpildymo arba paskutinio patikrinimo datą;

Gesintuvo galiojimo laikas yra 2 metai;

Gesintuvo vieta ant durų iš išorės turi būti pažymėta baltame, ne mažesniame kaip 80 mm skersmens apskritime pažymint raudoną raidę "E";

Gesintuvą tvirtinamas dviem metalinėmis juostomis su metalinėmis sagtimis.

18.6 APSAUGINIS TINKLAS

Vairuotojo durų apsauginis tinklas - privalomas. Jeigu jis yra naudojamas, privalo atitikti sekančius reikalavimus:
Tinklas:

Turi būti iš maž. 19 mm (3/4) pločio audinio diržų, langelių dydis maž. 25 mm x 25 mm ir maksimum 60 mm x 60 mm, nedegios medžiagos. Susikryžiavimo (persidengimo) taškuose diržai turi būti susiūti vienas su kitu;

Tvirtinimas:

Turi būti tvirtinamas greitu pritvirtinimu arba prie vairuotojo durų šoninės apsaugos, arba prie saugos lankų virš vairuotojo durų stiklo;

Tvirtinimas turi būti toks, kad automobilio virtimo atveju pats neatsilaisvintų, bet būtų galima atsilaisvinti jį ranka. Tam reikia pritaisyti spalva pažymėtą rankenėlę, kurios atrakinimo kryptis (strėlė) matytusi išorėje;

Be to leidžiamas atrakinimo mechanizmas mygtuko paspaudimu. Mygtuko padėtis turi matytis automobilio išorėje su užrašu "Press";

Tinklo tvirtinimui prie lankų leidžiami tik prisukami sujungimai. Jokie saugos lankų pakeitimai (pvz. gręžimai, virinimai) neleidžiami.

18.7 BUKSYRAVIMO KILPA

Automobilio priekyje ir gale turi būti po vieną buksyravimo kilpą. Serijinė kilpa gali būti pakeista kita, sustiprinta. Kilpos privalo būti aiškiai pažymėtos.

18.8 APSAUGINĖ SIENELĖ

2010 m. Lietuvos žiedinių lenktynių čempionato FIA SP klasės techniniai reikalavimai

Tarp variklio skyriaus ir salono, kaip ir tarp kuro bako (įskaitant užpylimo vamzdį) ir salono privalo būti įrengta skysčiai ir ugniai atspari sienelė. Automobiliuose, kur techniškai negalima sienelės įrengti - užpylimo vamzdis turi būti išvestas į automobilio išorę.

18.9 MASĖS IŠJUNGĖJAS

Rekomenduojamas nekibirškščiuojantis avarinis įtampos išjungėjas;

Jis turi nutraukti visas elektros grandines: akumuliatorių, generatorių, šviesas, signalą, uždegimo sistemą, el. įrangos prietaisus ir t.t, turi būti valdomas iš vidaus ir iš išorės;

Iš išorės turi būti įrengtas prie priekinio stiklo kairėje (vairuotojo) automobilio pusėje ir pažymėtas raudonu žaibu mėlyname trikampyje su baltu kraštu (apvedimu). Kiekviena trikampio kraštinė mažiausiai 12 cm ilgio.

19. SAUSAS LEDAS

Natūralaus ar cheminio ledo naudojimas lenktynių metu automobilio viduje ar išorėje draudžiamas.

20. APIBRĖŽIMAI

20.1 Nereglamentuojama

Detalė gali būti bet koku požiūriu apdirbta ir pakeista kita be jokių apribojimų dėl medžiagos, formos, skaičiaus. Arba visai pašalinama;

20.2 Medžiagos

Kalba eina apie plieną, aliuminį ar dirbtines medžiagas. Tikslios lydinio sudėties dalys neturi reikšmės;

20.3. Salonas

Struktūriškai vidinė patalpa vairuotojui ir keleiviams. Tai gamintojo serijinei gamybai numatyta erdvė keleiviams iki galinės sienelės už galinės sėdynės. Vandens talpos priklauso variklio skyriui.

21. PAGRINDINĖ NUOSTATA

Abejonių ar skirtingų interpretacijų atvejais galioja lietuvių kalboje parašyti Reikalavimai ir tik jie bus naudojami ginčų išaiškinimui.

TVIRTINU:

LASF žiedo komiteto pirmininkas

Eduardas Jakas _____

2009 m. spalio mėn. 21 d.

SUDERINTA:

LASF Techninių reikalavimų komiteto pirmininkas

Algirdas Gričius _____

2009 m. spalio mėn. d.