

Додатак "А"
ТЕХНИЧКИ УСЛОВИ ЗА ВОЗИЛА
У НАЦИОНАЛНОМ ШАМПИОНАТУ СРБИЈЕ ЗА 2019 ГОДИНУ

Додатак "А" је додатак Међународном техничком правилнику и званичним билтенима FIA-ISC за 2019 годину. Додатком "А" се уређују прописани технички услови возила расписаних класа у Националном Шампионату Србије за 2019 годину, а обухваћене су и све посебне одредбе које нису утврђене осталим Додатцима за ауто спорт.

На такмичењима за Национални Шампионат Србије у 2019 години могу да учествују хомологирана возила према одредбама Анекса "J" Међународног спортског правилника и званичних билтена FIA-ISC за 2019 годину, уз примену изузетака дефинисаним овим Додатком.

Све што није обухваћено овим Додатком, у случају потребе, примењиваће се FIA или други одговарајући правилници.

Класа до 1150 ccm група N – Југо55

У Класи I право учешћа имају возила Југо 55 до 1150 кубика, група N (FIA број хомологације 5245) са следећим одступањима:

- Систем за хлађење – нови и стари тип;
- једногрли карбуратор ИПМ 32 са дифузором максималног пречника Ø 22,1 mm и свим припадајућим елементима (кучиште филтера, филтер ваздуха, црева иберлауфа);
- није дозвољена никаква дорада на било ком делу карбуратора;
- дозвољава се изградња топлотне изолације изнад грane и ребрастог црева;
- дозвољава се обрада радилице (специјала), али да ход клипа и маса радилице буду по хомологационом листу;
- дебљина главе мотора је слободна с тим што максимални компресиони однос (степен) мора да одговара хомологацији;
- дозвољава се употреба заптивача главе мотора дебљих од хомологираних;
- забрањује се дорада коморе у глави мотора;
- клипови су по слободном избору уз поштовање члана 317. хомологације у целости осим под тачком 317. ф. где су дозвољени и клипови са дубљим рупама на челу клипа али ће се њихова запремина рачунати према члану 317. ф. (0,90 cm³). Минимална ширина канала за карице: 1,5 mm за компресиону карику, 2 mm за брисајући и 4 mm за уљну карику;
- максимални пречник цилиндра је 80,1 mm, а максимална запремина мотора је 1119 cm³;
- кочиони систем - дозвољено коришћење задњих кочионих цилиндара следећих пречника: 19,1; 17,5 и 15,7 mm, минимална дебљина диска 9,5 mm на фрикционом делу;
- ентеријер возила (инструмент табла и остало) – нови тип (алернативно са старим типом);
- дозвољена је употреба само пнеуматика 165/65 R13 BFGOODRICH, BARUM BRILIANTIS 2 и TI GAR Сигура 77 T 165/65 R 13.

6) Мењач и диференцијал:

Дозвољено је коришћење искључиво оригиналног четвростепеног и петостепеног мењача са преносима дозвољеним за Класу II – до 1150 ccm – Југо 55 Спорт и оригиналних диференцијала са преносима 13/53 или 17/64.

Дозвољена дорада чаура зупчаника мењача ради бољег подмазивања.

Осигурање снопова је слободно.

ц) Каросерија:

Минималана маса возила у затеченом стању заједно са комплетном опремом и возачем је 830 kg.

Примењиваће се мере за димензије каросерије из хомологације возила (Чланови 202, 203 и 204) према условима за Класу II до 1150 ccm – Југо 55 Спорт.

Дозвољено је ојачавање школјке мимо ојачања структурних делова вешања.

Класа до 1150 ccm – Југо 55 Спорт

Дозвољено је учешће искључиво возилима домаће производње Југо 55, под следећим условима:

Порекло делова, њихове димензије, масе и првобитни облик, установиће се на основу хомологације возила Југо 55 број 5245 за групу A.

Прописи који су дефинисани Правилником FIA у Члановима 251, 252, 253 и 255 Анекса "J", а који је објављен на сајту САКСС-а, примењиваће се у потпуности, изузев у случајевима где је то посебно напоменуто, како следи:

а) Мотор:

- максимални пречник цилиндра је 80,65 mm;
- максимална радна запремина мотора износи 1137 ccm. Мерење пречника цилиндра врши се на месту изнад прве карице клипа. Ход клипа не може да буде предмет протеста;
- максимални степен сабирања 11:1 (мерење према ЈУС-у);
- минимална маса клипњаче са лежајевима је 630 грама;
- ременица брегастог вратила је слободна;

- произвођач клипа је слободан, али је забранјена употреба кованог клипа;
- маса клипа, с обзиром да је дозвољена употреба било ког произвођача, може да буде минимално 450 грама (мери се са прстеновима и осовиницом). Забрањено је скраћивање клипа са доње стране. Минимална ширина канала за карике: 1,5 mm за компресиону карику, 2 mm за брисајућу и 4 mm за уљну карику. Код уложеног протеста на масу клипа може се узети маса клипа заједно са клипњачом (обзиром на тврди склоп због растављања), с тим да се, због расклапања и неупотребљивости делова, улагачу протеста предоче трошкови набавке нове гарнитуре клипова истог произвођача уколико улагач приговора инсистира да се клип мери појединачно. Склоп клипњаче и клипа може бити и клизни. Обзиром да је клип слободног произвођача, он мора да испуњава све услове из Тачке 317. хомологације број 5245, осим чела клипа где је дозвољена дорада комора (тзв. залисака) за вентиле, а приликом израчунавања степена компресије узимаће се у обзир стварно измерена вредност запремине у целу клипа. Тачке 317. д. и ф. из хомологације немогу бити предмет приговора;
- дозвољена је чеона обрада блока;
- дозвољена је обрада коморе за сагоревање;
- брегасто вратило је оригинално, са широким бреговима (профил и висина брега), узубљење слободно, зазор вентила слободан. Контрола профила брегова вршиће се према Тачки 326. хомологације и Тачки 325. допуне хомологације за групу N, број 5245, с тим да вредности максималног подизања на 0° могу бити за 0,03 mm веће, а за остале вредности подизања примењује се толеранција максимално $\pm 0,1$ mm и $\pm 1^\circ$ у свим фазама контроле. За Тачку 325. г. из хомологације дозвољена толеранција је $\pm 0,2$ mm. Видно оштећени (похабани) брегови не могу бити предмет приговора;
- кошуљице цилиндра могу да се промене, а материјал не подлеже никаквом ограничењу;
- минимална маса голог замајца са венцем је 6.000 грама;
- налегање вентила на седиште са углом од 45°;
- канали на глави мотора могу да се буше и полирају и то на следеће димензије:
 - усисни канали максимално 29 mm,
 - издувни канали максимално 30 mm;
- седишта усисног и издувног вентила су слободна као и материјал седишта. Провера димензија усисних и издувних канала врши се на дубини од 5 mm од равни налегања;
- димензије издувног колектора:
 - наспрам главе мотора максимално 30 mm;
- димензије усисног колектора:
 - наспрам главе мотора максимално 29 mm;
- дозвољене димензије двогрлог издувног колектора према издувној цеви су следеће димензије: $34 \pm 1,5$ mm;
- усисни и издувни вентили серијски, и забрањена је дорада стабла и радијуса пећурке вентила, а приликом контроле меродаван је технички цртеж произвођача или упоређивање са вентилом произвођача из малопродајне мреже. Дорада је дозвољена само у циљу скраћења вентила.
- опруге вентила су слободне, а могу да се додају и подлошке, с тим што број опруга не може да се мења:
 - Усисни: Тачка 327. д) максимални пречник пећурке вентила: 36,2 mm;
 - ф) дужина вентила: $108,2 \pm 1,5$ mm;
 - е) пречник стабла вентила: 8 $\pm 0,2$ mm;
- Издувни: Тачка 328. д) максимални пречник пећурке вентила: 31,2 mm;
- ф) дужина вентила: $108,7 \pm 1,5$ mm;
- е) пречник стабла вентила: 8 $\pm 0,2$ mm;
- подизачи вентила су серијски, а плочице за подешавање зазора не могу бити тање од 3,25 mm;
- разводник паљења мора да се налази на свом месту и да обавља функцију, а принцип рада (платине, индуктивни - безконтактни) је слободан. Избор разводника је слободан;
- није дозвољена уградња читача фазе мотора;
- није дозвољен хладњак за уље;
- материјал држача мотора је слободан. Дозвољена је уградња горње и доње упорнице или обе;
- дозвољава се изградња заштитних лимова око мотора и мењача;
- дозвољава се изградња заштитног лима разводника.

