

На основу Члана 50. став 2 тачка 9) Статута Спортског ауто и картинг савеза Србије (у даљем тексту: Савез) Одбор за спорт на седници одржаној 30.01.2025 доноси:

ДОДАТАК "А"
ТЕХНИЧКИ ПРАВИЛНИК ЗА АУТОСЛАЛОМ
У НАЦИОНАЛНОМ ШАМПИОНАТУ СРБИЈЕ ЗА 2025 ГОДИНУ

ОСНОВНЕ ОДРЕДБЕ

Члан 1.

Основни безбедносни и технички прописи за возила у ауто спортовима одређени су Додатком "Ј" Међународног спортског правилника FIA за текућу годину, и овим Додатком. У обавезне прописе спадају FIA Билтени, Билтени САКСС-а као и посебно штампана обавештења техничке комисије (у даљем тексту ТК) објављене у јавном гласилу САКСС-а.

Члан 2.

Овим Додатком одређују се технички услови за аутомобиле и возила која ће наступати у расписаним групама и класама за Национални шампионат Србије. Обухваћене су и посебне одредбе које не садржи Додатак (Appendix) "Ј" Међународног спортског правилника FIA за текућу годину, те су предочена и тумачења појединих одредби и нека изузећа од њих. Возила припремљена за такмичење морају у свему одговарати техничким захтевима у овом Додатку и припадајућим хомологацијским листовима. Та усклађеност прописима је обавезујућа од техничког пријема на такмичење, у току такмичења, па до уласка возила у затворено паркиште на крају. Било какво одступање од наведених прописа, без обзира на узрок, нема оправдања и за последицу може имати одбијање пријема на такмичење, односно брисање из резултата, уз покретања дисциплинског поступка против возача који је са таквим возилом наступио.

ГРУПА 1 – СЕРИЈСКИ АУТОМОБИЛИ

Члан 3.

1. Опште

1.1. То је група возила са саобраћајном дозволом и Техничком књигом возила за аутослалом (ТКВ). Возила не морају бити хомологирана.

2. Кабриолети

2.1. Отворена возила морају имати од произвођача уграђен заштитни лук или заштиту направљену у складу са захтевима члана 253. FIA Додатка J и потврђен од стране ТК САКСС-а. Возачева глава не сме бити изнад замишљене линије између врха ветробрана и заштитног лука. Кров на овим возилима мора бити затворен током целог такмичења.

3. Разврставање у класе

3.1. Разврставање у класе се спроводи према радној запремини мотора из саобраћајне дозволе.

3.2. Код турбо мотора, запремина цилиндара множи се са коефицијентом 1,7 за бензинске моторе, а 1,5 за дизел моторе, а возило прелази у класу која одговара тако добијеној фиктивној запремини. Возило подлеже свим захтевима, као да је тако повећана запремина, његова стварна запремина.

3.3. У случају wankel мотора запремина мотора се израчунава у складу са чланом 252.3.2 FIA Додатка J.

4. Тежина возила

4.1. Возило за време такмичења мора имати (најмање) тежину оригиналног возила из саобраћајне дозволе (тачка Г) са толеранцијом од -5%. Тежина се мери у затеченом стању и мора бити у прописаним границама током целог тока такмичења. Није допуштено скидање/уклањање оригиналне опреме и делова возила.

4.2. Тежина оригиналног возила је укупна тежина возила са пуним резервоаром горива и свим течностима без возача.

5. Мотор

5.1. Мотор мора бити оригиналан, фабрички уграђен од произвођача.

5.2. Нису дозвољене никакве преправке на мотору.

5.3. Уложак филтера ваздуха је серијски и не сме бити жичани. Код мотора са карбуратором дозвољено је заменити карбуратор другим, истих карактеристика, али кућиште филтера за ваздух мора остати оригинално.

6. Издувни систем

6.1. Издувни систем мора бити оригиналан.

7. Пренос снаге

7.1. Мењач, ламела, диференцијал морају бити оригинални.

8. Кочни систем

- 8.1. Кочни систем мора бити оригиналан.
- 8.2. Кочне плочице су слободне, али морају бити у функцији.
- 8.3. Кочна црева су слободна, али морају бити у функцији.

9. Управљачки систем

- 9.1. Управљачки систем мора бити оригиналан.
- 9.2. Волан је произвољан.

10. Ослањање

- 10.1. Систем ослањања мора бити оригиналан.
- 10.2. Дозвољена је замена опруга и амортизера серијске производње уз услов да принцип рада и висина остану непромењене.

