

CROSS CAR TEHNILISED TINGIMUSED 2025

RAHVUSLIKE ERISUSTEGA

Kehtivad alates 01.03.2025

1. DEFINITSIOONID

1.1 Cross Car (XC)

Tagamootoriga neljarattalised üheistmelised maapealsed sõidukid, mis on mõeldud sõitmiseks ainult kõvakatteta või osalise kõvakattega radadel, toruraamile ehitatud šassiiga, millel peab olema ohutuspuur šassii kandva struktuurina vastavalt käesolevate tehniliste tingimuste artiklile 12. Tõukejõu saavutamine ja juhtimine peavad olema teostavad sõidukis istuva juhi poolt.

Sõidukid peavad olema tagaveolised.

Juhul kui pole teisiti määratletud, kehtivad kõik artiklid CrossCar (XC) kategooriale.

1.1.1 Ohtlikud konstruktsioonid

Sõiduki, mille konstruktsioon loetakse ohtlikuks, võib žürii võistluselt eemaldada.

1.2 Tehniline kaart

Enne võistlust peavad kõik võistlusautod läbima tehnilise kontrolli. Kontrolli eesmärk on tuvastada võimalike turvaohete ning teha kindlaks, et autod vastavad tehnilistele tingimustele. Erilist tähelepanu pööratakse raami ühenduskohtadele. Juhul kui auto ei vasta tehnilistele nõuetele või on ebaturvaline, ei saa see auto võistlustel osaleda. Võistleja isiklik turvavarustus peab olema puhas ja terve.

Iga auto kohta tuleb esitada ASN tehniline kaart, või „kuldne pass“.

2. LUBATUD VÕI KOHUSTUSLIKUD MODIFIKATSIOONID JA TÄIENDUSED

2.1 Kõik muudatused, mis pole käesolevate tehniliste tingimustega lubatud, on keelatud.

2.1.1 Valikuliste detailide paigaldamine on lubatud ainult vastavalt käesolevatele reeglitele.

2.2 Materjal

Juhul kui käesolevates reeglites pole selgesõnaliselt lubatud, on järgmiste materjalide kasutamine keelatud, välja arvatud juhul, kui need vastavad täpselt originaalosa või mootoriülekande homologeeritud osa materjalile:

- Titaanisegud
- Magneesiumisegud (kuni 3 mm paksused)
- Keraamika
- Komposiit või kiudmaterjal

Titaanisulamid on lubatud pidurisüsteemi kiire vabastamise ühenduste jaoks.

Komposiitmaterjalide (FIA Spordikoodeks Lisa J art 251.2.1.11.c) kasutamine on lubatud järgnevatele komponentidele:

- mootori homologeeritud osad
- välise õhufiltri kinnitused (art. 4.12)
- õhujuhtijad jahutuseks (kokpit, radiaator, vahejahuti, mootori lisaseadmed, pidurid)
- istmed

- kokpitis paiknevad kinnitused ja toed (välja arvatud istmete kronsteinid)
- sõitja jalatugi
- konsool / lülitite paneel
- kere kaitsed (küljed, põhi, rattakoopad)
- kere
- põhjakaitse
- mootoriruumis paiknevad toed ja kinnitused (välja arvatud mootori ja käigukasti kinnitused)
- kütusepaagi siseosad
- elektriühenduste karp
- piduriklotsid

2.3 Kruvid, mutrid, poldid

Juhul kui käesolevates määrustes pole selgesõnaliselt lubatud või kui see ei vasta täpselt originaalse osa materjalile, peavad kõik keermestatud kinnitused olema valmistatud rauapõhisest sulamist.

Nõue ei kehti mootori homologeeritud osadele.

2.3.1 Kahjustatud keermed

Kahjustatud keermeid on lubatud taastada uue keerme löikamisega, millel on sama sisemine läbimõõt (nn. helicoil-tüüp).

2.4 Kütus

2.4.1 Oksüdant

Ainult õhk võib olla kütuse oksüdandiks.

2.4.2

Variant EE (kehtib kuni 31.12.2026)

Lubatud on kasutada jaemüügi tanklate pakutavat kütust. Maksimaalne kütuse oktaanarv on 98 või Aspen 98+. Igasugused kütuselisandid on keelatud. Metanool ja E 85 on keelatud.

või

Variant FIA

Autod peavad kasutama kütuseid, mis vastavad Lisa J artikli 252-9.1 nõuetele.

2.5 Juhiabisüsteemid

Kui käesolevates määrustes pole selgesõnaliselt lubatud, on igasuguste sõiduki juhtimisabi süsteemide kasutamine keelatud (ABS, ASR, veojõukontroll, ESP...).

Igasugused taolised süsteemid tuleb välja lülitada.

2.6 Energia taaskasutus

Igasugune mootorist lähtuv energia taaskasutussüsteem on keelatud.

Väljalaskekollektorist lähtuv energia taaskasutussüsteem on keelatud.

2.7 Telemeetria / raadioside

Keelatud on kasutada ükskõik millist juhtmevaba infovahetussüsteemi sõiduki ja iga isiku / seadme vahel ajal, mil sõiduk viibib rajal.

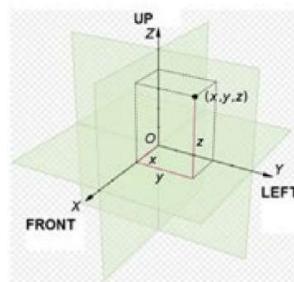
Käesolev definitsioon ei hõlma:

- Sõitja ja tiimi vahelist raadiosidet
- Ametliku ajavõtu transponderit
- Automaatset ajasalvestust

Ükski eelpool mainitud ülekandeandmetest ei tohi mingil viisil olla ühendatud auto teiste süsteemidega (v.a sõltumatu kaabel, mis on ühendatud ainult akuga). Pardal olevad andmete salvestid on lubatud.

Antud süsteemid, koos või ilma mälua, võiva lugeda ainult:

- ühe ratta kiirust
- X/Y/Z kiirendusandurit vastavalt järgmistele koordinaatidele:



- GPS infot
- ringiaegu
- homologeeritud elektroonilise kontrollploki ja tarkvara edastatud CAN-võrku.

Andmete edastamine raadioside ja/või telemeetria kaudu on keelatud. Käesolev reegel ei hõlma pardakaameraid. Siiski peavad seadmed ja nende kinnitused esmalt olema heaks kiidetud tehnilises kontrollis.

2.8 GPS seadmed

GPS-seadmed on lubatud, kui:

- neil ei ole juhtme- ega traadita ühendust ühegi auto elektroonilise süsteemiga. See hõlmab eelkõige armatuurlauda, mõõdikuid, mootori juhtploki jms.

2.9 Pardakaamera

Kaamera kinnituseade peab taluma 25g aeglustust ilma lahti tulemata, peab asuma kokpitis ning olema tehnilise kontrolli poolt heaks kiidetud. Kaamera ei tohi takistada juhi nähtavust, väljumist ega päästmist hädaolukorras.

3. Cross car üldine kirjeldus

3.1.1 Sõiduki maksimaalsed dimensioonid

Pikkus: 2600 mm (ilma summutita)

Laius: 1600 mm (ilma poritiibadeta)

Kõrgus: 1480 mm (ilma radiaatori õhukogu ja katusenumbrita)

3.1.2 Õhukogu

Vesijahutusega autodel on lubatud kuni 150 mm kõrgune õhukoguja katuse kohal kogu selle laiuses ja samuti õhukogujad külgedel mõlemal pool peakaart, mis ei tohi ulatuda üle 150 mm peakaarest.

3.1.3 Telgedevahe

Telgede vahe ja rööbe on vabad eelpool antud mõõtmete piirides.

3.1.4 Kliirens

Auto ükski osa ei tohi puudutada maad, kui kõik rehvid ühel küljel on tühjad. Seda testi tuleb läbi viia tasasel pinnasel võistlusolukorras (koos sõitjaga autos).

3.2 Kaal

3.2.1 Auto minimaalne kaal:

600cc / 850cc / 890 cc (FIA) kaal koos juhiga min 425 kg.

750cc kaal koos juhiga min 460 kg.

3.3. Ballast

3.3.1.

Variant EE (kehtib kuni 31.12.2026)

Autole võib lisada ballasti. Ballasti (lisaraskus) ühe tüki kaal ei tohi ületada 10 kg. Ballasti võib olla lisatud maksimaalselt 40 kg. Põhjaplaadile on lubatud ballasti lisada kuni 20 kg. Kõik lisaraskused peavad olema tugevad ja monoliitsed ning kinnitatud auto šassiile/raamile ja/või põhjale. Ballast peab olema selgesti nähtaval kohal.

Põhjaplaadile kinnitatud ballast peab olema kinnitatud poltidega, mis läbivad masina põhjaplaati. Poldi avasid peavad ümbritsema minimaalselt 20mm diameetriga seibid. Igal ballast peab olema kinnitatud vähemalt nelja 8mmpoldiga ja lukustusmutriga. On soovituslik kasutada pigem paksemat kui laiemat ballasti.

või

Variant FIA

Minimaalse kaalu saavutamiseks võib autosse paigaldada ühe või mitu lisaballasti, juhul kui need on tugevad ja ühtsed plokid ning fikseeritud ja korralikult kinnitatud šassiile tööriistade abil kokpitist väljapoole põranda tasemele. Kinnitused peavad taluma pidurdusjõudu kuni 25 G.

3.3.2 Mõõtmine

Kõik mõõtmised tuleb sooritada auto paiknemisel tasasel horisontaalpinnal.

4. MOOTOR

4.1 Üldised tingimused

Igasugused muudatused võrreldes homologeeritud mootoriga on keelatud väljaarvatud juhul, kui need on selgesõnaliselt käesolevate määrustega lubatud.

4.1.1

Variant EE (kehtib kuni 31.12.2026)

Lubatud on mootorid: 4-takti, 3 kuni 4-silindrit 600cc, 750cc, 850cc või 890cc mootor, seeriatoomises olevalt mootorrattalt (Lubatud mootorite loetelu lisades 1 ja 2). Mootorit peab olema toodetud vähemalt üks aasta.

Mootori sees võib kasutada vaid selle mootori tootja poolt määratud originaalosi. Tehnilisele kontrollile tuleb näidata ette mootori tootja poolt koostatud remondimanuaal.

Lubatud on muuta vaid remondimanuaalis ettenähtu piires järgmisi osi: silinder, plokikaas, sisse- ja väljalaskekanalid, mootori plokk, karter, kepsud, kolvid, hooratas, nukkvõllid. Karterit on lubatud ümber ehitada õlituse parandamise eesmärgil.

Mootor peab asetsema juhi istme taga.

Kasutada võib vaid FIA (Mectronic) või margipõhist originaalaju. Lubatud on kasutada süsteeme nagu näiteks Power Commander või muud sarnast süsteemi, et muuta kütusesegu ja süüdet.

Mootori maksimaalpöördeid võib võrreldes originaaliga tõsta kuni 500 rpm.

Süütekatkesti on lubatud.