6) Напајање:

- обавезан је једногрли карбуратор, пречник усисног грла од 32 mm, производач ИПМ 32 МГВ, са дифузором максималног пречника $\varnothing 24,25$ mm;
- регулација протока горива је слободна;
- дозвољено одстрањивање уређаја за хладни старт;
- пумпа за гориво је слободна.

ц) Спојница:

- ламела: произвођач је слободан, али мора да се задржи оригинални принцип рада и димензије;
- корпа: произвођач је слободан, али мора да се задржи оригинални принцип рада, механизам и димензије.

д) Мењач - главни преносник:

- дозвољено је коришћење оригиналног четворо брзинског мењача уз могућност коришћења преносних односа према следећој табели:

Степен преноса	I	Однос	43/12 и 45/11
Степен преноса	II	Однос	38/17
Степен преноса	III	Однос	47/32 и 32/22
Степен преноса	IV	Однос	49/47 и 61/59
Ход уназад	P	Однос	52/14

- слободно осигурање спонова у мењачу;
- дозвољена дорада чаура зупчаника мењача ради бољег подмазивања;
- преносни однос у главном преноснику је 13/53 и 17/64;
- није дозвољен само блокирајући диференцијални преносник (шпер - диференцијал);
- диференцијал је оригиналан, а дозвољена је дорада кућишта диференцијала ради смањења аксијалног зазора.

е) Систем ослањања:

- баланс полууга је оригинална (19 и 21 mm), везе за каросерију слободне по питању материјала држача и дозвољава се уградња граничника за спречавање бочног померања;
- сви зглобови и еластичне чауре на елементима вешања и управљања морају да буду оригинални на којима је дорада дозвољена. Веза осцилирајућег рамена за каросерију је слободна.

ф) Наплатак и пнеуматик:

- наплати: дозвољена је употреба наплатка пречника 13 цола и ширине до 5,5 цола (челично ваљане, алуминијумске и друге). Забрањена је употреба наплатака од магнезијума. Минимална маса наплатка је 3,5 kg;
- гуме: YOKOHAMA A539 175/50 R 13;
- дозвољено је скидање заштитних лимова (усмеривача ваздуха) са диск кочнице. Дозвољена уградња дистанцијала;
- кочнице: коректор кочења мора да је у функцији. Регулација слободна;
- дозвољено коришћење задњих кочионих цилиндара следећих пречника: 19,1; 17,5 и 15,7 mm;
- минимална дебљина диска 9,5 mm на фрикционом делу.

г) Кабина:

- дозвољена је изградња механизма за подизање стакла и полице за радио са командама за грејање. Километар сат није обавезан.

х) Каросерија:

- минимална маса возила у затеченом стању заједно са комплетном опремом и возачем је 830 kg;
- уколико је потребан баласт, исти се уградије и прописно причвршије на поду са десне стране (на месту седишта сувозача) возила по Члану 252-2.2 Анекса "J" FIA;
- појачање и варење каросерије је дозвољено, с тим што лим за појачање не сме да буде профилисан, мора да буде од истог материјала од кога је направљена каросерија и мора да прати првобитни облик каросерије. Поред тога дозвољено је ојачање предњих и задњих кошеве цевастим елементима минималног пречника Ø 35 mm (веза ослонаца амортизра – каросерија). Такође је дозвољено причвршићи сигурносног кавеза за каросерију варењем;
- унутрашње ивице блатобрана могу да се савијају у циљу онемогућавања чешања пнеуматика о каросерију, али без проширења блатобрана, односно без промена димензија возила;
- обавезна је уградња обележеног предњег и задњег прстена за вучу жутом, наранџастом или црвеном бојом;
- ручна кочница, као и цео њен механизам, обавезна је и функционална;
- осветљавање регистарске таблице није обавезно;
- дозвољава се изградња пластичних поклопаца задњих носача крова и задњег гепека, као и тапацирнга крова;
- дозвољава се изградња предњих фарова, а уместо њих постављање лима, тако да се не промени аеродинамички облик возила;
- дозвољено је коришћење новог типа каросерије возила које поседује лимени поклопац наливног грла;
- дозвољене су димензије каросерије у односу на хомологацију:

202. Укупна дужина: 3.523 mm ±1%

203. Укупна ширина: 1.550 mm ±1%

204. Ширина каросерије:

- а) у висини предње осовине: 1.535 mm ±1%
- б) у висини задње осовине: 1.550 mm ±1%

- резервоар за гориво оригиналан.

и) Сигурносна опрема:

- све по Члану 253 Анекса "J" FIA за групу А.

Напомена:

Дозвољена су и следећа одступања:

- систем за хлађење – нови и стари тип;
- кочиони систем – нови и стари тип;
- ентеријер возила (инструмент табла и остало) – нови тип (алтернативно са старим типом).

Класа од 1151 ccm до 1400 ccm група N

Дозвољено је учешће хомологираним возилима FIA за групу N уз следећа дозвољена одступања и посебне напомене:

- Дебљина главе мотора је слободна с тим што минимални компресиони однос (степен) мора да одговара хомологацији,
- дозвољава се употреба заптивача главе мотора дебљих од хомологираних,
- забрањује се дорада коморе главе мотора,
- дозвољава се обрада рукавца радилице (специјала) с тим да се не промени ход клипа и маса радилице који морају одговарати вредностима хомологације.

За возило YUGO 1.3 дозвољена су следећа одступања:

- систем за хлађење – нови и стари тип
- кочиони систем - нови и стари тип
- ентеријер возила (инструмент табла и остало) – нови тип (алтернативно са старим типом).

За возило PEUGEOT 106 RALLY(број хомологације 5505):

- димензије издувних канала на глави 2J2 и на издувном колектору мотора TU, не могу бити предмет приговора изузев ако није било механичке дораде.

По завршетку трке организатор мери масу возила у затеченом стању без возача и његове опреме. У случају приговора на масу, возило се мери по специфичним прописима за групу N (Члан 254 Анекса "J" FIA) минимална маса је дата у хомологацији возила.