11. Точкови и пнеуматици

- 11.1. Дозвољена је употреба наплатака (фелни) према фабричкој документацији произвођача наведених у техничкој документацији возила (које је произвођач предвидео за тај тип/варијанту возила). Возач је дужан да покаже техничку документацију возила.
- 11.2. Пнеуматици морају бити хомологиране за јавни саобраћај (носити хомологацијски број уз ознаку DOT, "E" или "e" у кругу). Током такмичења дубина шаре на газећем слоју пнеуматика не сме бити мања од 2 mm (на $\frac{3}{4}$ површине газећег слоја).
- 11.3. Није дозвољена уградња проширивача трага точкова.
- 11.4. Пнеуматици који нису дозвољене су:
 - Протектирани пнеуматици – није дозвољен ни један модел,
 - Hoosier – није дозвољен ни један модел,
 - Continental - модел Conti Force Contact,
 - Dunlop – модели Sport Maxx Race; Sport Maxx GT600; Sport Maxx Race 2 и Direzza - сви модели,
 - Goodyear – модел Eagle F1 Supercar 3R,
 - Kumho – модели Ecsta V720 ACR; Ecsta V70A; Ecsta C03; TM02; TW02 и KU36, Michelin - са ознаком "CUP" и "Super Sport" у називу модела пнеуматика,
 - Pirelli – модели P Zero Corsa (PZC4); P Zero Corsa System и P Zero Trofeo R,
 - Yokohama – модели ADVAN A048; ADVAN A052 и све гуме са "A" ознаком у називу модела,
 - Bridgestone – модели RE-71R и све гуме са "RE" ознаком у називу модела, Falken – модел Azenis RT615K+,
 - Hankook – све гуме са "Z" ознаком у називу модела, Nankang - модели NS2R и AR1,
 - Toyo - модели Proxes R888R; Proxes R888 i Proxes R1R Federal - модели 595 RS-R и 595 RS-PRO,
 - DMACK – DMT модели,
 - Сви остали модели пнеуматика са ознаком DOT, који имају карактеристике спортских/тркачких пнеуматика, а не налазе се на напред датом списку забрањених.

12. Резервни точак и опрема

- 12.1. За време такмичења опрема/алат и резервни точак могу бити у возилу, али морају бити прописно причвршћени.

13. Каросерија

- 13.1. Каросерија мора бити оригинална и никаква појачања и преправке нису дозвољене.
- 13.2. Дозвољено је сервисирање возила и замена дотрајалих или оштећених делова.
- 13.3. Дозвољена је уградња додатних копчи поклопца мотора и пртљажника.
- 13.4. Није дозвољено проширивање серијских блатобрана.
- 13.5. Број ретровизора не сме бити промењен.
- 13.6. Ветробранско стакло мора бити вишеслојно и сигурносно.
- 13.7. Број брисача не сме бити промењен.

14. Кокпит

- 14.1. Унутрашњост возила мора остати оригинална. Сва додатна опрема, која нема утицаја на понашање возила, дозвољена је без ограничења. Опрема, везана за изглед, односно побољшање удобности (комфора), унутрашњости возила (осветљење, грејање, радио, итд.), не сме утицати, чак ни посредно на рад мотора, управљање, чврстоћу возила, трансмисију, кочење и понашање возила на путу.

15. Сви предмети који се налазе у унутрашњости возила морају бити причвршћени.

16. Заштитни кавез

- 16.1. Уградња заштитног кавеза није дозвољена.

17. Сигурносни појасеви

- 17.1. Употреба сигурносних појасева је обавезна.
- 17.2. Сигурносни појасеви морају остати оригинални. Забрањена је уградња спортских појасева у 4, 5 или 6

тачака.

18. Седишта

18.1. Седишта морају остати оригинална. Забрањена је уградња спортског седишта за возача.

19. Светла

19.1. Дозвољена је уградња додатних светала у складу са захтевима Закона о безбедности у саобраћају.

20. Противпожарни апарат

20.1. Уградња противпожарног апарата није обавезна, али се препоручује. У случају уградње противпожарног апарата, важе услови члана 20. из правилника за Групу 2 – Спринт.

ГРУПА 2 – СПРИНТ АУТОМОБИЛИ

Члан 4.