Lubatud mootorite nimekiri – Lisa 1

või

Variant FIA

Lubatud mootorite nimekiri – Lisa 2

4.2 Mootoriasend ja kalle

Vaba.

4.3 Mootorikinnitused

Vaba.

4.4 Tihendid

Vabad, välja arvatud plokikaanetihend.

4.5 Sissepritse

4.5.1

Variant EE (kehtib kuni 31.12.2026)

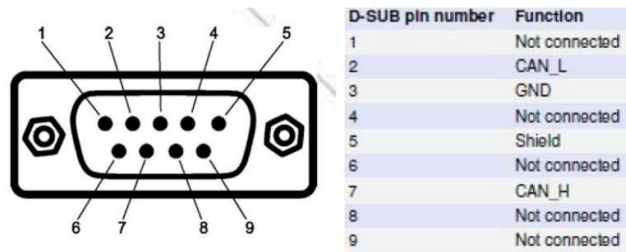
Sissepritse peab olema orginaal.

või

Variant FIA

Homologeeritud. Sõidukis tohib olla ainult üks ECU, mille paigutus on vaba. Sõidukisse on keelatud paigaldada elektroonilisi seadmeid peale armatuurilaua ja/või andmesalvesti. Kõik muud seadmed peavad olema ainult passiivsed andurid. Juhtmestik peab rangelt vastama ECU tarnija esitatud

skeemile. ECU liidese pistik, standardne 9-PIN D-SUB emane pistik, peab asuma kokpitis ja olema igal ajal ligipääsetav ilma osasid eemaldamata. D-SUB pistiku kirjeldus on toodud joonisel 279B-15.



Joonis 279B-15

4.6 Süütesüsteem

Homologeeritud.

Süüteküünalde mark ja tüüp on vaba, samuti juhtmed. Keraamika kasutamine süüteküünalde jaoks on lubatud.

4.7 Dünamo, generaator, aku

Dünamod ja generaatorid võib eemaldada, kuid igal sõidukil peab olema pardal aku.

On keelatud kasutada väliseid energiaallikaid auto mootori käivitamiseks nii stardirivis kui ka võistluse ajal.

4.8 Starter

Autos on kohustuslikelektri- või muu energiaallikaga starter, mida sõitja saab kasutada istudes.

On keelatud kasutada väliseid energiaallikaid auto mootori käivitamiseks nii stardirivis kui ka võistluse ajal.

4.9 Väljalaskesüsteem

4.9.1

Variant EE (kehtib kuni 31.12.2026)

Peab olema kasutatud summutit. Väljalaskesüsteemi võib muuta või vahetada. Väljalaskes peab olema summuti (helivaigistaja). Väljalaske lõpp võib auto kere paneelidest ulatuda max 100 mm väljapoole.

või

Variant FIA

Väljalaskesüsteem peab vastama homologeeritud mõõtmetele. Väljalasketorude keskmine pikkus peab jääma Cross Car mootori homologatsioonivormides näidatud tolerantsidesse. See peab sisaldama homologeeritud summutit ja üht FIA Tehnilises Nimekirjas nr 8 (<https://www.fia.com/regulation/category/761>) loetletud katalüsaatoritest. Väljalasketoru ots peab paiknema auto tagaosas, tagapool tagatelge, vähemalt 200 mm kõrgusel maapinnast ja auto perimeetri sees. Allapoole suunatud väljalasketoru otsikud on keelatud.

4.9.2 Katalüsaator

Homologeeritud katalüsaatori sisselaske- ja väljalaskekoonuseid ning kinnitusi võib lisada ja/või muuta.

Homologeeritud katalüsaator on kohustuslik alates 01.01.2027

4.10 Väljalaskesüsteemi kuumakaitse

Lubatud:

- Otse väljalaskesüsteemil
- Komponentidel, mis asuvad väljalaskesüsteemi lähedal, ja eemaldatavad ainult tööriistade abil.

Piisav kaitse vältimaks kuumade torude põhjustatud põletusi peab olema tagatud.

4.11 Müratase

4.11.1 Maksimaalne lubatud müratase 100 dB (A) 4500 p/min juures. Müra peab olema mõõdetud vastavalt FIA müramõõtmiseprotseduurile, kasutades sonomeetrit, millel on "A" ja "SLOW" seadistus, 500 mm kauguselt ja 45° nurga all väljalaskest samal kõrgusel kui heitgaasi väljalaske ava.

4.11.2 Korraldajal on õigus seada võistluselautode mürataseme piirangmadalamale kui 100 dB, eeldusel, et see teatatakse sõitjatele võistlusjuhendiga.

4.12 Õhufiltri korpus

4.12.1

Variant EE (kehtib kuni 31.12.2026)

Õhufiltri korpus ja filter on vaba.

või

Variant FIA

Homologeeritud.

Muudatused ei ole lubatud. Õhufiltri korpuse ülesvoolu on lubatud lisada üks või mitu toru (liimitud ja/või poltidega kinnitatud õhufiltri korpuse külge) üksnes väliste õhufiltrite ühendamise eesmärgil, ilma et see muudaks õhufiltri korpuse sisselaske ristlõiget. Originaalne õhufilter võib olla eemaldatud.

4.13 Sisselaskekollektor

Homologeeritud.

4.14 Drosselklapi korpus

Homologeeritud.

Juhul kui teise drosselklapi korpust ei juhita homologeeritud ECUga, võib selle asendi blokeerida.

4.15 Drosselklapijam

Peab olema varustatud piisavalt tugeva vedruga sundsulgemiseks ajami rikke korral.

4.16 Õhufilter

Asend ja arv on vabad.

Põlemiseks vajalikku õhku ei tohi võtta kokpitist

4.17 Vesiradiaator

Radiaator ja selle maht on vabad.

Radiaatoriasend:

Vaba, aga ei tohi paikneda ega olla nähtav kokpitist. Peab paiknema kere sisemuses.

Radiaatorile eelnevad õhuvoolikud ja samuti veetorud on vabad.

4.18 Jahutussüsteem

Veepump peab olema homologeeritud v. a. Suzuki GSXR 750, mille veepump on vaba.

Termostaat on vaba, samuti on vaba ka juhtsüsteem ja temperatuur, millal ventilator sisse lülitub.

Radiaatorikork ja selle lukustussüsteem on vabad.

Paisupaak on vaba, tingimusel et uute paakide maht ei ületa 2,5 liitrit.

Mootoriplokist väljaspool asuvad veevoolikud ja nende lisad on vabad.

Lubatud kasutada erinevast materjalist ja/või diameetriga voolikuid.

Ükski jahutussüsteemi osa ei tohi paikneda kokpitis.

Ventilaatorid ja nende asukoht on vabad, samuti ka nende juhtmed.

Radiaatorikärje tagumise pinna ja ventilaatori labade tagumise osa vaheline kaugus peab olema maksimaalselt 150 mm igal ajahetkel.

Radiaatorikärje ja jahutusventilaatori vahele võib paigaldada kanali.

Igasugune süsteem, mis pritsib vett mootori veeradiaatorile, on keelatud.

4.19 Mootori õlijahutus

Õlipump vastavalt homologatsioonile v. a. Suzuki GSXR 750, mille õlipump on vaba.

Õliradiaatorid ja nende ühendused on vabad, aga ei tohi ulatuda väljapoole kere perimeetrit.

Ükski jahutussüsteemi osa ei tohi paikneda kokpitis.

4.20 Õlipaak, paisupaak, õli- ja vesiradiaatorid

Peavad olema kokpitist eraldatud vaheseintega, et kütusepaagi/radiaatorilekke korral ei pääseks vedelik kabiini.

Iga õli sisaldav paak peab asuma sõiduki põhistruktuuris.

4.21 Remont

Järgnevaid detaile võib parandada keevitades:

- plokikaanekate
- plokikaas
- mootoriplokk
- karteripõhi
- sisselaske- ja väljalaskekollektorid
- käigukastikorpused

Keevitus peab piirnema remonditava alaga, järgima detaili kuju muutmata detaili funktsiooni ja jõudlust.

Kahjustatud tüübliaugu võib parandada kasutades maksimaalse seinapaksusega 4 mm puksi, mille pikkus ei ületa 2 mm algse ava sügavusest.

Kahjustatud keermeid on lubatud taastada uue keerme lõikamisega, millel on sama sisemine läbimõõt (nn. helicoiltüüp).

4.22 EGR klapid

Võib eemaldada ja kinni katta.

4.23 Ketikaitse

Ühe (1) ketikaitse kinnituseendi võib mootori plokilt eemaldada.

5. KÜTUSESÜSTEEM

5.1 Kütusesüsteem (välja arvatud kõrgsurvepumbad)

Kütusepumbad (ka nende arv) on vabad eeldusel, et need on paigutatud:

- kas kütusepaaki,
- või kütusepaagist väljapoole kaetuna vedeliku- ja tulekindla kattega ja asetsema väljapool kokpiti.

Kütusesurve ei tohi olla suurem kui mootori homologatsioonis määratud.

Lisada võib kütusefiltreid maksimaalse mahutavusega 0,5 l.

5.2 Kütusetorud

5.2.1

Variant EE (kehtib kuni 31.12.2026)

Kütusevoolikud peavad olema turvaliselt klambritega kinnitatud.

või

Variant FIA

Painduvad kütusevoolikud peavad olema nn lennunduses kasutatavate kvaliteediga.

Paigaldus on vaba eeldusel, et järgitakse FIA Spordikoodeksi Lisa J art 253.3.

Automaatne väljalülitusklapp vastavalt FIA Spordikoodeksi Lisa J art 253.3.3 on kohustuslik.

5.3 Kütusepaak

5.3.1

Variant EE (kehtib kuni 31.12.2026)

Kütusepaak on vaba, kuid selle maht ei tohi ületada 12 liitrit. Soovituslik on kasutada turvapaaki ja õhutussüsteemi. Paak peab olema kinnitatud turvaliselt väljaspool kokpiti. Kui paak asetseb peakaare taga, on lubatud peakaart muuta 40mm ulatuses. Kui paak asetseb mujal tuleb see ümbritseda 30mm diameetriga torudest konstruktsiooniga. Kui paak asub mootorile või summutile lähemal kui 200mm peab see olema isoleeritud kuumakindla ekraaniga. Kui paak asub juhi kõrval, auto küljel, peab see olema isoleeritud kokpitist vedelikukindla metallist ekraaniga.

Kütuse hoidmine autos temperatuuril vähem kui 10°C alla ümbritseva õhutamperatuuri on keelatud.

või

Variant FIA

FIA homologatsioon.

Kütusepaagi asukoht peab vastama järgmistele tingimustele:

Keelatud paigaldada kokpitti, peab paiknema külgvaates istme taga ja eraldatud kokpitist tulekindla vaheseinaga.

Peab olema paigaldatud piisavalt kaitstud asukohta auto põhistruktuuris ja kindlalt kinnitatud. Kütusepaak peab olema mootorist ja väljalaskesüsteemist isoleeritud lekkekindlasse, mittesüttivasse metallmahutisse minimaalse materjalipaksusega 1,5 mm.