Класа од 1401 ccm до 1600 ccm – возила Super Light (SL - 1600)**1. ВОЗИЛА**

Дозвољено је учешће туристичким возилима са атмосферским мотором која поседују FIA хомологацију за Групу N или A, чији облик каросерије мора да одговара слици из хомологације уз услов да нису произведена пре 2000 године.

2. ДОЗВОЉЕНЕ ИЛИ ОБАВЕЗНЕ МОДИФИКАЦИЈЕ И ОПРЕМА

Једини радови који смеју да се изводе на возилу су они који су неопходни у нормалном сервисирању или се односе на замену делова који су се похабали или оштетили. Заменски део мора одговарати серијском оригиналном делу (димензија и изглед).

Дозвољена је додатна монтажа сензора температуре расхладне течности и мазива (уља у мотору, мењачу и диференцијалу) као и сензор притиска уља и горива.

Матице, завртњи, осигуравајуће подлошке и подлошке: Завртњеви и/или матице могу бити замењене другим, већег или истог називног пречника, уз услов да је корак навоја и врста материјала остала иста и да је еластичност материјала идентична оригиналном. Корак навоја завртњева и матица металних плоча је слободан. Употреба осигуравајућих и обичних подлошки је слободна.

Возило мора бити усаглашено са важећим одредбама Чланова 251 и 252 Анекса "J" FIA, са дозвољеним ниже дефинисаним одступањима уз услов да буду оригинални по свим осталим тачкама и да се може идентификовати према подацима из хомологације.

3. МИНИМАЛНА ТЕЖИНА

Минимална тежина такмичарског возила у затеченом стању заједно са комплетном опремом и возачем је 1.000 kg.

У случају да је тежина возила испод прописаног минимума, дозвољено је додавање баласта да би се достигла минимална дозвољена тежина. Баласт мора бити од јаког и компактног материјала, смештен на поду возила у унутрашњости кабине на сувозачком месту фиксиран сходно Члану 252.2.2 Анекса "J" FIA ISC.

4. МОТОР

У возилу је дозвољена употреба хомологираног мотора од стране FIA у Групи N и A (1.600 ccm).

Мотор мора бити монтиран у оригинални моторни простор према Члану 255.5.7 Анекса "J" FIA ISC.

Максимална радна запремина мотора износи 1600 см³. Мерење пречника цилиндра врши се на месту изнад прве карике клипа. Имајући у виду хомологоване димензије стублине цилиндра (Тачка 314 у хомологацији), дозвољена је репарација мотора уз употребу клипова већег пречника и ходом радилице уз услов да као последица тога, укупна радна запремина мотора не пређе 1600 см³.

Код аутомобила који имају алуминијумски блок дозвољено је појачавање спољног дела хилзне ради безбедности. Материјал којим се хилзне појачавају је слободан и дозвољено је коришћење тзв. *BODY GYARD*.

Носачи који су вијцима причвршћени са спољне стране блока и главе мотора а не користе се могу се уклонити.

Коришћење материјала као што су титанијум, керамика, магнезијум, композитни материјали и ојачани фиберглас, је забрањено, сем ако такви делови нису у потпуности усклађени са оригиналним материјалом.

Ове рестрикције материјала не важе за усисни систем испред кућишта гаса и за компоненте за усмеривање ваздуха које се налазе испред хладњака.

4.1 Паљење

Произвођач и врста свећица, каблова свећица и компоненти паљења су слободни. Електронска контролна јединица (ECU) и сви каблови у возилу су слободни. Дозвољена је изградња лимитатора броја обрата. Дозвољена је уградња уређаја са јединицом против проклизавања (*Launch control*).

4.2 Расхладни систем

Термостат и контролни систем температуре на којој се укључује вентилатор је слободан.

Водена пумпа мора бити оригинална. Погон водене пумпе (мотор и пумпа) је слободан.

Хладњак за воду, систем његовог учвршћивања и цеви хладњака су слободни. Забрањене су модификације на каросерији ради уградње хладњака, као и проширивање ваздушних отвора за опструјавање ваздуха ради побољшања хлађења.

Експанзиони (преливни) судови су слободни са максималним капацитетом до 2 литра и морају бити смештени у моторном простору.

Водови расхладне течности ван блока мотора, као и њихови додаци, су слободни. Могу се користити водови (црева/цеви) различитих материјала и/или пречника.

Вентилатори хладњака су слободни.

Хладњаци за уље укључујући њихове неопходне везе за доток и повраћај мазива су слободни, али подразумева да не условљавају никакве модификације на каросерији.

4.3 Напајање горивом

Систем убрзгавања: Оригинални систем убрзгавања мора бити задржан, али електронска контролна јединица убрзгавања (ECU) је слободна. Сајла гаса може бити удвојена или замењена другом. Директна механичка веза између педале гаса је дозвољена. Носач сајле гаса, лептира гаса и папучица гаса су слободни.

Ако је електронски лептир гаса хомологован на основном моделу, може се задржати под условом да није већи од 60 mm. Уколико је електронски лептир гаса по хомологацији већег пречника мора бити замењен, с тим да максимални унутрашњи пречником кућишта лептира гаса, мерен на кућишту лептира гаса на нивоу осовине лептира гаса, не сме да пређе меру од 60 mm.

Адаптер између кућишта лептира гаса и усисне гране је дозвољен.

Промењљив усисни систем је забрањен. Ако је серијски произведен аутомобил опремљен таквим системом, мора бити уклоњен и сваки настали отвор кућишта мора бити затворен.

Сензори отворености лептира гаса и његово качење су слободни.

Бризгальке су слободне, али њихов принцип рада и локација (укључујући димензије за конекцију) не смеју бити модификоване.

Ниједна од ових дозвољених модификација не сме утицати на количину ваздуха која долази до мотора.

4.4 Филтер за ваздух

Сав ваздух који долази до мотора мора да прође кроз филтер за ваздух у коме се филтрирају честице прашине.

4.5 Подмазивање

Облик, преграде за уље, као и запремина и материјал картера су слободни. Забрањена је употреба сувог картера.

Оригинална усисна цев за уље са ситом може бити замењена другом. Уље из суда за уље мора истицати према блоку мотора и картеру само уз помоћ силе гравитације.

Дозвољена је уградња усмеривача уља између (равни) заптивке картера и блока мотора који не сме бити дужи од 6 mm. Уљни водови у блоку мотора и глави цилиндра могу бити делимично или у целости блокирани додавањем материјала.

Филтер за уље и уложак филтера уља је слободан уз услов да сав проток уља мора проћи кроз филтер и уложак филтера уља.

У циљу уклапања повезивања са хладњаком уља и сензором температуре, кућиште филтера уља може бити модификовано. Као додатак, дозвољен је и адаптер, који такође може имати везу са хладњаком уља и сензором температуре, између кућишта филтера уља и блока мотора.



Измењивачи топлоте за уље/воду су слободни.

Сепаратор уљних/водених пара може бити постављен изван мотора минималног капацитека 2 l. Испарења уљних паров морају бити спроведена из мотора и мењача у сепаратор постављен у моторном простору, с тим да се серијски, уколико постоје у мотору, могу бити изграђени.

4.6 Систем грејања

Оригинални систем грејања може бити замењен другим. Довод воде до хладњака за грејање кабине може бити блокиран како би се спречило прскање воде у случају незгоде, под условом да се електрични или сличан систем за одмагљивање налази на свом месту и да је у функцији.

