

1. Genel düzenlemeler

1.1 1 Ocak 2011 tarihinden itibaren bu düzenlemeler yürürlüğe girecek ve değişikliklerinin resmi olarak duyurulmasına kadar geçerli olacaktır. Aşağıdaki bölüm ve alt bölümler için diğer geçerlilik tarihi belirlenmiştir: 24.6 alt bölüm için – 1 Mayıs 2009;

1.2 FIA Uluslararası Spor Kurallarında (Ek J) sağlanan düzenlemeler, yalnızca belirtilen paragrafa doğrudan atıfta bulunulması durumunda kullanılır;

1.3 Bu düzenlemelerde yanlış yorumlanan her şey yasaktır. İzin verilen değişiklikler, yasak değişikliklere neden olmamalı veya bunları içermemelidir;

1.4 Her yarışmacının görevi, araçlarının yarışma sırasında her zaman bu düzenlemelere tam olarak uyduğunu Teknik Komisyona ve Yarışma Komiserlerine kanıtlamaktır.

2. L Grubuna dahil olan arabalar

2.1 Arabalar, FIA homologasyon geçerlilik süresini bir önceki yıl 31 Aralık'ta sona erdiren Grup L'ye ve homologe edilmemiş arabalara dahildir, ancak bunlar FIA spor kodu Ek J Paragraf 252 ve 253'e uygundur.

2.2 Arabalar, kamuya açık yollarda kullanım konusunda Letonya yasalarına uygun olmalıdır.

2.3 Arabalar, FIA, LAF veya diğer ASN tarafından verilmiş Spor araba tescil sertifikasına sahip olmalı ve bu sertifika, starttan önce teknik komisyona ve talep üzerine yarışma görevlilerine sunulmalıdır. LAF tarafından verilen spor otomobilin tescil belgesinde, Letonya Cumhuriyeti'nin yıllık Teknik muayenesinden geçtiğine dair bildirim bulunmalıdır.

2.4 Homologasyonu sona eren WRC ralli arabaları, homologasyonun sona ermesinden sonra bile uluslararası FIA homologasyon düzenlemelerine tamamen uyacaktır.

3. Tanımlar

3.1 Homologe araba – resmi onaylı parametre gövdesine uygun olarak FIA veya ASN homologe araba sicilinde listelenen araba modifikasyonu veya uygulama versiyonu veya ayrıca dört veya daha fazla tekerlekli, oturma alanı ve hareketini sağlayan motoru olan endüstriyel olarak üretilmiş seri araç;

3.2 Temel model – tüm modifikasyonları içeren, belirli bir zaman diliminde üretilen ve kendi imalatçı koduna (sembol) sahip olan araba modeli;

3.3 Yolcu alanı – motor bölmesi ve bagaj bölmesiyle birlikte bölme (arka camın altındaki raf dahil) içeren, seri otomobil üreticisi tarafından sürücü ve yolcular için planlanan yer. Hatchback tipi otomobilin yolcu alanı aynı zamanda bagaj alanını da içermektedir;

3.4 Ücretsiz – araba parçaları herhangi bir şekilde işlenebilir, dönüştürülebilir veya başka parçalarla değiştirilebilir. Ayrıca malzeme, şekil ve parça sayısında herhangi bir sınırlama yoktur. Parçalar tamamen sökülebilir;

3.5 Seri üretim parçası – araba bileşeni, üretici tarafından takıldığı şekliyle, değişiklik yapılmadan veya parça üreticisi tarafından araba üreticisine sağlandığı şekliyle göstermelidir;

3.6 Mekanik bileşenler – direksiyon ve fren sistemi parçaları/bileşenleri haricinde, kabinin hareketi ve süspansiyon çalışması için gerekli olan parçalar ve bileşenler, aynı zamanda normal kabin çalışması için de.

4. L Grubundaki yarışmaya katılmasına izin verilmeyen araçlar

4.1 Bu Yönetmeliğin 2. Paragrafını karşılamayan arabalar;

4.2 Cari yılın 1 Ocak tarihinden önce seri üretimi yapılmayan otomobiller;

4.3 Turbo şarjlı motorlara, mekanik tahrikli şarj cihazlarına, G şarj cihazlarına, COMPREX sistemlerine sahip ve hesaplanan motor silindir kapasitesi 2000 cm³'e kadar olan araçlar (dahil);

4.4 Teknik komisyon veya Komiserlerin arabaların yapımında veya ekipmanında mürettebatın, üçüncü tarafın veya üçüncü tarafın mallarının (eşyalarının) güvenliğini etkileyebilecek teknik hatalar tespit etmesi durumunda.