Kütuseahel võib sisaldada ainult järgnevaid komponente:

- Üks kütuse väljalaskeava mootorisse
- Üks ühendus kütuseprooviks
- Üks kütuse tagasivoolpaaki
- Üks kütuse paagituulutus vastavalt FIA Spordikodeksi Lisa J art 253.3.4

Kütuse hoidmine autos temperatuuril vähem kui 10°C alla ümbritseva õhutemperatuuri on keelatud.

5.4 Tankimine ja tuulutus

Tankimisavade või kahe kiirühenduse asukoht tankimiseks on vabad, kuid need peavad olema lekkekindlad ega tohi välja ulatuda väljapool šassii ja kere perimeetrit.

6. ELEKTRISÜSTEEM

6.1 Juhtmed ja kaitsmed

Vabad.

6.2 Lülitid

Lüliteid võib vabalt muuta sõltuvalt nende kasutusest, asukohast või arvu vajadusest lisatarvikute jaoks.

6.3 Stardikontroll (Launch Control)

Stardikontrollilüliti on keelatud.

6.4 Aku(d)

Aku on kohustuslik.

Aku(de) mark ja mahtuvus:

Aku(de) mark, mahtuvus ja juhtmed on vabad.

Aku(de) asukoht:

Aku(de) asukoht on vaba.

Kokpiti võib paigaldada ainult kuivaku.

Aku(de) paigaldus:

Iga aku peab olema kindlalt fikseeritud ja positiivne klemm peab olema kaitstud.

See tuleb kere külge kinnitada metalltoe ja kahe isoleerkattega metallklambriga, mis on kinnitatud põrandale poltide ja mutritega.

Klambrite kinnitamiseks metallpoldid läbimõõduga vähemalt 6 mm ja kinnituskohad kerele peavad olema tugevdatud min. 3 mm paksuse ja min. 20 cm² pindalaga metallplaatidega. Kinnitussüsteem peab aluma aeglustumist 25 G.

Märgaku:

Märgaku peab olema kaetud lekkekindla kattega kinnitatuna akus sõltumatult.

6.5 Generaator / starter

Peavad olema homologeeritud koos mootoriga.

6.6 Peavoolukatkesti

Peavoolukatkesti peab katkestama kõik elektriahelad (aku, generator või dünamo, tuled, elektrilised juhtnupud ja mootori töö).

See peab olema sädemekindel mudel ja ligipääsetav nii auto seest kui väljast.

Väline voolukatkesti peab asuma esiklaasi kinnituse alumises osas vasakul ning olema tähistatud noolekujulise punast värvi sümboliga sinises (valge servaga) kolmnurgas, mille iga külg on vähemalt 12 cm pikk.

6.7 Valgustus

6.7.1

Variant EE (kehtib kuni 31.12.2026)

Punased LED-pidurituled peavad asetsema sümmeetriliselt kummalgi pool auto keskjoont. Piduritulede minimaalne diameeter või kõrgus on 50mm, need peavad asetsema maast 800mm kuni 1400mm kõrgusel. Pidurituled peavad olema ühendatud auto pidurisüsteemis asuva tulelülitiga.

Lisaks peab olema üks keskne punane LED-tuli. Minimaalse diameetri või kõrgusega 50mm. See tuli peab asetsema maast 800mm kuni 1400mm kõrgusel ning peab alati põlema, Need kolm tuld peavad asetsema nii, et vähemalt kaks neist on auto tagant alati nähtavad vaadates 30° nurga all kummaltki poolt auto keskjoont. Auto kerekuju ja aerodünaamika ei tohi piirata nende tulede nähtavust.

või

Variant FIA

Pidurituli:

Igal autol peab olema vähemalt kaks punast LED-tagatuld läbimõõduga vähemalt 80 mm (minimaalselt 36 LED-i) või kaks FIA homologeeritud vihmatuld (FIA tehniline nimekiri nr 19), mis töötavad pidurdusel.

Need peavad paiknema 800-1400 mm kõrgusel maapinnast ja tagant nähtavad.

Need tuleb paigutada sümmeetriliselt auto pikitelje suhtes ja samas risttasapinnas.

Tagatuli:

Igale autole tuleb paigaldada üks punane LED-tagatuli vähemalt 80 mm läbimõõduga (min 36 LED-i) või FIA homologeeritud vihmatuli (FIA tehniline nimekiri nr 19). See peab olema tagant

selgelt nähtav ja see peab sõites olema püsivalt sisse lülitatud ning paiknema 800-1400 mm kõrgusel maapinnast.

7. JÕUÜLEKANNE

7.1 Käigukast

Mootoriga integreeritud käigukasti ei tohi muuta võrreldes homologeeritud käigukastiga, välja arvatud juhul, kui need muudatused on selgesõnaliselt lubatud käesolevate määrustega. Roolirattal või roolisambal paiknevate labadega käiguvahetus on keelatud. Ülekandesüsteemi peab aktiveerima ja juhtima ainult sõitja.

7.2 Käiguvahetus

Asukoht/tüüp – vaba.

Käiguvahetusemehhanism peab olema manuaalne, ühendatud käigukangile otseselt ainult varraste või kaablitega.

Käigukang peab olema kinnitatud šassiile ja võib olla reguleeritav.

Õhk-, elektri- või hüdrauliline käiguvahetussüsteem ei ole lubatud.

7.3 Käigu väljalülitusandur

Lubatud.

7.4 JõuülekanDESKEEM

Vaba, kuid kaks tagumist ratast peavad olema kinnitatud samale völliile, millel võivad olla universaalliigendid.

Diferentsiaalid on keelatud.

Teine kettajam on lubatud.

Tagurpidikäik on soovitatav.

Tagasillaajam

Kui auto on varustatud tagasillaajamiga, siis võistlejal peab olema tehniline spetsifikatsioon, mis kirjeldab tööpõhimõtet ja erinevate hammasrataste hammaste arvu.

Veojõukontroll on keelatud.

7.5 Sidur

Koos mootoriga homologeeritud seeriatootmise sidur peab säilima; vahetada võib ainult kettaid ja/või vedrusid.

Vahetatavad osad peab olema võimalik paigaldada originaalosate asemele ilma ühegi modifikatsioonita.

Sidurit võib juhtida ainult juhi jalaga.

Tsentrifugaalsidur on lubatud ainult tingimusel, et antud mudel on homologeeritud koos mootoriga.

7.6 Peasilinder

Vaba.

7.7 Sidurivedelikupaak

Juhul kui on paigutatud kokpitti, peab olema kindlalt kinnitatud ning kaetud lekke- ja tulekindla kattega või valmistatud metallist.

7.8 Veovõllid

Veovõllid on vabad, kuid peavad olema terasest. Lisaks peavad liigendid olema autotootja mudelilt, mida on toodetud rohkem kui 2500 tükki (modifitseerimine lubatud).

7.9 Sensorid

Mistahes andur, kontaktlüliti või elektri juhe neljal rattal ja käigukastil on keelatud.

Käigu väljalülitusandur on lubatud.

Erand:

Ainult üks andur ühe esiratta kiiruse kuvamiseks on lubatud.

8. VEDRUSTUS

8.1 Üldine

Keelatud on kasutada aktiivvedrustust (mistahes süsteemi, mis võimaldab juhtida vedrustuse painduvust, amortisatsiooni, kõrgust ja/või asendit auto liikumisel).

8.2 Liigendid (õõtshoovad ja vedrustuseosad)

Kumm, kuulliigend, liuglaager, laagrid (kuul, rull, nõel) on vabad.

8.3 Vedrustussüsteem

Autod peavad olema vedrustatud.

Töömeetod ja vedrustuse konstruktsioon on vaba.

Aktiivvedrustus on keelatud.

Keerdvedrud on kohustuslikud. Nende arv on vaba ja need peavad olema valmistatud terasesulamist.

Osaliselt või täielikult komposiitmaterjalist valmistatud vedrustuse osad on keelatud.

8.4 Amortisaatorid

Igal rattal on lubatud ainult üks amortisaator.

Amortisaator tohib olla varustatud maksimaalselt kolmesuunalise reguleerimisvõimalusega.

Lubatud on ainult mittereguleeritavad tagasilöögi piirajad.

Kalde juhtimissüsteemid on keelatud.

Amortisaatorid peavad olema teineteisest sõltumatud.

Inertsisummutussüsteemid on keelatud.

Amortisaatorite tööpõhimõtte kontrollimine viiakse läbi järgmiselt:

Kui vedrud ja/või väändvedrud on eemaldatud, peab sõiduk vajuma vähem kui 5 minutiga piirajani.

Gaasiamortisaatorid loetakse hüdraulilisteks amortisaatoriteks.

Juhul kui amortisaatoritel on eraldi vedelikuanumad, mis paiknevad kokpitis, peavad need olema turvaliselt kinnitatud ning kaetud lekke- ja tulekindla kattega.

Vedrustuse käigu piiramiseks võib paigaldada piirajad.

Lubatud on ainult üks piiraja ratta kohta ja selle ainus funktsioon peab olema piirata ratta liikumist, kui amortisaator pole kokku surutud.

Vesijahutus- või soojendussüsteemid on keelatud.

Olenemata amortisaatorite tüübist, on lineaarse juhtimisega kuul- või rullaagrite kasutamine keelatud.

Vedrude ja/või amortisaatorite reguleerimine kokpitist on keelatud. See on lubatud ainult tööriistade abil ja kui auto seisab.

Kõik ühendused amortisaatorite vahel on keelatud; ainsad lubatud ühendused on amortisaatorite kinnituspunktid raamil;

Neil ei tohi olla muid funktsioone.

8.5 Põikstabilisaatorid

Kehtivad järgmised nõuded:

- Nende tööpõhimõtte peab olema mehhaaniline.
- Põikstabilisaatorid ja nende liigendid peavad olema valmistatud metallist ja ei tohi reguleeritavad kokpitist.
- Mitte mingil juhul ei tohi põikstabilisaatorid olla teineteisega ühendatud.

9. RATTAD JA REHVID

9.1 Veljed

Velgede maksimaalne lubatud diameeter 10" ning maksimaalne lubatud laius 6" ees ja 8" taga.

Veljed peavad olema valmistatud raua- või alumiiniumisulamist.

9.2 Ratta kinnitus

Keelatud ainult ühe keskse mutriga kinnitused.

Poldid ja mutrid ei tohi ulatuda velje välisserva tasapinnast kaugemale.

9.3 Rehvid

Kogu ratas (flants + velg + rehv) peab alati sobima U-kujulise gabariidi sisse, mille otsad on üksteisest 260 mm kaugusel, mõõdetuna rehvi koormamata osal.

Rehvide igasugune mehaaniline või keemiline töötlemine ja mustri muutmine on keelatud.

Rehvisoojendid on keelatud.

9.3.1 Õhurõhukontrollklapid velgedel on keelatud.

9.4 Rõhu reguleerimine

Rõhu reguleerimise süsteemid on keelatud.

9.5 Rummukatted

Rummukatted on keelatud.