Систем за грејање кабине може бити у целости или делимично одстрањен, под условом да је инсталано грејање ветробранског стакла са електроотпором или да је уградњен вентилатор. Компоненте за издувавање ваздуха према ветробранском стаклу су слободне и морају се уклапати са оригиналним делом и не могу бити модификоване.

4.7 Глава цилиндра

Висина главе и запремина коморе за сагоревање у глави је слободна. Максимални степен сабирања мотора је 11,5:1.

Материјал и дебљина заптивке главе цилиндра је слободан.

Материјал вентила је слободан.

Седишта и вођице вентила су слободни, али угао осе вентила не сме бити промењен.

Опруге вентила су слободне али морају бити направљене од челика. Дозвољена је модификација додавањем подлошки. Дозвољена је обрада главе на месту где належе подлошка опруге вентила. Седишта (сицеви) опруга вентила су слободни.

Брегаста осовина/е је/су слободна/е, али број брегастих осовина мора остати непромењен, с тим да ход вентила није већи од 11,0 mm. Број и пречник лежајева мора остати непромењен.

Плочице за подешавање подизања вентила су слободне.

Подизачи вентила и клацкалице су слободне.

Променљива брегаста осовина и **valve timing systems** (варијације у тајмингу брегасте осовине) су забрањени. Ако је возило хомологовано са таквим системом, мора бити демонтиран. Уколико мотор има електро вентил за контролу тог система исти мора бити демонтиран.

Ременица брегасте осовине је слободна, али морају се користити оригинални каиш/еви и/или оригинални ланац/и брегасте осовине.

Усисни и издувни канали главе цилиндра и усисне гране, могу бити машински обрађени.

4.8 Клипови

Клипови могу бити од слободног произвођача. Дозвољена је машинска обрада чела клипа у зони укопаног простора за вентиле. Приликом контроле степена сабирања узимаће се у обзир стварна запремина у зони чела клипа. Тежина клипа није условљена.

Сваки клип мора бити опремљен са минимум три клипна прстена (карике), једна уљна и две компресионе са минималном дебљином од 0,9 mm свака.

Ковани клипови су забрањени.

4.9 Клипњаче

Могу се користити оригиналне клипњаче. Ако се не користе оригиналне клипњаче морају бити направљене од челика.

Димензије – горње и доње песнице као и дужина морају одговарати оригиналној. Тежина, облик и тип клипњаче није условљен.

4.10 Замајац/Радилица

Минимална тежина замајца са венцем је 5.000 грама. Сполжни пречник ламеле, механизам квачила је слободан. Венац замајца мора бити задржан. За све остало, замајац је слободан.

Радилица може бити обрађена максимум по специјалама, водећи рачуна о прописаној радној запремини мотора (max 1.600 ccm). Ход и маса радилице су слободни. Механичка обрада радилице (бршење и полирање) није дозвољена, осим обраде ради уравнотежења на местима где је то предвиђено.

Балансирање замајца и радилице је дозвољено.

4.11 Издувни систем

Издувни систем од главе цилиндра је слободан. Завршетак издувне цеви мора бити смештен на задњем делу возила и мора бити окренут према назад.

4.12 Носачи мотора и мењача

Компоненте носача мотора и мењача могу бити замењене другим. Позиција носача мотора и мењача не сме бити изменеана, као ни положај мотора. Материјал од којих су направљени носачи је слободан.

5. ПРЕНОС

5.1 Мењач

Секвенцијални, мењачи са правим зубима, мењачи без синхрона и аутоматски мењачи су забрањени.

Дозвољен је употреба основног оригиналног мењача који је хомологован и дефинисан по Тачки 603 за Групу А. Поред тога дозвољена је употреба једног серијског мењача по слободном избору, стим што преносни однос тог мењача мора бити упсани у ТКВ на првом такмичењу на ком се такмичар појави у току сезоне.

У случају контроле преносног односа мењача који није у складу са Тачком 603 возач је дужан да обезбеди документацију од произвођача да је такав мењач уградњиван у ту марку возила.

Мењање брзина мора бити у потпуности механичко (полуге и/или сајле), а распоред брзина у Н је обавезан. Положај ручице бирача брзина је слободан.

Дозвољене су локалне модификације унутар и око хомологованог стандарног кућишта мењача, додавањем материјала или обрадом. У сваком тренутку мора бити јасно видљиво да се користи стандардно хомологовано кућиште мењача.

5.2 Квачило

Ламела и корпа квачила су слободне, али се мора задржати предвиђен број ламела по хомологацији.

Лежај квачила је слободан.

Делови контроле квачила између папучице квачила и лежаја квачила су слободни. Команде морају бити у потпуности механичке и/или хидрауличне.

5.3 Диференцијал

Диференцијал може одговарати вредностима из хомологације. Поред тога могуће је користити још два серијска диференцијала (преносни однос) по слободном избору, стим што преносни однос тих диференцијала морају бити упсани у ТКВ на првом такмичењу на ком се такмичар појави у току сезоне.

Забрањена је било каква блокада диференцијала. Ако су блокаде диференцијала оригинално постављене, морају се уклонити.

6. ОГИБЉЕЊЕ

Оригинални зглобови вешања могу бити замењени другим елементима (нпр. тврђи силен блок, алуминијумска или пластична чаура, *Uniball* зглобови).

Тачке вешања на каросерији, као и сви елементи вешања морају да остану оригиналне према хомологацији возила.

6.1 Погон на предње точкове

Горњи зглобови склопова опруге и амортизера (Мекферсон принцип) предњег погона су слободни, уколико је обезбеђено да оригиналне тачке монтаже на каросерији остану непромењене и да подешавање укључује максимално измештање од 30 mm у односу на оригиналне тачке за монтажу. То значи да горњи зглобови, подесиви или не, могу заузети позицију у ексцентру са максимум 30 mm одступања у односу на оригиналну тачку. Забрањене су било какве модификације каросерије. Уколико возило фабрички нема горњу шольу амортизера која је фиксирана вијцима за каросерију дозвољено је повезивање исте за каросерију возила вијцима. Ако су шоле амортизера зашрафљене усправно за точак, нагиб точка код предњег погона може бити прилагођен на овај начин.

Угао управљања је слободан.

6.2 Погон на задње точкове

Оригиналне тачке за монтажу огибљења не смеју се мењати.

Нису дозвољене модификације на каросерији изузев додавања елемената на деловима вешања у циљу омогућавања подешавања геометрије задњег трапа.

6.3 Стабилизатор

Стабилизатори могу бити уклоњени или прилагођени, али није дозвољена њихова контрола из кокпита.

Шипке стабилизатора су слободне.

6.4 Геометрија точкова

Геометрија точкова је слободна. Траг точкова према Члану 255.5.4 Анекса "J" FIA ISC.

6.5 Ојачавање

Ојачавање делова огибљења и носача огибљења, преко додавања материјала, је дозвољено.

Облик делова за ојачања је слободан и могу бити бушени ради смањења тежине.

Појачање и варење каросерије је дозвољено, с тим што лим за појачање не сме да буде профилисан, мора да буде од истог материјала од кога је направљена каросерија и мора да прати првобитни облик каросерије.

6.6 Опруге

6.6.1 Спиралне опруге

Спиралне опруге су слободне.

6.6.2 Лиснате опруге

Дужина, ширина, дебљина и закривљеност лиснате опруге је слободна.