1. Опште

1.1. То је група возила која мора имати Техничку књигу возила за дисциплину аутослалом (ТКВ). Возила не морају бити хомологирана. У односу на серијске (стандардне) аутомобиле, возила ове групе могу бити преправљана, али у складу са захтевима овог Додатка.

2. Кабриолети

2.1. Отворена возила морају имати од произвођача уграђен заштитни лук или заштиту направљену у складу са захтевима члана 253. FIA Додатка J и потврђен од стране ТК САКСС-а. Возачева глава не сме бити изнад замишљене линије између врха ветробрана и заштитног лука. Кров на овим возилима мора бити затворен током целог тока такмичења.

3. Разврставање у класе

3.1. Разврставање у класе се спроводи према радној запремини мотора из саобраћајне дозволе или Техничке књиге возила (ТКВ) за дисциплину аутослалом.

3.2. Код турбо мотора, запремина цилиндара множи се с коефицијентом 1,7 за бензинске моторе, а 1,5 за дизел моторе, а возило прелази у класу која одговара тако добијеној фиктивној (еквивалентној) запремини. Возило подлеже свим захтевима, као да је тако повећана запремина, његова стварна запремина.

3.3. У случају wankel мотора, запремина мотора се израчунава у складу са чланом 252.3.2 FIA Додатка J.

Маса возила

3.4. Прописане масе возила, према радној запремини мотора, у току такмичења, приказане су у табели која следи. За остале запремине важи члан 255.4 FIA Додатка J.

Радна запремина мотора	Минимална маса возила
До 1.250 ccm	650 kg
Од 1.251 до 1.600 ccm	750 kg
Од 1.601 до 2.000 ccm	850 kg
Преко 2.000 ccm	У складу са FIA додатком J 277.3 + 200 kg

4. Мотор

4.1. Мотор је слободан уз следеће услове:

- мора бити уграђен на истом месту, као оригиналан мотор (напред, позади, итд.);
- мора бити исте врсте (отто, дизел, итд.), мора имати исти број цилиндара и начин хлађења као оригинални мотор;
- стварна или фиктивна запремина накнадно уграђеног мотора, не сме бити већа од 100 % највеће запремине мотора, који је уграђиван у неку варијанту тог типа возила.

ПРИМЕР: (у Фиат Уно се не сме уградити мотор радне веће запремине мотора, од оне који се добије кад стварна запремина мотора Уно 75 и.е. помножи са 2, што износи $1.498 \text{ cm}^3 \times 2 = 2.996 \text{ cm}^3$).

- моторни простор и кабина морају бити физички одвојени чврстом, пуном, не горивом преградом. Код оваквих возила резервоар за гориво не сме бити у моторном простору.

5. Издувни систем

5.1. Издувни систем је слободан.

5.2. Ниво буке, не сме бити већи од 98 db (A), мерено FIA методом.

6. Пренос снаге

6.1. Мењач, ламела, диференцијал су произвољни.

6.2. Мењач (кутија мењача) се мора налазити у истом положају у односу на мотор као и на оригиналном

возилу.

7. Кочни систем

- 7.1. Кочни систем се сме преправити. Ручна кочница мора бити уграђена и мора бити у функцији.
- 7.2. Регулатор силе кочења је слободан.

8. Управљачки систем

- 8.1. Преносни однос управљачког система је слободан.
- 8.2. Дозвољена је уградња серво-механизма.
- 8.3. Волан је слободан

9. Ослањање

- 9.1. Дозвољена је дорада оригиналног система ослањања.
- 9.2. Није дозвољена замена оригиналних делова система ослањања, деловима другог типа и врсте.
- 9.3. Дозвољена је замена опруга и амортизера, уз услов да њихов принцип рада остане непромењен.
- 9.4. Дозвољена је уградња (или изградња) попречних стабилизатора.

10. Точкови и пнеуматици

- 10.1. Димензије наплатака и пнеуматика су слободне.
- 10.2. Пнеуматици су слободни, али се не могу користити протектирани пнеуматици.
- 10.3. Дозвољена је уградња проширивача трага точкова, али да точкови остану наткривени блатобраном (у складу са чланом 255.5.4 FIA Додатка J).

11. Резервни точак и опрема

- 11.1. За време такмичења опрема/алат и резервни точак могу бити у возилу, али морају бити прописно причвршћени.