9.6 Õhuvoolu juhtivad detailid

Ratastele on keelatud kinnitada õhuvoole juhtivaid detaile.

10. PIDURISÜSTEEM

10.1 Pidurid

Vabad tingimusel, et järgitakse FIA Spordikoodeksi Lisa J art 253.4 nõudeid.

Piduritorud vabad tingimusel, et järgitakse FIA Spordikoodeksi Lisa J art 253.4 nõudeid.

Hüdrauliline käsipidur on lubatud; see peab olema tõhus ja samaaegselt pidurdama kahte esiratast või kahte tagaratast.

Tagatelje keskpidurisüsteem on lubatud.

Pidurikettad peab olema valmistatud raua põhisest sulamist.

Süsinikust pidurikettad on keelatud.

10.2 Pidurisüsteem on vaba eeldusel, et:

- seda aktiveerib ja opereerib ainult sõitja
- See sisaldab vähemalt kahte sõltumatut ahelat, mida juhib sama pedaal (piduripedaali ja pidurisadulate vahel peavad olema kaks vooluringi eraldi identifitseeritavad, ilma muu vastastikuse ühenduseta peale mehaanilise pidurdusjõu jaotussüsteemi)
- Pidurdusjõud on sama telje ratastele identne välja arvatud käsipiduri tekitatud surve.

Pidurisüsteemi komponendid:

- Pidurisadulad peavad pärinema seeriatootmise sõidukilt või võidusõidutarvikute kataloogist maksimaalselt 4 kolviga.
- Peasilinder: vaba
- klapp: vaba
- Pedaalikarp: vaba
- Pidurdusjõu jaotusklapp: vaba

10.3 Pidurivedeliku anumad

Juhul kui paiknevad kokpitis, peavad need olema turvaliselt kinnitatud ning kaetud lekke- ja tulekindla kattega või valmistatud metallist.

11. ROOLISÜSTEEM

11.1 Juhtimisseade

Ühendus juhi ja rataste vahel peab olema mehaaniline ja pidev.

Neljarattapööramine on keelatud.

11.2 Roolimehhanism

Roolimehhanism ja selleasukoht on vabad.

Roolimine läbi kaablite, kettide või hüdraulilise süsteemi on keelatud.

11.3. Roolivardad / Rooliliigendid

Vaba.

11.4 Roolisammas

Vaba, kuid see peab olema kokkupõrke puhuks varustatud teleskoopseadmega.

Teleskooposa peab pärinema seeriatootmise sõidukist ja minimaalse käiguga 50 mm.

Kohustuslik alates 01.01.2027.

11.5 Roolisambatugi

Vaba.

11.6 Rool

Rool peab olema varustatud kiirvabastusliidesega.

See mehhanism peab koosnema rooliseadmega kontsentrisest äärikust rooliratta teljel, kollast värvi ja paigaldatud roolisambale rooli taga. Vabastamiseks tuleb äärikut tõmmata piki rooliratta telge.

Juhtlülitid ja nupud roolil on keelatud.

11.7 Roolivõimendi

Roolivõimendi on keelatud.

12. RAAM

12.1 Üldised tingimused

Variant EE (kehtib kuni 31.12.2026)

Raam peab vastama punktis 12.4.5 sätestatud nõuetele.

või

Variant FIA

Raam peab vastama punktides 12.2 – 12.4.4 sätestatud nõuetele.

12.2 Definitsioonid (Variant FIA)

12.2.1 Turvapuur

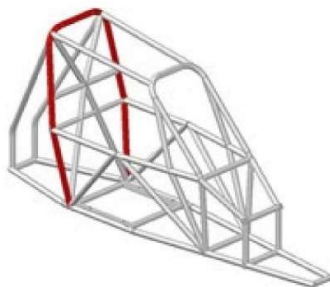
Raamile keevitatud ruumiline toruraam, mille eesmärgiks on kokpiti deformatsiooni vähendamine auto kokkupõrkel.

12.2.2 Ohutuskaar

Ruumiline raam või kaar kooskahe kinnituspunktiga.

12.2.3 Peakaar(Joonis 279B-3)

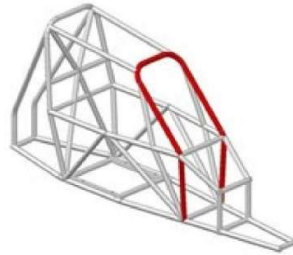
Struktuur, mille moodustab püstine või ligilähedaselt püstine (tolerants +/- 10° vertikaalsest) raam või kaar, mis paikneb risti auto pikiteljega, kogu auto laiuses ja asub vahetult esiistmete taga.



Joonis 279B-3

12.2.4 Esikaar (279B-4)

Sarnane peaohutuskaarele, aga paikneb juhiistme ees esiklaasi tasemel (Joonis 279B-4).

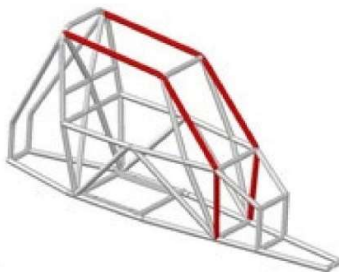


Joonis 279B-4

12.2.5 Poolkülgkaar(Joonis 279B-5)

Külgkaar ilma tagumise postita.

Vertikaalne või ligilähedaselt vertikaalne kaar, mis paikneb piki auto vasakut või paremat külge.



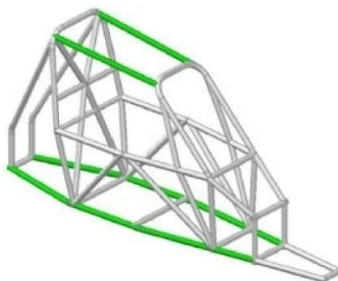
Joonis 279B-5

12.2.6 Pikiühenduslüli (Joonis 279B-6)

a) Peaaegu pikisuunaline ühes tükis toru, mis ühendab pea- ja esikaare ülemisi osi.

b) Peaaegu pikisuunaline ühes tükis toru, mis ühendab tagatoe kinnitusalus, peaohutuskaare, poolkülgkaare või esikaare ja lõpeb pedaalikarbi raami ees.

Pikiühenduslüli maksimaalne lubatud nurk X-teljele X/Y-tasandil on $\pm 45^\circ$.

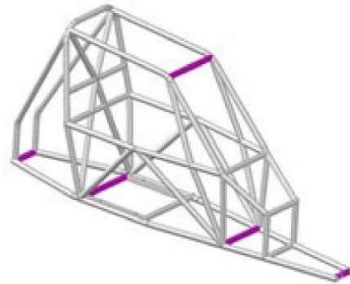


Joonis 279B-6

12.2.7 Ristühenduslüli (Joonis 279B-7)

a) Peaaegu ristsuunaline ühes tükis toru, mis ühendab poolkülgkaarte ülemisi osi.

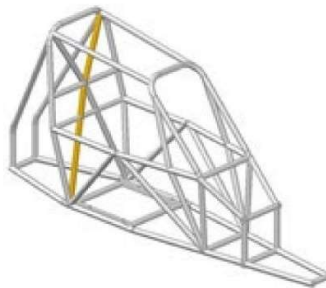
b) Peaaegu pikisuunaline ühes tükis toru, mis ühendab nii esikaare, peakaare, kui tagatoe kinnitusalusaid või kahe pikiühenduslüli esimest ja tagumist otsa.



Joonis 279B-7

12.2.8 Diagonaallüli (Joonis 279B-8)

Põiktoru peakaare või tagatoeülanurga ja peakaare teise külje või teise tagatoe alanurga vahel.



Joonis 279B-8

12.2.9 Eemaldatavad elemendid

Ohutuspuuri struktuursed lülid, mida on võimalik eemaldada.

12.2.10 Raami tugevdus

Tugevduslüli, mis on fikseeritud ohutuspuuri külge selle tugevuse parandamiseks.

12.2.11 Kinnitusalus

Ohutускаare ots, mis võimaldab selle keevitamist šassii külge.

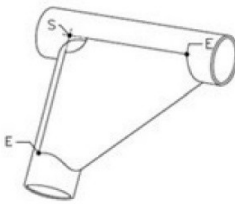
12.2.13 Tugevduslüli (Joonis 253-34)

Torude liitumuspunktide ja paindumiskohtade tugevdus, mis on valmistatud U-kujulistest metall-lehtedest ning selle paksus ei tohi olla vähem kui 1.0mm.

Tugevduslülide (joonisel p. E) otsad peavad ulatuma paindetipust (p. S) eemale 2 kuni 4 põhitoru läbimõõdu võrra.

Paindetipus on lubatud avaus, mille läbimõõt võib olla max 1,5-kordne suurima ühendatud toru välisest läbimõõdust.

Tugevduslüli külgtasapindades on lubatud avaus, mille läbimõõt ei tohi olla suurem suurima ühendatud toru välisest läbimõõdust.



Joonis 253-34

12.3 Turvapuuri kokkupanek

Turvapuur tuleb keevitada konstruktsioonile, kuhu vedrustuse koormused edastatakse (vajadusel lisatugevdus šassii ja ohutuskaare alumises ühenduskohas).

Esikaare, poolkõlgaare ja peakaare kinnituspunktid peavad asuma vähemalt kokpiti põranda kõrgusel.

Kogu puuri või selle osa kroomimine on keelatud.

Torudes ei tohi olla vedelikke ega muid esemeid.

Turvapuur ei tohi liialt takistada sõitja sisenemist ega sealt väljumist.

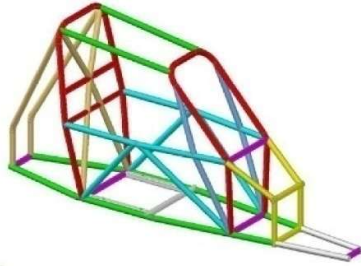
12.4 Konstruktsioonid

12.4.1 Baassõrestik

Baassõrestik võib ainult olla ehitatud ühe kahest (2) järgneva konstruktsioonide järgi:

12.4.1.1 Baassõrestik 1 (Joonis 279B-1)

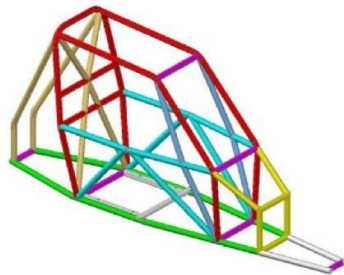
- 1 peakaar
- 1 esikaar
- 2 pikiühenduslüli, mis ühendavad peakaart ja esikaart ülevalt
- 2 tagatuge koos 2 peaaegu vertikaalse pikendusega (max nurk $\pm 10^\circ$ vertikaalsest) sama sektsioonis ja sama kvaliteediga, mis suunduvad alla põranda tasemele ning sõiduki tahaotsa.
- 2 pikiühenduslüli külgedel, mis ühendavad tagatugesid, peakaart, esikaart ja pedaalikarbi raami.
- 4 ristühenduslüli, mis ühendavad vertikaalsete pikendustega tagatugesid, peakaart, esikaart ja kahe külgedel paikneva pikiühenduslüli esiotsa.
- 2 ristühenduslüli, mis ühendavad peakaare mõlemat poolt, 1 neist ustetugevduste (külgakaitse, art 12.4.2.1.2) kõrgusel ja teine turvarihmade kinnitamiseks (art 14.3.2).
- Pedaalikarbi raam
- Ustetugevdused
- Diagonaallüli (art 12.4.2.1.1)
- Aknapiilarite tugevdused
- Esikaare ristühenduslüli (Joonis 279B-12).