6.6.3 Торзионе осовине

Пречник торзионе осовине је слободан.

6.7 Амортизери

Амортизери су слободни, под условом да њихов број, тип и онихов принцип рада остане непромењен.

Амортизери на задњој осовини могу имати опруге на себи, ако возило нема опруге на амортизерима у фабричкој опцији.

6.7.1 Качење амортизера

У случају да се мора мењати амортизациони елемент са Мекферсон огибљења или огибљења које функционише на идентичан начин, неопходно је заменити цео Мекферсонов склоп који одговара хомологацији возила. Качење амортизера на трап мора бити према хомологацији за тај тип возила.

6.8 Ојачавања

Шипке за ојачање ако су монтиране морају бити монтиране на тачке монтаже амортизера на каросерији или шасији исте осовине, са сваке стране уздужне осе возила, уз услов да се могу скидати и да су причвршћене завртњима.

Прстенови за монтажу горње трансферзалне шипке могу бити заварени за каросерију возила.

7. НАПЛАЦИ И ПНЕУМАТИЦИ

7.1 Наплатак

Обавезна димензија наплатка је 7"x15". Наплаци морају бити направљени од челика или легуре алуминијума и морају бити једноделне.

7.2 Пнеуматици

Дозвољена је употреба само пнеуматика **LASSA Greeb Ways 195-50 R 15.**

7.3 Резервни точак

Ношење резервног точка у возилу је забрањено.

8. РАСТОЈАЊЕ НАЈНИЖЕ ТАЧКЕ ВОЗИЛА ОД ТЛА (КЛИРЕНС ВОЗИЛА)

Висина возила од тла (клиренс) је по одредби Члана 252.2.2.1 Анекса "J" FIA ISC.

9. КОЧНИЦЕ

Предње кочнице су слободне, уколико је обезбеђено да су монтиране на тачке фиксирања оригиналних кочница и да су у складу са следећим прописима:

- Да максималан број клипова по чељусти точка/диска кочнице буде 4,
- Да максимални пречник кочионог диска буде 296,5 mm (укључујући толеранцију),
- Да кочиони диск мора бити направљен од метала на бази гвожђа.

Задње кочнице су слободне.

Следећа правила важе за комплетан кочиони систем:

- Оригинални главни цилиндр може бити замењем другим двоструким главним цилиндrom према условима из хомологације, слободног производијача,
- Плочице и њихов систем монтаже су слободни,
- Вентил који регулише снагу кочења између предњих и задњих кочница је дозвољен,
- Серво кочнице могу бити искључене,
- Оригинална ручна кочница може бити уклоњена и замењена хидрауличном слободног производијача,
- Позиција ручне кочнице у каросерији је слободна,
- Ако је, у оригиналној верзији, возило опремљено системом против блокирања кочница, контролна јединица мора бити уклоњена. Сви делови система против блокаде кочница могу бити уклоњени, под условом да се поштују правила Члана 253.4 Анекса "J" FIA ISC.
- Локација кочионих цеви је слободна, ако се поштују правила из Члана 253.3 Анекса "J" FIA ISC. Кочионе цеви могу бити замењене цевима које се користе у авионима. Повезивање двојног кочионог кола је слободно,
- За сваку кочницу дозвољена је једна цев или црево за хлађење,
- Заштитне облоге дискова плочица могу бити уклоњене или њихов облик модификован.

Дозвољене су само следеће тачке монтаже за цеви и црева за довод расхладног ваздуха до кочница: Оригинални отвори на каросерији, нпр. за светла за маглу (магленке), могу се користити за довод расхладног ваздуха до кочница. Повезивање ваздушних линија на оригиналне отворе на каросерији је слободно, уколико ови отвори остану непромењени. Уколико возило нема никакве оригиналне отворе на каросерији, два кружна отвора максималног пречника од 10 cm могу бити направљена на предњем бранику.

10. УПРАВЉАЧКИ СИСТЕМ

Управљачки систем је слободан.

Систем закључавања управљача против крађе мора бити изграђен.

Ременица и позиција механичке хидрауличне серво пумпе су слободни. Хидраулична серво пумпа може бити замењена електричном.

11. КАРОСЕРИЈА

11.1 Спољашњост

Оштре ивице делова каросерије у рубу точка који могу оштетити гуму или други ротирајући елемент, могу бити савијени.

Пластични делови звучне изолације могу бити уклоњени у потпуности из унутрашњости лукова точкова.

Пластични делови унутар руба точка могу бити замењени другим деловима истог облика.

Монтажа браника је слободна докле год каросерија, облик и позиција браника остану непромењени.

Дозвољена је монтажа металне решетке унутар моторног простора испред хладњака уља и хладњака воде. Једина сврха ове металне решетке мора бити заштита хладњака од удара каменчића и не сме имати никакву аеродинамичку функцију.

Пнеуматски приклучци су дозвољени. Неопходне модификације могу бити спроведене на поду возила али не смеју имати никакву аеродинамичку функцију.

Брисачи ветробрана могу бити замењени другим. Позиција брисача не мора да остане фабричка. Возило може имати и само један брисач.

Возила морају имати спољни ретровизор на десној и левој страни возила. Њихов облик је слободан, али свако огледало мора имати рефлектирујућу површину од минимум 90 cm^2 , стим да захватају квадрат страница од 6 см.

Серијски бочни прозори морају бити покривени са унутрашње стране, транспарентним безбојним заштитним фолијама, како би се избегло ломљење и пуцање стакла. Ова фолија се препоручује и за задње стакло.

Спојлери, крила, сајтне, маска и браници хомологирани за групу N су дозвољени, као и наведени елементи који су фабрички уграђивани на то возило.

При контроли возач је дужан да набави потврду од производјача да су такви елементи уграђивани у тај тип возила.

11.2 Кокпит

Сувозачко седиште се може задржати под условом да је хомологовано, а комплетна задња седишта морају бити одстрањена.

Уклањање кровног тапацирунга, изолација и осталог оригиналног ентеријера је дозвољено.

Тапацирунзи предњих, задњих, као и задњих бочних врата не смеју бити уклоњени. Они могу бити оригинални или од металних оплата дебљине најмање 0,5 mm, од карбонских влакана дебљине најмање 1 mm или од другог чврстог и незапаливог материјала дебљине накмање 2 mm. Панели морају ефективно и у потпуности покривати све покретне делове и делове врата, ручке, браве и механизме за прозоре.

Дозвољено је заменити електричне подизаче стакла механичким. Подизачи задњих прозора су слободни и могу бити изграђени.

Оригинални клима уређај може бити укоњен.

Верзије возила и са левим и са десним воланом су дозвољене, под условом да су оригинално возило, и модификовано возило механички еквивалентни, као и да функција делова остане идентична оној коју је дефинисао производјач возила.

Сви делови који контролишу управљање возила, морају бити од производјача возила. Они могу бити адаптирани у смислу олакшавања њихове употребе или приступности; на пример: додавање продужетка на ручицу ручне кочице или додавање материјала на педалу кочице.

Волан је слободан.

Инструмент табла:

Додаци који се налазе испод инструмент табле и који нису њен део, могу бити уклоњени. Инструменти (показивачи) су слободни. Дозвољено је уклонити део централне конзоле инструмент табле.