12. Каросерија

- 12.1. Каросерија мора остати оригинална, али су појачања и преправке дозвољене.
- 12.2. Појачања делова вешања, шасије и каросерије су допуштена, али да додат материјал прати изворни облик (дела који се појачава) и да је у додиру с њим.
- 12.3. Поклопац мотора и пртљажника може бити замењен композитним (пластичним) или алуминијумским, али облик мора остати исти.
- 12.4. Проширења блатобрана су дозвољена под условом да се ширина оригиналног возила не повећа за више од 10 %. Проширења морају бити изведена од метала или тврде пластике без оштрих ивица и морају бити трајно причвршћена.
- 12.5. На каросерији/шасији између тачака учвршћења ослањања исте осовине (са обе стране уздужне осе возила) дозвољено је постављање цеви за појачање.
- 12.6. Дозвољена је уградња додатних копчи поклопца мотора и пртљажника.
- 12.7. Дозвољено је уклањање оригиналних браника.

13. Стакла на возилу

- 13.1. Ветробранско стакло мора бити израђено од вишеслојног сигурносног стакла (са хомологацијском ознаком) без затамњења, док се остала (оригинална) сигурносна стакла, могу заменити прозирном (сигурносном) пластиком (поликарбонатом) дебљине најмање 4 mm. Пластична стакла морају бити причвршћена оригиналним (гуменим) кедерима.
- 13.2. Употреба затамњених прозора/сигурносних фолија, дозвољена је само на задњим бочним стаклима и задњем стаклу, али да је са удаљености од 5 m, могуће видети возача и унутрашњост возила. Препоручује се постављање безбојне фолије на предњим бочним прозорима.
- 13.3. На возачевим вратима је дозвољено уградити клизни прозорчић.
- 13.4. Мора постојати најмање један брисач ветробранског стакла.

14. Кабина (кокпит)

- 14.1. Унутрашњост возила мора остати серијска осим следећих изузетака:
 - Опрема која се налази испод контролне табле и која није њен саставни део, можесе уклонити;
 - Дозвољено је уклањање дела средишње конзоле;
 - Дозвољено је уклањање звучне изолације на возилу;
 - Дозвољена је замена тапацирунга врата, другим материјалом, минималне дебљине 0,5 mm;
 - Дозвољено је уклањање облоге са пода и крова;
 - Систем за климатизацију (air condition) се може уградити или изградити, као и систем за грејање кабине;
 - Полица која је смештена испод задњег прозора код двоволуменских возила може се изградити;
 - Инструменти су слободни.

15. Заштитни кавез

- 15.1. Уградња заштитног кавеза је препоручена према одредбама Члана 253.8.3.3 - FIA Додатка J.

16. Сигурносни појасеви

- 16.1. Употреба сигурносних појасева је обавезна.
- 16.2. Употреба FIA сигурносних појасева у 4, 5 или 6 тачака је препоручена (*може бити и са истеклом хомологацијом*). За возила у којима је извршена изградња било ког дела ентеријера употреба FIA сигурносних појасева у 4, 5 или 6 тачака је обавезна.

17. Седишта

- 17.1. Препоручује се уградња FIA хомологираног седишта за возача (*може бити и са истеклом хомологацијом*). У случају изградње сувозачког седишта и/или задње клупе обавезна је уградња FIA хомологираног седишта за возача (*може бити и са истеклом хомологацијом*).

18. Светла

- 18.1. Дозвољена је замена главних светала и светлосно сигналних уређаја уметцима истог облика.

19. Ватрогасни апарат

- 19.1. Уградња апарата за гашење пожара је обавезна.
- 19.2. Апарат за гашење пожара у возилу мора бити са најмање 2 kg средства за гашење.
- 19.3. Апарат мора бити адекватно причвршћен са најмање 2 металне обујмице са копчама сходно Члану 253.7.3.6 - FIA Додатак J.

20. Акумулатор

- 20.1. Акумулатор је произвољан, као и његов положај уз услов да ако је постављен у кабини (кокпиту) мора бити причвршћен и заштићен сходно Члану 253.5.8.3 – FIA Додатка J.

21. Резервоар за гориво

- 21.1. Серијски резервоар се сме заменити сигурносним FIA хомологираним резервоаром (спецификација FT5-1999, FT3.5-1999 или FT3-1999), али не сме бити старији од 10 година.
- 21.2. Резервоар може бити смештен на оригиналном положају или унутар пртљажног простора и мора задовољавати захтеве наведене у Члану 253.14. - FIA Додатка J.