Joonis 279B-1

12.4.1.2 Baassõrestik 2 (Joonis 279B-2)

- 1 peakaar
- 2 poolkülgkaart
- 1 ristühenduslüli, mis ühendab poolkülgkaari ülevalt
- 2 tagatuge koos 2 peaaegu vertikaalse pikendusega (max nurk $\pm 10^\circ$ vertikaalsest) sama sektsioonis ja sama kvaliteediga, mis suunduvad alla põranda tasemele ning sõiduki tahaotsa
- 2 pikiühenduslüli külgedel, mis ühendavad tagatugesid, peakaart, esikaart ja pedaalikarbi raami.
- 4 ristühenduslüli, mis ühendavad vertikaalsete pikendustega tagatugesid, peakaart, esikaart ja kahe külgedel paikneva pikiühenduslüli esiotsa.
- 2 ristühenduslüli, mis ühendavad peakaare mõlemat poolt, 1 neist ustetugevduste (külgkaitse, art 12.4.2.1.2) kõrgusel ja teine turvarihmade kinnitamiseks (art 14.3.2).
- Pedaalikarbi raam
- Ustetugevdused
- Diagonaallüli (art 12.4.2.1.1)
- Aknapiilarite tugevdused
- Esikaare ristühenduslüli (Joonis 279B-12).



Joonis 279B-2

12.4.1.3

Peakaare püstosadel tohib olla alumise ja ülemise osa vahel ainult üks paindekoht.

Esikaare või külgkaare esipostil tohib olla alumise ja ülemise osa vahel ainult üks paindekoht.

Nurk esikaare alumise osa ja pikiühenduslüli vahel peab olema $90^\circ \pm 1^\circ$

Järgmised ühendused peavad paiknema katuse tasapinnas:

- Peakaare ja esikaare vahelised pikiühenduslülid
- Poolkülgkaare ühendus peakaarega

- Tagatoed peavad olema kinnitatud katusetasandi ja peakaare ülemiste-välimiste kaarte lähedale mõlemale poolele.

12.4.1.4 Eemaldatavad elemendid

Ainult baaskonstruktsioon ja turvapuuri valikulised elemendid peakaare taga võivad olla tehtud eemaldatavate elementide abil.

Kui eemaldatavad elemendid peaksid olema kasutuses ohutuspuuri ehitamisel, siis demonteeritavad

liited peavad vastama FIA homologatsioonile (nimekiri turvapuuride homologatsiooni nõuetes).

ASN poolt homologeeritud demonteerivad liited on samuti lubatud järgmistel tingimustel:

- Demonteeritavad liited peavad vastama FIA testide protseduuridele
- Viide testiraportile peab olema märgitud ASN-i homologatsioonivormis / puuri sertifikaadil
- ASN-i homologatsioonivormis / puuri sertifikaadil peavad olema esitatud demonteerivate liidete pildid/joonised.

Neid ei tohi keevitada, kui nad on juba kokku pandud.

12.4.2 Disain

Disain on vaba juhul kui see sisaldab kõiki artiklites 12.4.1.1 ja 12.4.1.2 esitatud kohustuslikke elemente.

Kui baassõrestik on defineeritud, siis peab seda täiendama kohustuslike elementide ja tugevdustega (vaata art 12.4.2.1), millele võib lisada valikulisi elemente ja tugevdusi.

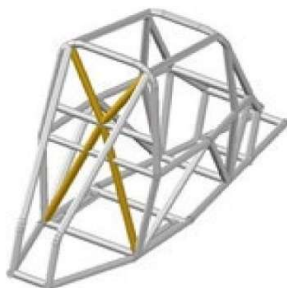
Juhul kui pole spetsiaalselt lubatud peavad kõik elemendid ja tugevdused olema terviklikud.

12.4.2.1 Teised kohustuslikud elemendid

12.4.2.1.1 Diagonaallüli

Turvapuuril peab olema vähemalt 2 diagonaallüli peakaare küljes vastavalt joonisele 279B-9.

Lülid peavad sirged.



Joonis 279B-9

12.4.2.1.2 Ustetugevdused (külgkaitse)

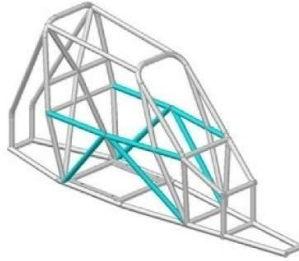
Auto mõlemale küljele tuleb paigutada pikitorud vastavalt joonisele 279B-10.

Konstruktsioon peab mõlemal küljel identne.

Külgtorud tuleb paigaldada nii kõrgele kui võimalik, kuid kinnituskohtadelt madalamale kui pool ukseava kõrgusest mõõdetuna tema alaservast.

Külgtorude alumised kinnitused peavad paiknema pikiühenduslülidel vähem kui 100 mm kaugusele esikaare/poolkülgkaare/peakaare ja pikiühenduslülide ristumiskohtadest.

Ustetugevduste kinnitamine esiklaasipiilarite tugevduste külge on kohustuslik (Joonis 279B-11). Juhul kui ustetugevdused ja esiklaasi piilarite tugevdused ei paikne samal tasapinnal võib paigaldada lehtmetailist lisatugevduse vastavalt 12.2.12 esitatud mõõtmetele.



Joonis 279B-10

12.4.2.1.3 Esiklaasi piilarite tugevdused

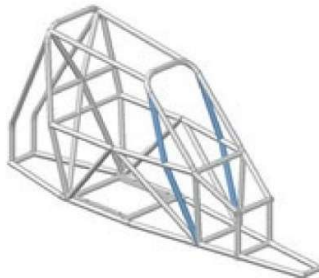
See peab olema paigaldatud peakaare esiosa mõlemale poolele (Joonis 279B-11). See võib olla painutatud tingimusel, et on külgvaates sirged (max nurk 30° vertikaali suhtes) ja et paindenurk ei ole üle 20°.

Tugevduse ülemine ots peab olema vähem kui 100 mm kaugusel esi(külje-) kaareja pikiühendus(ristühendus-) lüli kinnituskohast.

Selle alumine ots peab olema vähem kui 100 mm kaugusel (esi-) kinnitusalusel esi(külje-)kaarest.

Kui see tugevdus ristub ustetugevdustega, tuleb see jagada mitmeks osaks.

Kui uksetugevdused ja aknapostide tugevdused ei ristuvad, on lehtmetailist tugevdus kohustuslik (Joonis SC-GU-3).

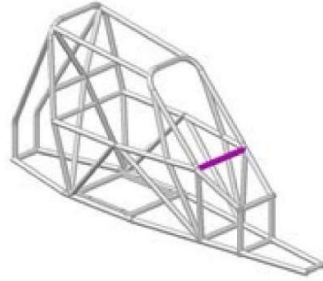


Joonis 279B-11

12.4.2.1.4 Ristühenduslüli esikaarel (Joonis 279B-12)

Esikaarele fikseeritud ristühenduslülid ei tohi tungida sõitjale reserveeritud ruumi.

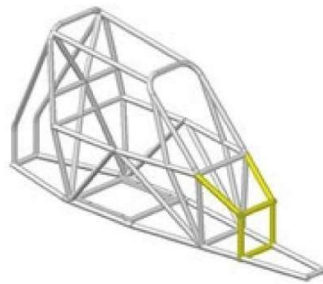
Selle võib asetada nii kõrgele kui võimalik, kuid selle alumine serv ei tohi asetseda roolisamba all.



Joonis 279B-12

12.4.2.1.5 Pedaalakarbi raam

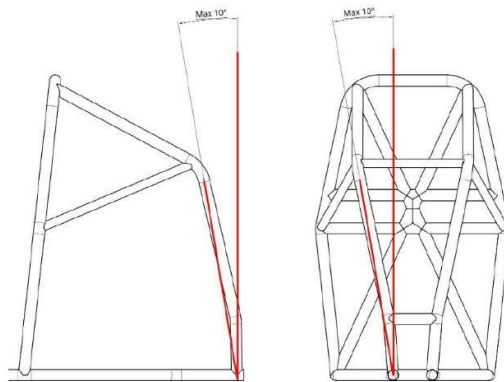
Pedaalakarbi kaitseks moodustatav toruraam.



Joonis 279B-13

12.4.2.1.6 Tagatoed

2 tagatuge koos peaaegu vertikaalse pikendustega (max nurk $\pm 10^\circ$ vertikaalsest) sama seksioonis ja sama kvaliteediga, mis suunduvad alla põranda tasemele ning sõiduki tahaotsa.



Joonis 279B-15

12.4.3 Torude spetsifikatsioon

Ainult ringikujulise läbilõikega torud on lubatud.

Kasutatavate torude spetsifikatsioon:

Materjal	Miimum tõmbetugevus	Miimum mõõdud	Kasutusala
----------	---------------------	---------------	------------

Külmalt töödeldud õmbluseta süsinikteras (C kuni 0,3%)	350 N/mm ²	40 x 2 mm	Peakaar, esikaar, poolkõlgkaared ja 2 peakaare külge kinnitatud ristühenduslüli (materjal art 14.3.2)
		40 x 1,5	Ülejäänud turvapuuri osad (juhul kui ülal mainitud artiklite pole teisiti)

Märkus:

Mittesulamist teraseks loetakse materjali, kus on 1,7% mangaani ja 0,6% teisi lisandeid.

Terasesulamite lisandite maksimaalne sisaldus:

C = 0.29 % ; Si = 0.4 % ; Mn = 0.9 % ; Cr = 1.2 % ; Mo = 0.3 % ; teised elemendid = (Pb)

Terase valikul tuleb pöörata tähelepanu tema headele venimis- ning keevitusomadustele. Paindekoha keskjoone raadius ei või olla väiksem, kui painutatava toru 3-kordne läbimõõt. Juhul, kui painutamise käigus toru muutub ovaalseks, peab väiksema ja suurema läbimõõdu suhe olema 0,9 või suurem. Painde kohtade tasemel peab pind olema tasane ja sile, ilma lainetusteta ja pragudeta.

12.4.4 Keevitusjuhised

Kõik keevitused peavad olema täiskeevitused ümber kogu toru (löikekoha). Kõik keevitused tuleb teha kõrgeima võimaliku kvaliteediga, täieliku läbikeevitamisega ja eelistatavalt gaasikeskkonnas. Kuumtöödeldud terastraati kasutades peab arvestama tootja eritingimustega (spetsiaalsed elektroodid, keevitus gaasilises keskkonnas).