Читавање података:

У кокпит се смеју преносити само очитани подаци као и код оригиналног возила, са додатком очитавања следећих података: температура моторног и мењачког уља, притисак уља у мотору, температура расхладне течности, притисак горива, очитавање смеше горива (λ сонде), број обртаја мотора и пролазна времена по кругу стазе.

12. ЕЛЕКТРИЧНА ИНСТАЛАЦИЈА

12.1 Каблови

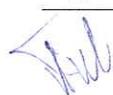
Електрична инсталација је слободна.

12.2 Акумулатор

Производјач и капацитет акумулатора, су слободни.

Сваки акумулатор мора бити безбедно фиксиран и покрiven, на такав начин да се избегну кратки спојеви или цурење.

У случају да се акумулатор измешта са своје оригиналне позиције у возилу, мора бити причвршћен на каросерију на адекватан метални носач и са два метална стезача, и са изолационом покривком, фиксиран за под возила, завртњима и матицама.



У случају да се акумулатор налази у кабини, мора бити сувог пуњења. Ако се користи акумулатор са киселином, мора бити постављен према одредби члана 255.5.8.3 Анекса "J" FIA ISC.

12.3 Светла (фарови)

Комплетна светлосна група (главни фарови, мигавци, штоп светла) мора бити серијска и функционална.

12.4 Осигурачи и релеји

Осигурачи у електричном колу и релеји као и њихови носачи су слободни.

13. СИСТЕМ ЗА НАПАЈАЊЕ ГОРИВА

13.1 Резервоар за гориво

Оригинални фабрички резервоар горива може бити замењен са безбедносним резервоарима горива, према FIA спецификацији са важећем хомологацијом, монтиран у пртљажник или на оригинално место монтаже у возилу.

Пуњење резервоара горива на возилу мора бити са спољне стране. Локација отвора за пуњење је слободна, само не сме бити на панелима прозора, и не сме изван форме каросерије.

У прилогу горе поменутих резервоара за гориво, помоћни танк за гориво је дозвољен.

Веза отвора за пуњење горивом и резервоара горива, мора бити заштићена ватро-отпорном и течно-отпорном заштитом. Исто се односи и на вентилационе отворе резервоара за гориво, и обавезно је. Ако се резервоар горива налази у кабинском/пртљажном простору возила мора постојати ватро-отпорна и течно-отпорна преграда између кабине и резервоара.

У случају да црево пуњења пролази кроз кабину, мора постојати клапна која ће онемогућити истицање горива приликом превртања возила.

13.2 Водови (цеви и црева) за гориво

Инсталација водова за гориво је слободна.

У колико су цеви за гориво монтиране у кабини аута морају испунити услов препоруке из члана 253.3 Анекса "J" FIA ISC.

13.3 Пумпа за гориво

Пумпа/е за гориво су слободне. Уколико су монтиране/инсталирани у кабини, пумпе за гориво морају бити одвојене од кабине ватро-отпорном и течно-отпорном заштитном кутијом.

14. БЕЗБЕДНОСНЕ МЕРЕ

14.1 Додатне копче (затварачи/отварачи)

По две додатне сигурносне копче морају бити монтиране на предњу и задњу хаубу. Оригинални механизам за закључавање мора бити ван функције или уклоњен.

14.2 Возачко седиште

Оригинално возачко седиште мора бити замењено FIA хомологованом такмичарском „кадицом“, према FIA стандарду 8855/1999 или 8862/2009, са 5 отвор за сигурносне појасеве. Дозвољена је употреба седишта којима је истекла хомологација, али не старија од 10 година.

Носачи седишта могу бити модификовани.

Седиште и носачи морају бити монтирани у складу са чланом 253.16 Анекса "J" FIA ISC.

14.3 Сигурносни појас

Сигурносни појас хомологован од FIA, са окретном или притискајућом копчом за ослобађање у складу са Чланом 253.6, Анекса "J" FIA ISC са 4 или 5 везивних тачака је обавезан. Дозвољена је употреба сигурносних појасева којима је истекла хомологација, али не старији више од 5 година од истека хомологације.

14.4 Сигурносни кавез

Roll bar кабине у складу са чланом 253.8.1b (ACH сертификата) или чланом 253.8.1 с (FIA-хомологације), са минимално 6 тачака причвршћења за каросерију.

На стубове сигурносног кавеза око главе возача (бочно и напред) морају бити постављене облоге ради његове сигурности.

14.5 Апарати за гашење пожара/Системи за гашење пожара

Ручни апарати за гашење пожара минималног капацитета од 2 kg, су обавезни. Рок употребе од контроле минимално 6 (шест) месеци. Причвршћење за патос возила према Члану 253.7.3.6 Анекса "J" FIA ISC.

14.6 Главни прекидач напајања струјом

Главни прекидач напајања струјом је обавезан. Он мора прекидати све електричне водове, акумулатор, алтернатор, палење, електронске контроле, светла итд... Мора бити приступачан и из унутрашњости возила, као и са спољне стране.

Команда главног прекидача напајања струјом на спољној страни возила мора бити позициониран на доњем делу ветробрана и означен црвеном искром у белом троуглу уоквиреном плавом бојим, са основом од минимум 12 см.

14.7 Заштитна мрежа врата

Заштитна мрежа на возачким вратима се препоручује.

14.8 Уређај за вучу

Возило мора бити опремљено предњим и задњим приклучком за вучу који не сме да вири ван габарита возила и мора бити, прописно означен и обложен црвеном, жутом или наранџастом бојом.

15. СУВИ ЛЕД

Употреба сувог леда је забрањена.

16. ГОРИВО

Гориво је слободно.

17. ТЕЛЕМЕТРИЈА

Све форме преноса података из возила у покрету су забрањене, осим двосмерне радио комуникације (везе). Уређаји који дају податке о пролазном времену по кругу трке, дозвољени су, уколико су одвојен део који нема никакву везу са контролама мотора. Дозвољен је и он-бордин систем снимања података.

Класа до 2000 ccm група SP – Super Production

Дозвољено је учешће возилима која испуњавају прописане услове Анекса "J" FIA за возила *Super Production* са дозвољеним следећим одступањима:

- седиште возача – могу и под условима за групу N;
- сигурносни појасеви – могу и под условима за групу N;
- сигурносне структуре за случај превртања (*roll bar*) – могу и под условима за групу N;
- резервоар за гориво – може и под условима за групу N;
- ламбда сонда – није обавезна;
- катализитички лонац – није обавезан;
- педал бокс и спољни ретровизори слободни;
- број обртaja мотора не може бити предмет приговора;
- усисна грана оригинална. Дозвољава се модификација њене унутрашњости.

Напомена:

У класи SP је дозвољено укупно 6 главних преноса диференцијала. Сва возила из класе SP имају право на два нехомологирана мењача. Не хомологирани мењач и не хомологиране главне преноснке возач мора да пријави на првом такмичењу на ком пријави свој наступ. Пријављени преносни односи морају бити уписаны у техничку књигу возила и у картон техничког прегледа возила на такмичењу и у току сезоне се не могу мењати. Код ново пријављених склопова кућиште мењача и кућиште главног преноса морају да задрже оригинални облик.

За возила из класе SP организатор мери масу по специфичним прописима за групу SP (Члан 261 Анекса "J" FIA). Маса се мери са возачем и његовом опремом у затеченом стању и минимална маса износи 1.110 kg за возила са погоном на предњим точковима и 1.140 kg за возила са погоном на задњим точковима.