ГРУПА 3 – СПОРТ АУТОМОБИЛИ**Члан 5.****1. Уопштено**

- 1.1. То је група аутомобила која је по FIA и/или правилнику САКСС-а сврстана у групу N, A, R (Rally2, Rally3, Rally4, Rally5), H или E. Возила ове групе морају у потпуности одговарати прописима FIA и додацима за напред наведене групе и/или Додатку „А“ САКСС-а. Ова возила могу имати истеклу хомологацију.
- 1.2. У ову групу возила се могу уврстити и возила која не припадају Групи 1 и 2, а нису сврстана по FIA-и и/или САКСС-у у неку од горе наведених група, али морају испуњавати безбедносне услове.

СИГУРНОСНА ОПРЕМА ВОЗАЧА**Члан 6.****1. Кацига**

- 1.1. Препоручено је коришћење кацига компатибилних са системом FHR/HANS сходно FIA техничком листу број 41. У возилима код којих није могуће деактивирати ваздушни јастук за возача, препоручује се употреба отворене (Jet) кациге.
- 1.2. У Групи 1, обавезно је коришћење кациге са најмање ECE 22/05 хомологацијом (велико "E" у кругу).
- 1.3. У Групи 2 и 3, обавезно је коришћење кациге сходно стандардима наведеним у FIA техничком листу број 25.
- 1.4. Дозвољено је коришћење кацига са истеклом хомологацијом.
Кациге морају бити у добром стању и без оштећења која би могла утицати на њихову заштитну улогу.

2. Систем за заштиту главе и врата

- 2.1. Препоручено је коришћење система за заштиту главе и врата (FHR/HANS) у складу са FIA техничким листом број 36.
- 2.2. Забрањено је коришћење било каквог уређаја или система за заштиту главе и врата који није у складу са FIA стандардом 8858.

3. Одећа и обућа возача

- 3.1. У Групи 1 обавезна је употреба тркачког одела (комбинезона) и возачких дубоких патика, а препоручена употреба рукавица које покривају зглобове.
- 3.2. У Групи 2 обавезна је употреба хомологованог ватро отпорног одела (комбинезона), а препоручена употреба доњег веша дугих рукава и ногавица, подкапе, чарапа, рукавица и возачких патика по спецификацији FIA 8856-2000.
- 3.3. У Групи 3 обавезна је употреба хомологованог ватро отпорног одела (комбинезона), доњег веша дугих

рукава и ногавица, подкапе, чарапа, рукавица и возачких патика по спецификацији FIA 8856-2000.

3.4. Дозвољено је коришћење одеће и обуће са истеклом хомологацијом.

КОНТРОЛЕ

Члан 7.

За сваки уложени приговор на техничку исправност возила, улагач приговора дужан је да Директору такмичења, или особи која је овлашћена за примање приговора, депонује кауцију у готовини, која се одређује на основу следећег норматива:

1. Контроле које се могу обавити одмах и не захтевају расклапање елемената код аутомобила, за све класе и групе:

а) Мерење возила:

✓ Мерење масе возила 2.000,00 дин

б) Визуелна контрола возила:

✓ Димензија возила 2.000,00 дин

✓ Сигурносна и остала опрема 2.000,00 дин

✓ Мерање ширине трагова точкова 2.000,00 дин

✓ Друге сличне визуелне контроле 2.000,00 дин

✓ Кочиони и управљачки механизам 5.000,00 дин

✓ Преносни односи мењача и диференцијала (у склопу) 10.000,00 дин

Ове контроле и налази морају бити урађени у току дана.

2. Контроле које захтевају демонтажу склопова и подсклопова, код возила:

а) Контрола мотора без изградње из возила (демонтажа главе мотора и контрола свих елемената која се може обавити на овај начин):

✓ За возила до 1.250 см 15.000,00 дин

✓ За возила од 1.251 до 1.600 см 18.000,00 дин

✓ За возила од 1.601 до 2.000 см 20.000,00 дин

✓ За возила преко 2.000 см 25.000,00 дин

б) Контрола мотора са изградњом из возила

✓ За возила до 1.250 см 25.000,00 дин

✓ За возила од 1.251 до 1.600 см 25.000,00 дин

✓ За возила од 1.601 до 2.000 см 30.000,00 дин

✓ За возила преко 2.000 см 30.000,00 дин

3. Контроле које захтевају демонтажу склопова и подсклопова, код возила:

а) Контрола мењача и диференцијала:

✓ За возила до 1.250 см 12.000,00 дин

✓ За возила од 1.251 до 1.600 см 15.000,00 дин

✓ За возила од 1.601 до 2.000 см 20.000,00 дин

✓ За возила преко 2.000 см 20.000,00 дин

За евентуалне приговоре који нису обухваћени овим нормативом, Технички делегат одређује кауцију на лицу места, коју усваја Спортска комисија такмичења.