12.4.5 Raam

Variant EE (kehtib kuni 31.12.2026)

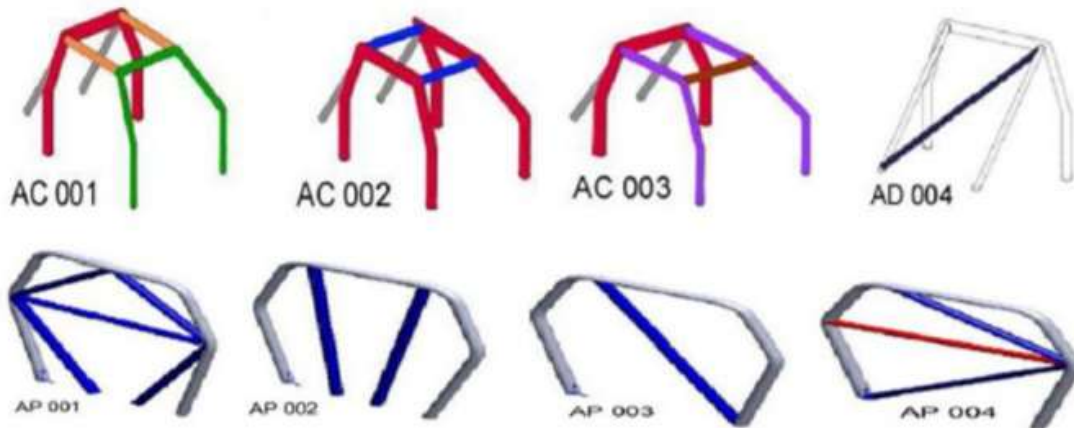
Teras, millest raam on ehitatud peab olema toru kujul minimaalselt 30mm välisdiameetriga ja seinapaksusega vähemalt 2mm.

Kandilise materjali puhul peab olema lühim kõlg minimaalselt 30mm lai ja seinapaksus minimaalselt 2mm. Diagonaalsed või sirged torud minimaalselt 20mm välisdiameetriga ja 2mm seinapaksusega on lubatudraami esiosas.

Turvapuuri on kohustuslik. See peab koosnema tõmmatud torudest, mille tugevus on vähemalt 350N/mm². Puur peab olema seotud raamiga minimaalselt kuuhest punktist. Puur peab olema vastavuses ühega joonistest AC001, AC002, AC003. Peakaare toetuseks tuleb paigaldada diagonal vastavalt joonisele AD004, see peab olema minimaalselt 30mm diameetri ja 2mm seinagatoru. See diagonal võib olla eemaldatav. Alternatiivselt võib juhendada joonistest AP001, AP002, AP003 või AP004. Joonisel AP004 punasega märgitud toru kasutamise puhul ei tohi paigaldada selle all asuvat sinist diagonaali.

Kõik kinnituspunktid raami ja turvapuuri vahel peavad olema tugevdatud. On keelatud puurida turvapuuri sisse. Kõik lisaks paigaldatud tugevdustalad peavad olema vähemalt 20mm diameetri ja 2mm seinapaksusega.

Turvarihmade kinnitamiseks võib istme taha lisada toru.



12.4.6 Polsterdus

12.4.6.1

Variant EE (kehtib kuni 31.12.2026)

Juhi kiivri läheduses asuvad turvapuuri osad peavad olema kaetud pehme materjaliga.

või

Variant FIA

Kõik joonisel 253-68 punasega tähistatud torud tuleb katta polsterdused vastavalt FIA standardile 8857-2001, tüüp A (tehniline loetelu nr 23).

Iga polster peab olema fikseeritud nii, et oleks välistatud selle liikumine torul.

Ainsad väljalõiked, mida võib turvapuuri kohustuslikus polsterduses teha, on need, mis on vajalikud selle paigaldamiseks turvapuuri punasega tähistatud torudele (vältimaks häireid katusepaneeli ja/või mootori vaheseinaga).

Kui mootori vahesein on paigaldatud peakaare kluge kokpiti poolel, võib polstri paigaldada vaheseinale peakaareülemise sektsiooni ette.

Kohtades, kus sõitja võib kokku puutuda turvapuuriga, on soovitatav paigutada tulekindel polster.

12.5 Kokpit

12.5.1 Dimensioonid

Kokpiti laius alates vähemalt 500 mm kauguselt istme tagumisest punktist horisontaaltasapinnas esiosa suunas, ei tohi olla väiksem kui 600 mm, mõõdetuna kokpiti vertikaalse kõrguse keskpunktis.

Istme jaoks ettenähtud asukoha laius peab olema vähemalt 450 mm ja säilima kogu istme sügavuses.

Turvapuuri minimaalne vertikaalne kõrgus peab olema 1050 mm mõõdetuna peakaare madalamast punktist (kokpiti poolelt) 300 mm eespoolt kokpiti põrandast (istme asukoht) kuni mõttelise jooneni (väljaspool kokpiti), mis ühendab peakaare kinnitusi ja esikaart või peakaart ja ristühenduslüli kahe poolkülgkaare vahel.

Kaks pikiühenduslüli peakaare ülemise osa ja esikaare ülemiseosa (või poolkülgkaarte vahel asetseva ristühenduslüli) vahel peavad paiknema vähemalt 50 mm kõrgusel sõitja kiivrist kui sõitja istub turvarihmadega kinnitatult istmes.

Kohustuslik alates 01.01.2027

12.5.2 Pedaalikarp

Pedaalikarp peab olema paigaldatud selliselt, et selle telg asetseb esirataste telje kohal või selle taga.

Lisaks peavad sõitja jalad asetsema esitelje keskpunkti vertikaalse tasapinna taga.

Jalgade ruumi minimaalne laius peab olema 250 mm kuni vähemalt kõrguseni 250 mm mõõdetuna horisontaalselt ja ristsuunaliselt šassii pikiteljele otse pedaalide kohal.

Kohustuslik alates 01.01.2027

12.5.3 Põrand

12.5.3.1

Variant EE (kehtib kuni 31.12.2026)

Kere alumine pool peab olema täies ulatuses kaetud eest kuni pearaamini. Katmiseks võib kasutada minimaalselt 1mm paksu raudplaati või minimaalselt 2mm paksu alumiiniumist plaati.

või

Variant FIA

Pedaalikarbi etteulatuv kokpiti põrand peab olema valmistatud lehtmetailist minimaalse paksusega 1,5 mm ja kinnitatud kindlalt šassii külge. Põranda tagumise osa võib katta metallist kattega.

Metallist kate tuleb kinnitada šassiile metallist poltidega.

12.5.4 Katus

12.5.4.1

Variant EE (kehtib kuni 31.12.2026)

Auto katus peab olema kaetud plaadiga. Plaadi minimaalne paksus on 1,5mm, see peab olema rauast ning tuleb keevitada auto katusele. Minimaalselt võib plaat olla kinnitatud 20 keevitusega, millest igaühe pikkus on 20mm.

Juhi kiivri ning katuseplaadi minimaalne vahe on 50 mm, seda mõõdetakse kui juht istub istmes ning iste on võistlusasendis.

või

Variant FIA

Jäik vähemalt 1,5 mm paksusest lehtmestallist valmistatud katus sõitja kohal on kohustuslik. Katus tuleb kinnitada turvapuuri torude külge kas keevitades või vähemalt 6 (kuue) M6 poldiga. Kronsteinid poltide kinnitamiseks tuleb turvapuuri külge keevitada. Juhul kui keevitus või kronsteinid on kahjustatud tohib neid parandada ainult turvapuuri tootja.

12.5.5 Kokipiti sisemus

Sõiduki kokpitis ei tohi asetseda muid mehhaanilisi osi peale juhtimisseadmete, mis on vajalikud sõiduki juhtimiseks.

Ükski kokpiti või selles paiknev detail ei tohi olla terav või teravatipuline.

Eriti tuleb tähelepanu pöörata, et ükski väljaulatuv osa ei vigastaks sõitjat.

12.5.6 Kokpiti külgmised avad

12.5.6.1

Variant EE (kehtib kuni 31.12.2026)

Külje ustele on lubatud paigaldada polükarbonaat klaas või/ja võrk.

Polükarbonaat peab olema läbipaistev nii, et sõitja oleks nähtav.

Küljeakendele on lubatud paigaldada katted, kuid vähemalt 2/3 akna ülemisest servast peab jääma läbipaistvaks.

Kui külje ustel kasutatakse kombineeritult võrku ja klaasi, siis klaas ei pea katma täielikult akna ava.

Küljeaken peab olema ülemisest äärest kinnitatud auto raami külge ja alumisest äärest kinnitatud kiirkinnititega, mida on võimalik avada nii auto seest, kui väljast.

Augud võrgus ei tohi olla suuremad kui 40 x 40 mm, võrgu traat vähemalt 3 mm või 60 x 60 mm, võrgu traat vähemalt 2 mm.

Kui kasutatakse võrku ja klaasi koos, siis peab klaas asetsema võrgu peal.

või

Variant FIA

Sõiduki mõlemal küljel peavad olema avad võimaldaks sõitjal kokpiti väljuda.

Kokpiti peab olema kujundatud nii, et sõiduki normaalses asendis ei kuluks sõitja väljumisele rohkem kui 7 sekundit. Antud testi läbiviimiseks peab sõitjal kandma kogu oma turvavarustust vastavalt FIA Spordikodeksi Lisa J art 3, turvarihmad olema kinnitatud, rool peab olema paigas ja kõige ebamugavamas asendis ning külgmised avad suletud.

Avad peavad olema täielikult suletud vältimaks käte sattumist väljapoole kokpiti.

Avad peavad olema kaetud terasest võrega, mille võrgusilma suurus on maksimaalselt 25 x 25 mm, traadi läbimõõduga või teraslehe paksusega minimaalselt 1 mm ja maksimaalselt 2 mm.

Ültalt tuleb võre kinnitada kahe hingega turvapuuri külge võimaldamaks võrel avaneda vertikaalselt üles.

Alt peab võre olema lukustatav.

Metallist valmistatud lukustusriiv tuleb kinnitada uksetugevdusele või esiklaasi piilari tugevdusele ning seda peab olema võimalik avada nii seest kui ka väljast ja see ei tohi avaneda juhuslikult.

12.5.7 Kokpiti külgkaitsed

12.5.7.2

Kokpitiil peavad olema külgakaitse, mis katavad ala ustetugevduste ülaosast kuni põrandani ja peakaarest kuni pedaalikarbi esiosani.

Antud kaitse peavad olema valmistatud vähemalt 1,5 mm paksusest lehtmestallist või 2,5 mm paksusest komposiitmaterjalist või süsinikkiust, mis on kinnitatud turvapuuri välimisele küljele keevitatud kronsteinidele.

Külgakaitse võivad olla kere osaks.

Juhul kui esivedrustus on nookur-tüüpi tuleb vedrustuse komponendid, sealhulgas ka amortisaatorid eraldada kokpitiist 1,5 mm paksuse metallist kattega, mis on kinnitatud vähemalt 4 keevitatud min 2 mm paksusega kronsteini külge vähemalt 4 M6 poldiga.