КЛАСА Е1

ТЕХНИЧКИ ПРАВИЛНИК ЗА ВОЗИЛА ГРУПЕ Е1

Возила у класи Е1 могу бити серијски произведена возила категорије I (Члан 251-1.1. Анекса "J" FIA), која морају одговарати хомологацији било ког FIA правила, имати најмање 4 седишта (осим 2 + 2), а њихова оригинална структура (шасија - каросерија) мора увек бити препознатљива. Дозвољена је уградња аутомобилских мотора другог производијача који потичу из модела аутомобила који је хомологиран или претходно хомологиран од стране FIA у групи N под условом да позиција мотора у возилу остане као у изворном моделу. Ново угађен мотор не може имати радну запремину већу од 25 % у односу на номинални мотор хомологованог возила.

У току целога такмичења минимална маса возила у затеченом стању без возача и његове опреме је:

До 1000 ccm.....	500 kg
Између 1000 ccm и 1400 ccm.....	550 kg
Између 1400 ccm и 1600 ccm.....	580 kg (кружне трке CEZ \geq 800 kg)
Између 1600 ccm и 2000 ccm.....	620 kg (кружне трке CEZ \geq 900 kg; Diesel TWD \leq 2000 ccm \geq 1000 kg)
Између 2000 ccm и 3000 ccm.....	700 kg (кружне трке CEZ: 2000–2500 ccm \geq 960 kg; 2500–3000 ccm \geq 1030 kg)
Између 3000 ccm и 4000 ccm.....	780 kg (кружне трке CEZ: 3000–3500 ccm \geq 1100 kg; 3500–4000 ccm \geq 1150 kg)
Између 4000 ccm и 5000 ccm.....	860 kg
Између 5000 ccm и 6000 ccm.....	960 kg

Уколико се употребљава баласт он мора испуњавати Члан 259-4.2 Анекса "J" FIA.

Поред тога возило по питању сигурности морају да задовоље и следеће услове:

- ✓ кочioni систем 253-4;
- ✓ прекидач струјног круга 253-13;
- ✓ сигурносни резервоар 253-14;
- ✓ водови, пумпе и филтери за гориво 253-31 и 253-32;
- ✓ отвори за доливање горива 259-6.4;



- ✓ преливни резервоар за уље 259-7.4;
- ✓ електрични водови 259-6.4;
- ✓ сигурносни појасеви 253-6.1;
- ✓ уздужни положај уљног система 257-7.2;
- ✓ ход уназад 275-9.3;
- ✓ раме вешања 275-10.31 + 10.2;
- ✓ материјал наплатка 275-12.2;
- ✓ апарати за гашење пожара 253-7;
- ✓ ретровизори 253-9;
- ✓ задња светла 259-8.4.2;
- ✓ наслони за главу 259-14.4;
- ✓ вучна ушица 253-10;
- ✓ ватро не пропусна преграда 253-15;
- ✓ седишта 253-16, и
- ✓ ветробранско стакло 279-2.4.

КЛАСА Е2

ТЕХНИЧКИ ПРАВИЛНИК ЗА ВОЗИЛА ГРУПЕ Е2

Возила у класи Е2 могу бити изграђени као појединачни примерци, намењени искључиво за такмичења (категорије II - Члан 251-1.1. Анекса "J" FIA). Возила по питању сигурности морају да задовоље све услове дефинисане Чланом 277-2. за возила категорије II (SH и SC) Анекса "J" FIA.

ЗА ВОЗИЛА КОЈА НИСУ ОБУХВАЋЕНА У ПРЕТХОДНИМ КЛАСАМА ПРИМЕЊИВАЊЕ СЕ ОДРЕДБЕ ПРЕМА СПЕЦИФИЧНИМ УСЛОВИМА АНЕКСА "J" FIA ПО ГРУПАМА У КОЈИМА ВОЗИЛА ПРИПАДАЈУ

ЗАЈЕДНИЧКИ УСЛОВИ ЗА ВОЗИЛА ЗА АУТО ТРКЕ НА КРУЖНИМ И БРДСКИМ СТАЗАМА

Сва такмичарска возила морају имати сигурносну опрему по Члану 253 Анекса "J" FIA за 2014 годину, али систем за аутоматско гашење пожара није обавезан.

Сва возила морају бити опремљена са једним секачем појаса који мора постављен на дохват руке возача.

За кружне трке нису обавезне мрежице на вратима али се препоручују.

Тежина:

Сваком возачу победнику на предходној трци возилу ће бити додат баласт и то:

- ✓ Класа I, II, III 10 kg
- ✓ Остале класе 20 kg

Повећање масе важи само за наредну трку у дисциплини где је возач био победник. Тегове за повећање масе возила обезбеђује возач, у складу са прописима.

Пнеуматици:

Није дозвољена употреба оштећених, трулих или видљиво старих пнеуматика. Пнеуматици не смеју бити старији од 5 година. За возила групе А могу да се користе точкови ширине увећане за 6 % у односу на предвиђене Чланом 255-5.4 Анекса "J" FIA.

Бука:

Не може бити предмет протеста.

Гориво:

За Класу I (круг, брдо и рели) и Класу II (круг и брдо) може се користити искључиво моторни бензин из малопродајне мреже – пумпе дефинисане Додатним правилником такмичења. По одлуци Спортске комисије у договору са Техничким комесаром такмичења, у појединим фазама такмичења, код одређених возила Класе I и II може бити контролисан квалитет употребљеног горива од стране Техничког комесара. Гориво за остале класе је слободно и не може да буде предмет приговора.

Издув:

Члан 252-3.6 Анекс "J" FIA примењивање се у целости, с тим што завршетак издувног система не сме да буде више од 10 см ван обима каросерије.

Дозвољена одступања на возилима групе N и SP: Дозвољава се изградња следећих елемената:

- седишта која нису у функцији;
- простиরке на поду возила (патоснице);
- полица изнад задњег седишта;
- резервног точка;
- дизалица;
- тапацирнга са врата и бочних страница, под условом да се уместо њих уграде незапаљиви елементи исте површине и дебљине минимално 0,5 mm.

Ова возила, и поред изградње наведених елемената, морају да имају минимално дозвољену масу из хомологационог листа за групу N, односно по прописима за групу SP. У циљу постизања те масе, која је мања због изградње наведених делова, може се уградити један или више тегова, с тим да буду добро учвршћени алатом у кабини за под возила са десне стране (на месту седишта сувозача) и на техничком пријему пломбирани и евидентирани (Члан 252.2.2 Анекса "J" FIA). На овај начин ће се регулисати минимална маса и за возила из осталих класа.

Дозвољена је обрада радилице (специјала) под условом да се маса (Тачка 319. x. хомологације) и ход клипа (Члан 316. хомологације) не промене.

Дебљина главе (Група N и SP) је слободна под условом да се степен компресије из хомологације (Тачка 310.) не промени.

За возила групе SP висина блока мотора је слободна.

Дозвољено је коришћење заптивача главе дебљих од хомологираних.