За комплетну проверу возила из Групе 1 и 2 која обухвата проверу мотора и мењача као и визуелне контроле без изградње делова, укупан износ је 40.000,00 динара. Приликом обрачуна трошкова за контролу возила и класификације прекршаја, узимаће се у обзир свака позиција, посебно из табеле за нормативе трошкова (тачке 1. до 3).

Из депонованог износа кауције исплаћују се трошкови за рад Техничког делегата за сваки дан ангажовања, после одржаног такмичења у износу од 7.000,00 РСД.

Технички делегат, поред напред наведеног, има право на надокнаду трошкова проистеклих до правоснажности налаза (накнада за мерење, телефонске разговоре, накнадне трошкове доласка ради присуствовања другостепеним органима, и сл.). Из наведених кауција издвајају се и надокнаде за проистекле трошкове, за лица која су накнадно ангажована у вези решавања спорног предмета.

У случају да се истовремено контролише више возила, Технички делегат има право да укључи у рад и друга лица која морају поседовати важећу лиценцу судије са специјалношћу "ТК". Ангажованим лицима се из депонованог износа кауције исплаћују трошкови за рад у износу од 5.000,00 РСД за сваки дан ангажовања после одржаног такмичења.

Кончан обрачун се прави по правоснажности налаза Техничког делегата (када прођу сви рокови за жалбе).

Ако је приговор неоснован (возило је исправно), возачу чије је возило контролисано, припада следећа надокнада:

- Под тачком 1, под а) и под б) нема надокнаде;

- Под тачком 2, примењиваће се нормативи и ценовници овлашћених сервиса за дотично возило.

Возачу, поред наведених трошкова, за довођење возила у исправно стање по нормативу овлашћеног сервиса, следује и надокнада:

Под тачком а)

- ✓ заптивни материјал за главу мотора,
- ✓ моторно уље високог квалитета (1 литар),
- ✓ течност за хлађење (2 литра),

Под тачком б)

- ✓ заптивни материјал за мотор комплет,
- ✓ моторно уље високог квалитета (цела количина) филтер уље,
- ✓ течност за хлађење (цела количина),
- ✓ трошкови за елементе које произвођач возила предвиђа за замену приликом демонтаже (завртњи главе, завртњи клипњаче и сл.).

Под тачком 3

- ✓ заптивни материјал,
- ✓ уље мењача или диференцијала високог квалитета у целисти,
- ✓ елементи које предвиђа произвођач за замену приликом демонтаже (разни завртњи и сл.).

У случају да неко од возача захтева да се контрола возила обави на неком другом месту од оног које је предвидео организатор, сви трошкови произашли из промена места (шлеп-служба, додатне дневнице, превоз и сл.) падају на рачун тог возача, без обзира на исход контроле.

У случају да контрола и налаз не могу да се изведу истог дана, када је приговор уложен, поред наведених трошкова исплаћују се и сви остали трошкови проистекли дужим боравком лица која су вршила контролу. Уколико се приликом комплетне провере утврди да су мотор и мењач у складу са прописима, а пронађе се при визуелном прегледу преправка мањег обима возачу ће бити надокнађени трошкови мотора и мењача, а за поправку мањег обима бићесанкционисан.

ЗАВРШНЕ ОДРЕДБЕ

Члан 8.

Све што Додатком "А" није изричито дозвољено, забарањено је.

Технички услови дефинисани Додатком "А" важе за сва такмичења која се бодују за Национални шампионат Србије.

За све оно што није регулисано овим Додатком, примењиваће се одредбе других Додатака САКСС-а, Међународног спортског правилника FIA и његових додатака.

Измене, допуне и тумачења овог Додатка правилника, искључиво су у надлежности Одбора за спорт Спортског ауто и картинг савеза Србије, а на такмичењима надлежност тумачења преузима Технички комесар такмичења.

Овај правилник ступа на снагу осмог дана од дана објављивања на огласној табли Спортског ауто и картинг савеза Србије и веб презентацији.

**Председник Техничке комисије
Спортски ауто и картинг савез Србије**

.....
Миливоје Коцић, Председник

**Спортски ауто и картинг савез Србије
Председник Одбора за спорт**

.....
Срђан Вишњић