Kohustuslik alates 01.01.2027.

12.5.8 Rataste haakumiskaitse

12.5.8.1

Variant EE (kehtib kuni 31.12.2026)

Auto külgedele tuleb paigaldada kaitseraam. See raam peab koosnema terastorudest, mis on 30mm diameetri ja 2mm seinapaksusega. Raamile võib lisada 20mm diameetri ja 2mm seinapaksusega (alternatiivselt 25x1,5mm) torudest kinnitused, mis hoiavad raami auto küljes. Raam peab katma minimaalselt 60% autoteljevahet. Raami ja auto kere vahele jääv ala peab olema täidetud selliselt, et teise auto rattal poleks võimalik sinna siseneda. Välimise tala otsad tuleb sulgeda sama materjaliga, ning tala peab asuma autotelgede keskjooonte kõrgusel (+/- 50mm). (Kehtib kuni 2027)

või

Variant FIA

Lisaks peab sõiduki baaskonstruksioonile kinnitama torustruktuuri, mille materjali spetsifikatsioonid peavad vastama 2020. aasta FIA Lisa J art 253.8.3.3, välja arvatud torude mõõtmed, mis peavad olema vähemalt 30 x 2 mm.

Sellel konstruktsioonil ei tohi olla teravaid nurki.

Kaitse äärmine osa peab asuma rattarummude keskme tasemel, vähemalt 60% pikkusel telgede vahet.

See kaitse peab ulatuma mõlemalt küljelt väljapoole vähemalt nii kaugele kui vertikaalne tasapind, mis ulatub tagumiste rehvide esiosa keskelt kuniesirehvide tagumise osa keskmeni, aga mitte kaugemale kui vertikaalne tasapind, mis ulatub tagumiste rehvide esiosa välisküljest kuni esirehvide tagumise osa välisküljeni.

12.5.9 Tulekindel vahesein

12.5.9.1

Variant EE (kehtib kuni 31.12.2026)

Juhi ja mootoriruumi vahel peab asetsema sein, mis kaitseb juhti kõrge temperatuuriga vedelike ning võimaliku mootoririkke eest

Või

Variant FIA

Kokpitti peab mootoriruumist eraldama tule- ja lekkekindel vahesein.

Istme taga peab vahesein ulatuma põrandast laeni.

Põrandast kuni ustetugevduste kõrguseni peab vahesein olema valmistatud vähemalt 1,5 mm paksusest lehtmetailist.

Ülejäänud osa vaheseinast võib olla valmistatud vähemalt 0,8 mm paksusest lehtmetailist.

Vahesein tuleb kinnitada šassiile M6 poltidega.

Kokpitist tuleb eemaldada kõik ohtlikud esemed (süttivad jne).

13. KERE

Kõik keredetailid peavad olema hoolikalt ja täielikult viimistletud, ilma mingite ajutiste lahendusteta ega teravate nurkadega.

Ühelgi keredetailil ei tohi olla teravaid servi ega otsi.

Aerodünaamilise mõjuga detailid ja kõik kere osad peavad olema jäigalt kinnitatud sõiduki veermikule, peavad olema kindlalt fikseeritud ja jääma liikumatuks kui auto liigub, välja arvatud juhi ventilatsiooniluugid.

13.1 Kere esiosa ja küljed

13.1.1

Variant EE (kehtib kuni 31.12.2026)

Kere peab katma raami ettepoole kuni rooli keskjooneni. Küljed peavad olema minimaalselt 300 mm raami alumisest servast. Materjali paksuspeab olema vähemalt 0,5mm. Juhi kabiini tuleva õhu eesmärgil olevad ventilatsiooniava liugurid on lubatud ja võivad olla liikuvad. (Kehtib kuni 2027)

või

Variant FIA

Põrkerauad on keelatud.

Kere peab katma täielikult šassii esiosa.

Ees ja külgedel peab kere olema piisavalt kõva ja läbipaistmatu pakkumaks kaitset kivide eest.

Ees peab kere ulatuma vähemalt rooli keskele ja selle kõrgus peab olema vähemalt 42 cm mõõdetuna istme kinnituste tasapinnast.

Külgedel peab kere kõrgus olema vähemalt 42 cm, mõõdetuna istme kinnituste tasapinnast.

13.2 Kere tagumine osa

Kõik tõukejõuks vajalikud mehhaanilised elemendid (mootor, jõuülekanne, välja arvatud veovõllid) peavad olema kaetud keredetailide või porilappidega.

Ülevalt vaadatuna peavad kõik mootori osad olema kaetud tugeva, kõva ja läbipaistmatu keredetailidega; mootori küljed võivad jääda katmata.

Vältimaks kere väliselt perimeetrilt ligipääsu ventilaatori labadele tuleb see kas paigaldada kere sisse või paigaldada kaitsevõred.

13.3 Tahavaatepeeglid

Auto mõlemal küljel peab olema väline tahavaatepeegel, mille peegeldav pind peab olema vähemalt 90 cm² ja sellele pinnale peab mahtuma ruut külgedega 6 cm.

13.4 Aerodünaamilised detailid

Eesmised aerodünaamilised detailid on keelatud.

Lubatud on ainult tagumised aerodünaamilised detailid järgmistel tingimustel:

- Peab koosnema ainult ühest tiivast, valikuliselt otsaplaatidest ja tugedest.
- Tiiva, otsaplaatide ja tugede lubatud materjal on vaba.
- Tiib peab olema valmistatud ühes tükis ja ilma võimaluseta reguleerida või mistahes täiendavate või demonteeritavate elementideta.
- Tugede kuju on vaba.
- Tiib peab kinnituma tugedele.
- Toed tuleb kinnitada kas šassiile või kerele.
- Kogu seadme max laius on 1080 mm.

13.5 Tuuleklaas

Peab olema valmistatud polükarbonaadist või olema metallist võre.

Polükarbonaadist tuuleklaas:

Paksus vähemalt 3 mm. Alates 01.01.2027 vähemalt 4,75mm.

Sõidukeid, mille tuuleklaasid on sellisel määral kahjustatud, et nähtavus on tõsiselt halvenenud või on nende tõenäosus võistluse ajal veel enam praguneda/murduda, starti ei lubata. Tuuleklaaside toonimine on keelatud.

Terasvõre:

Tuuleklaasi võib asendada või kaitsta terasvõrega kattes kogu tuuleklaasi ava pinna.

Võrgusilma suuruspeab olema vahemikus 10 x 10 mm kuni 25 x 25 mm ning võre moodustava traadi või teraslehe läbimõõt minimaalselt 1 mm ja maksimaalselt 2 mm.

Sõidukitel, millel on tuuleklaas või terasvõre, peavad sõitjad kandma kaitseprille või kiivri paigaldatud visiiri.

Tuuleklaasi ja akende ülemine kate on lubatud tingimusel, et see on korralikult fikseeritud ja asub ainult ülalpool horisontaaltasapinda, mis läbib sõitja kiivri visiiri kõrgeimat punkti, kui sõitja istub normaalselt ja kui turvavööd on pingutatud.

Tuuleklaasi võib teha avasid, mille üldpindala ei ületa 64 cm².

13.5.1 Tuuleklaasipuhastid, mootor, mehhanism

Vaba.

13.5.2 Klaasipesuvedelikupaak

Paagi maht ja asend on vabad.

Pumbad, torud ja düüsid on vabad.

13.6 Võistlusnumber

Võistlusnumber peab paiknema sõiduki mõlemal küljel ja katusele või mootorikattele paigaldatud paneeli („haiuime“) mõlemal küljel.

Arusaamatuste vältimiseks ei tohi sõidukil olla mingeid muid numbreid.

Katusenumber peab olema püsivalt kinnitatud ilma teravate servadeta vertikaalsele toele maksimaalse suurusega 24 x 35 cm, ja peab olema pikisuunaline auto pikiteljega.

Numbri font peab olema Arial Black ja sellesuurus 18 x 31 cm.

14. TURVAVARUSTUS

14.1 Üldised tingimused

Kasutada tohib ainult homologeeritud turvavarustust ilma igasuguste muudatuste või osade eemaldamiseta ja vastavalt tootja juhistele.

14.2 Iste

Komplektne homologeeritud iste vastavalt FIA standarditele 8855-1999, 8855-2021 või 8862-2009 on kohustuslik.

Modifitseerimine on keelatud.

Istme seljatugi võib olla kallutatud tahapoole kaldenurgaga max 15⁰ vertikaalist.

14.2.1 Istme kronsteinide kinnituspunktid

14.2.1.1

Variant EE (kehtib kuni 31.12.2026):

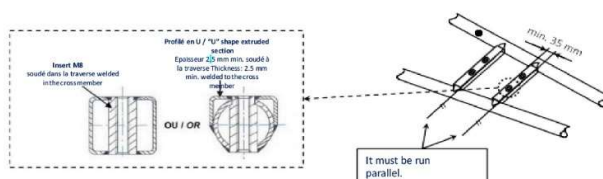
Iste peab olema kinnitatud neljast punktist minimaalselt 8mm diameetriga poltidega. Istme kinnituste jaoks kasutatava terase minimaalne paksus on 3mm, kergedmaterjalid on keelatud. Istme kinnitused peavad olema raami küljes. Kinnitused ei tohi asetseada autopõrandal. Kinnitused peavad olema raami külge kinnitatud keevituse või poltidega. Istmel peab olemaintegreeritud peatugi. Istme asendit ei tohi olla võimalik muuta sõidu ajal.

või

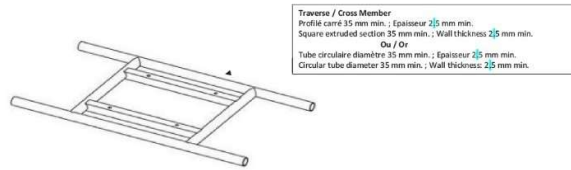
Variant FIA

Istme kronsteinid tuleb kinnitada kinnituspunktidesse vastavalt allpool näidatud konstruktsioonile "C" või "D", kuid risttalade poltidega kinnitamise asemel tuleb need keevitada auto baaskonstruktsiooni külge risti või pikisuunas.

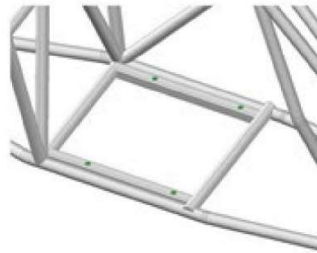
Paigaldusjuhised



Konstruksioon „C“



Konstruksioon „D“



Konstruksiooni „D“ näidis

14.2.2

Istme kronsteinid peavad olema auto kere külge kinnitatud vähemalt 4-s punktis iga istme kohta, kasutades vähemalt 8 mm polte.

Kehtivad ka FIA Spordikoodeksi Lisa J art 253-16.4 kuni 253-16.5 nõuded.

Kohustuslik alates 01.01.2027.