Разјашњење Хомологације бр: 5245 за Југо 55 Групе N:

1. Тачка 317.e: Положај клипа у односу на раван блока стоји 0,00 mm, а треба да буде $0,00 \pm 0,15$ mm;
2. Тачка 322.: Дебљина заптивке стоји 1,65 mm, а треба да буде $1,65 \pm 0,2$ mm;
3. Тачка 327.ф: Дужина усисног вентила стоји 108,2 mm и то се сматра као минимална мера;
4. Тачка 328. г: Дужина издувног вентила стоји 108,7 mm и то се сматра као минимална мера;
5. Тачка 502.6: Алтернатор од 12 V слободан произвођач (кооперант ЗЦЗ);
6. Развојне измене типа (ET) могу се примењивати за Југо 55 по хомологацији 5245 за групу N;
7. Дозвољена је обрада рукаваца радилице (специјала) са тим да се маса (мин 9.700 грама) и ход клипа ($55,5 \pm 0,125$ mm) не промене;
8. Маса клипњаче са лежајевима минимална маса 670 грама.
9. Разводник паљења са припадајућим елементима (комутатор, каблови, бобина) по слободном избору постављени на оригиналном месту.
10. Опруге вентила оригиналне по димензијама и изгледу. Тврдоћа и дужина опруга не може бити предмет приговора.
11. Брегасто вратило контролише Технички комесар на терену и његова одлука је коначна.
12. Обрада главе испод опруге не може бити предмет приговора.

Пумпа за гориво:

Остаје све исто по хомологацији. Произвођач је слободан.

Пречник издувних и усисних канала:

У с и с : И з д у в :

Канали: максимум 28 mm максимум 29,0 mm

Грана: максимум 28 mm максимум 29,5 mm

Није дозвољена било каква обрада канала на глави и гранама.

Брегасто вратило:

Брегасто вратило је оригинално, са широким брековима (профил и висина брека), зазор вентила слободан. Контрола профила брекова вршиће се према Тачки 326. хомологације и Тачки 325. допуне хомологације за групу N, број 5245, с тим да вредности максималног подизања на 0° могу бити за 0,03 mm веће, а за остале вредности подизања примењује се толеранција максимално $\pm 0,1$ mm и $\pm 1^\circ$ у свим фазама контроле. За Тачку 325. г. из хомологације дозвољена толеранција је $\pm 0,2$ mm. Видно оштећени (похабани) брекови не могу бити предмет приговора;

Остало:

Сходно Члану 254, став 6.3 Анекса "J" FIA, на возилу Југо групе N, није дозвољена уградња "унибола" на месту ослањања предњих амортизера.

А У Т О Р Е Л И

На такмичењу се може учествовати са свим серијским, туристичким хомологираним аутомобилима, сходно одредбама Члану 252, 253, 254 и 255 Анекса "J" Међународног спортског правила и билтена FIA за 2014. годину (укупљујући и возила преко 2000 ccm група A само за генерални пласман). Поред возила са важећом хомологацијом, могу учествовати и возила којима је истекла хомологација, а важи последња хомологација која се мора дати на увид на техничком пријему.

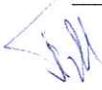
На рели такмичењима не дозвољава се употреба протектираних гума.

За возила Југо 55 и Југо 1,3 дозвољена су следећа одступања:

- систем за хлађење – нови и стари тип;
- кочиони систем – нови и стари тип;
- ентеријервозила (инструмент табла и остало) – нови тип (алтернативно са старим типом);

За возила Peugeot 106 Rally (број хомологације 5505):

- Димензије издувних канала на глави 2J2 и на издувном колектору мотора TU, не могу бити предмет



приговора изузев ако није било механичке дораде.

Маса возила класе SL 1600 мери се према условима Члана 255.4 Анекса "J" FIA.

1. Дефиниција ливених (пресованих) пнеуматика:

1.1 Дефиниција контроле површине:

Трака котрљања ширине 170 mm (по 85 mm са обе стране осе гуме) и кружнице од 140 mm. У тој зони, површина коју заузимају урези од најмање 5,5 mm дубине и 2,0 mm ширине, мора да заузима најмање 17% укупне површине.

Овај простор мора да буде ливен (пресован).

1.2 Збир ширине уреза који даје линија кружнице у горе описаној зони мора да буде најмање 4 mm.

1.3 Збир ширине бразди – трагова који даје једна радијална линија мора да буде најмање 16 mm.

1.4 Сегменти и ламеле морају да се сматрају као део траке котрљања ако су мањи од 2 mm.

1.5 Урезивање руком је дозвољено на хомологираним гумама.

2. За време такмичења:

2.1 Тачка 1.1 биће проверавана на старту сваког релија и сваки пут када такмичар замењује једну истрошену гуму за нову гуму.

2.2 У сваком тренутку такмичења, дубина профиле гума монтираних на возило не сме да буде мања од 1,6 mm, и то на најмање три четвртине траке котрљања.

2.3 Резервне гуме могу поново да се користе, али само и једино ако је минимална дубина 1,6 mm, али морају стално да буду у возилу.

2.4 На специјалним испитима СПРИНТ РЕЛИЈА избор гума је слободан (дозвољена је употреба слик пнеуматика), изузев у Класи I, где је обавезно коришћење гума према Додатку А за круг и брдо.

3. Сигурносна опрема:

3.1 Сигурносни појасеви морају да буду хомологирани по норми FIA бр: 8853, 8854, 8853/98, 8854/98 или новији.

3.2 Против пожарни системи морају бити по FIA Анексу "J" за 2014. годину (Члан 253), с'тим да средство за гашење мора бити халон.

3.3 Седишта остају по FIA Анексу "J", максималне старости до 10 година.

3.4 Сва такмичарска возила морају имати заштитне кавезе по FIA Анексу "J" за 2014. годину (Члан 253).

СИГУРНОСНА ОПРЕМА ВОЗАЧА

Каџига

- ✓ препоручено је коришћење каџига компатibilних са системом FHR/HANS сходно FIA техничком листу број 41,
- ✓ обавезно је коришћење каџиге сходно стандардима наведеним у FIA техничком листу број 25,
- ✓ дозвољено је коришћење каџига са истеклом хомологацијом,
- ✓ каџиге морају бити у добром стању и без оштећења која би могла утицати на њихову заштитну улогу.

Систем за заштиту главе и врата

- ✓ препоручено је коришћење система за заштиту главе и врата (FHR/HANS) у складу са FIA техничким листом број 36,
- ✓ забрањено је коришћење било каквог уређаја или система за заштиту главе и врата који није у складу са FIA стандардом 8858.

Одећа и обућа возача

- ✓ обавезна је употреба хомологираног ватро-отпорног одела, рукавица и возачких патика. Прихваћене хомологације су FIA-8856-2000 и SFI 3.2A/1 или више. Обавезна је и опрема испод одела (поткапа, доњи веш и чарапе) по спецификацији FIA-8856-2000 и SFI 3.3. Хомологација не мора бити важећа.

ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ

Све што Додатком "А" – техничким условима за возила није изричito дозвољено забарањено је.

Технички услови дефинисани Додатком "А" важе до 31.12.2019 године.

Измене, допуне и тумачења Додатка "А", искључиво су у надлежности Управног одбора Спорског ауто и картинг савеза Србије, а на такмичењима надлежност преузима Технички комесар такмичења.

Овај Додатак усвојен је на седници Управног одбора Спорског ауто и картинг савеза Србије, одржаној 09.05.2019 године, ступа на снагу даном његовог доношења и важи за такмичарску сезону у 2019 години.

**Директор техничке комисије
Спортског ауто и картинг савеза Србије**


Петар Матовић

**Спортски ауто и картинг савез Србије
Председник Управног одбора**


Станиша Лазарац