14.3 Turvavööd

14.3.1.1

Variant EE (kehtib kuni 31.12.2026)

Peab kasutama vähemalt viie punkti vööd. Iga kinnituspunkt peab olema eraldiseisev. Turvavööd tuleb kasutada vastavalt tootja juhisteile. Turvavööd tuleb välja vahetada kui metallosad on korrodeerunud või deformeerunud. Samuti juhul kui kangas on katkine, kulunud või märgatavalt kahjustatud päikese, niiskuse või avarii tõttu.

Kahjustatud rihmade homologeeringu sildid märgistatakse. Märgistatud varustust ei tohi kasutada võidusõiduks.

või

Variant FIA

Vähemalt kuue-punkti turvavööd vastavalt FIA Spordikoodeksi Lisa J art 253.6 on kohustuslikud.

Kahel õlavööl peavad olema eraldi kinnitused.

14.3.2 Paigaldamine

14.3.2.1

Variant EE (kehtib kuni 31.12.2026)

Kinnituspunktid peavad olema kerele kinnitatud keevituse teel või kasutades minimaalselt 8mm diameetriga polte. Turvavöö ning rihmade nurgad peavad vastama FIA nõuetele. Turvavööd peavad olema märgistatud FIA või SFI märgisega. On lubatud kinnitada turvavööd ümber turvakaarte istme taga. (kehtib kuni 2027)

või

Variant FIA

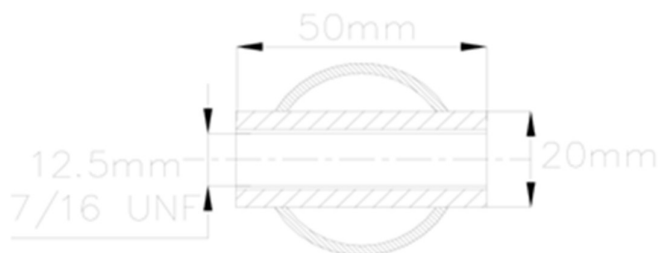
Ohutusrihmasid ei tohi kinnitada istmete või istmekinnitusete külge.

Tuleb jälgida, et rihmad ei hõõrduks vastu teravaid servi.

Soovitavad geomeetrised kinnituskohad vastavalt FIA Spordikoodeksi Lisa J art 253-6.2.1 kuni 253-6.2.3.

Õlavööd tuleb kinnitada spetsiaalsele põiktugevdustorule silmuste või poltidega M12 8,8 või 7/16 UNF, viimaste tarvis tuleb keevitada torule keermestatud sisetükid (mõõtmed vastavalt joonisele 253-67).

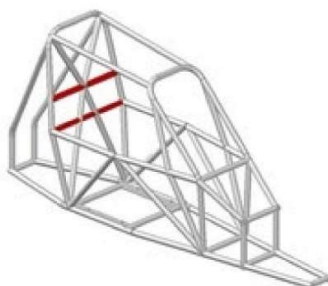
Iga kinnituspunkt peab taluma koormust 15 kN koormust.



Joonis 253-67

Põiki tugevdustoru peab olema valmistatud külmtõmmatud õmblusteta süsinikteras minimaalse tõmbetugevusega 350 N/mm^2 mõõtudega vähemalt 40 mm x 2 mm.

Põikitoru kõrgus peab olema selline, et õlavööd saaks paigaldada vastavalt joonistele 253-61-c ja 253-61-d.



Joonis 279B-14

14.4 Poritiivad

Poritiivad igal rattal on kohustuslikud.

Need peab olema valmistatud painduvast plastist paksusega vähemalt 2 mm. Alates 01.01.2027 vähemalt 4mm.

Need peavad olema kindlalt kinnitatud vähemalt kahe kinnitusklambriga.

Poritiivad peavad ulatuma üle rataste ja tagama tõhusa katte vähemalt kogu rehvi laiuses ja paiknema vedavate rataste taga mitte rohkem kui 5 cm kõrgusel maapinnast.

Esiratastel peab poritiib katma ratta vähemalt pool esiratta telje vertikaalsest tasapinnast.

Vedavatel ratastel ei tohi ratas olla ülevalt nähtav.

Poritiibadel ei tohi olla perforatsioone ega teravaid nurki.

Kui poritiibasid on vaja tugevdada, võib seda teha alumiiniumisulamist toruga, mille maksimaalne läbimõõt on 15 mm.

Mingil juhul ei tohi poritiiva tugevdust kasutada ettekäändeks pörkeraudade ehitamiseks.

14.5 Pukseerimissilmus

Pukseerimissilmused ees ja taga on kohustuslikud.

Need peavad:

- olema selgelt nähtavad kollast, punast või oranži värvi.

- olema läbimõõduga minimaalselt 60 mm

- olema pehmest materjalist

- võimaldama autot pukseerida kuival pinnal (betoon või asfalt), rakendades veojõudu maapinnaga paralleelsel tasapinnal, nurga all $\pm 15^{\circ}$ auto pikitelje suhtes.

Antud test tuleb läbi viia, kui rattad on pidurisüsteemiga blokeeritud ja autol peavad olema rehvid, mis on identsed võistluse ajal kasutatavatega.

Testi võib läbi viia tehnilise ülevaatuse käigus.

14.6 Sõitja turvavarustus

14.6.1

Variant EE (kehtib kuni 31.12.2026)

Järgnev kajastab minimaalset nõutavat turvavarustust. Aegunud või kahjustatud turvavarustuse võib tehnilisekontrolli ülem konfiskeerida võistluse lõpuni.

- Tulekindel kombinesoon
- Jalanõud ja kindad
- Kiivrisukk
- Kaelatugi (HANS)
- Kiiver ja kaitseprillid

Tulekindel kombinesoon

Kombinesoon peab vastama vähemalt FIA standardile 8856-2000, kehtima ja olema heas korras, ning terve. FIA standardile vastavuse tunnistus peab olema kombe kaelusele õmmeldud. Kombinesoon peab koosnema vaid ühest tükist.

Tulekindel aluspesu, sokid, saapad, kindad, sukk ja HANS peavad olema kehtiva FIA homologeeringuga.

Märja raja korral on erandina lubatud kasutada tulekindla kombinesooni peal kardisõidus kasutusel olevat vihmakombinesooni. Selle kasutamiseks annab ilmastiku- ja rajaolusid arvesse võttes loa võistluste juht.

Kiiver

Kiivril peavad olema tootja poolt HANS/HYBRIID kinnituspunktid. Selle valideerimiseks on vajalik tootja poolnesertifikaat. Kiivrit peab kasutama koos HANS/HYBRIID seadmega ja selle kaal on vaba. Kiivri visiiril võib kasutada rebitavaid kattekilesid.

Järgnev kajastab minimaalset nõutavat turvavarustust. Aegunud või kahjustatud turvavarustuse võib tehnilisekontrolli ülem konfiskeerida võistluse lõpuni.

või

Variant FIA

Vastavalt FIA Spordikoodeksi Lisa L pt 3.

LISAD

Lisa 1 Variant EE mootorid (kehtib kuni 01.01.2026)

Mootori mark	Mootorimudel	Mootoritootmisaasta
Suzuki	GSXR600	2011-2017
Suzuki	GSXR750	2005-...
Yamaha	MT09 850	2016-2020
Yamaha	R6	2012-2020
*Yamaha	MT09 890	2021-...

*Võistlusauto, mis kasutab võidusõiduks seda mootorimudelit, peab vastama täielikult FIA autokrossi tehnilistele nõuetele.

Lisa 2**FIA homologatsiooniga Cross Car mootorid**

FIA reg nr	Mootori mark	Mudel	Tootmisaasta
2020-01-XCAR-GSXR	SUZUKI	GSXR 600	2011-2017
2020-02-XCAR-MT09	YAMAHA	MT09	2016-2020
2020-03-XCAR-R6	YAMAHA	R6	2012-2020
2023-04-XCAR-MT09	YAMAHA	MT09 889cc	2021-2023

Lisa 3

Täiendavad nõuded võistlemiseks rallikrossi Eesti meistrivõistluste sarjas aastal 2025

1. REHVID

Ees: Gold Speed SD 165/70 – 10 (C-9211) – kollane segu

Taga: Gold Speed SD 225/40 – 10 (C-9211) – kollane segu

Ees: 90190 Gold Speed C-9203 CR 225-40-10 YELLOW 32N E4

Taga: 90185 Gold Speed C-9205 CR 165-70-10 YELLOW 27N E4

Rehv pea bolema monteeritud veljele mustriõigis suunas.

Lubatud kasutada ainult RS Varustuse OÜ (Racing Expert) poolt tarnitavaid rehve.

2. MOOTORI PLOMMIMINE

Mootori plommi avad peavad olema ettevalmistatud poltidel, mis kinnitavad mootori plokki, plokikaant ja ketipingutit.





Plommi võib võistlushooaja vältel eemaldada ainult EAL määratud tehnilise delegaadi juuresolekul või kirjalikul loal. Plommi eemaldamisel peab olema võimaldatud EAL tehnilisele delegaadile viia läbi kõiki protseduure, mille eesmärgiks on veenduda mootori vastavuses käesolevatele tehnilistele tingimustele. Kui võistleja ei ole täitnud käeolevates tehnilistes tingimustes sätestatud plommi eemaldamise nõudeid ja on plommi eemaldanud omavoliliselt, siis võidakse tühistada võistleja kõikide eelnevate etappide tulemused. Hooajal esimest korda võistleva tulles peab võistleja enne tehnilisse kontrolli tulekut paigaldama plommimiseks vajaliku traadi. Plommide korrasoleku eest vastutab võistleja.

3. PARDAKAAMERA

Tehnilisele kontrollile tuleb näidata ette autosse paigaldatavad kaamerad ja nende kinnitusviis. Tehnilise kontrolli ülem otsustab, kas plaanitav kinnitusviis ja asetus on aktsepteeritav. Pardakaamera on kaamera, mis on paigaldatud ohutult ja salvestab liikuvat pilti võistlusauto seestviisil, et kaamera pildist on üheselt näha võistlusrada, rool ja pedaalid. Võistlejal on kohustuslik kasutada pardakaamerat, et võistluspäeva jooksul tekkida võivate võistlussituatsioonist tõusetuvate olukordade tõlgendamiseks kasutada oma võistlusauto kaamerasalvestist. Selleks peab selle kaamera ja kaamera asukoha võistluste tehnilises kontrollis enne treeningsõitude algust registreerima. Kaamera peab salvestama pilti alates võistlusautoeelstardialasse sisenemisest kuni tagasi boksi alale (finaalsõidus kinnisesse parklasse) jõudmiseni.

Võistluste kohtunikel on õigus nõuda ja arvestada situatsioonide tõlgendamisel kõiki kaameraid. Sõitja kohustus on garanteerida, et pardakaamera akul on piisavalt mahtu ning mälukaardil onpiisavalt vaba ruumi.

Kohtunikul on õigus teha otsus võistleja kahjuks, kelle autol puudub pardakaamera piltvaidlusalusest situatsioonist (pardakaamera ei salvesta (aku on tühjaks saanud või salvestusruumotsas, jne)) kuni võistluselt diskvalifitseerimiseni.