5. Motor büyüklüğüne göre sınıflandırma

5,1 L7 – 1000 cm³'e kadar

5,2 L8 – 1000 cm³'ün üzerinde 1400 cm³'e kadar

5,3 L9 – 1400 cm³'ten 1600 cm³'e kadar

5,4 L10 – 1600 cm³'ten 2000cm³'e kadar

5,5 L11 – 2000 cm³'ten 2500 cm³'e kadar

5,6 L12 – 2500 cm³'ten 3000 cm³'e kadar

5,7 L13 – 3000 cm³'ün üzerinde 4000 cm³'e kadar

5,8 L14 – 4000cm³ üzeri 4500cm³'e kadar

5.9 Değiştirilebilir silindir manşonları mevcut değilse, motorlar için yalnızca seri üretim onarım büyük boyutlu pistonların kullanılmasına izin verilir. Seri büyük piston kullanımı, spor araba tescil belgesinde belirtilmelidir!

5.10 Her türlü şarj cihazına sahip arabalar, hesaplanan silindir kapasitesine göre sınıflandırılmalıdır.

5.11 Sınıfa, silindir kapasitesine ve bir silindirdeki valf sayısına göre kabinin minimum ağırlığı:

Silindirde Sınıf 2 valfler Silindirde 2'den fazla valf

L7 620 kg 700 kg

L8 700 kg 760 kg

L9 780 kg 850 kg

L10 860 kg 930 kg

L11 940 kg 1030 kg

L12 1020 kg 1110 kg

L13 1100kg 1300kg

L14 1270kg 1370kg

5.12 Arabalar, arabanın servis parkında olduğu zamanlar hariç, yarışmanın her anında tanımlanmış minimum ağırlığı karşılamalıdır.

5.13 Kabinin minimum ağırlığı mürettebat ve mürettebat ekipmanı (kask, yarış kıyafeti, kitaplar, aletler, yedek parçalar) olmadan ölçülür. Yedek tekerlek, araçta bulunması halinde minimum ağırlığa dahildir. Yakıt, ön cam yıkama sıvıları ve ara soğutucu soğutması minimum ağırlığa dahil değildir.

5.14 Yarışmalarda balast kullanımına hiçbir şekilde izin verilmez.

6. Süperşarjlı motorlar ve Wankel motorları

6.1 Herhangi bir şarj cihazına sahip motorlar için toplam silindir hacmi, tüm silindir kapasitesinin katsayı ile çarpılmasıyla hesaplanır. Benzinli motorlu araçlar için katsayı 1,7, dizel araçlar için – 1,5;

6.2 Wankel motorunun hacmi, yanma odasının maksimum hacmiyle 1,5 çarpımı ve rotor sayısı ile çarpılmasıyla hesaplanır;

6.3 Yukarıda belirtilen tüm hesaplamalarda $\pi = 3,1416$

7. Motor

- 7.1. Motor silindir bloğu, otomobilin homolog versiyonundakiyle veya seri üretimde otomobil üreticisi tarafından takılmışsa bazı modellerde olduğu gibi aynı olmalıdır;
- 7.2. Motor silindir kapasitesi (yer değiştirme) değiştirilebilir; silindirin çapı (deliği) artırılabilir veya azaltılabilir ve strok değiştirilebilir. Daha önce kurulmamış olsalar bile, diğer silindir gömleklerinin takılmasına izin verilir;
- 7.3. Krank mili serbesttir ancak ana yatağın miktarı ve tipi korunmalıdır.
- 7.4. Diğer krank diğlisi parçaları, biyel kolları, pistonlar, piston segmanları ve bilek pimi içermez.
- 7.5. Yağlama sistemi – ücretsizdir ancak gövdenin diğındaki yağ radyatörü yalnızca ön tekerlek aksının altına kurulabilir ve üstten aşağıya bakıldığında araç gövde boyutu çizgisinin diğında olamaz. Ayrıca yağ radyatörünün yaşam mahallinde kurulması yasaktır. Çok bölümlü yağ pompası ve kuru karterli yağlama sistemlerinin kullanılmasına izin verilir;
- 7.6. Silindir kapağı serbest;
- 7.7. Gaz dağıtım mekanizması – serbest;
- 7.8. Eksantrik mili tahriki – serbest;
- 7.9. Valflerin sayısı ve konumu (eksenlerarası mesafe hariç) korunur.
- 7.10. Her türlü şarj cihazına sahip motorlar için, şarj cihazından önce minimum 3 mm mesafe için iç maksimum çapı 34 mm olan kısıtlayıcı kurulmalıdır. FIA Uluslararası Spor Kanunu Ek J Paragraf 255'e uygun şekilde ayarlanmalıdır.

Motoru beslemek için gerekli tüm hava, aşağıdakilere uygun olması gereken bu kısıtlayıcıdan geçmelidir: sınırlayıcının maksimum iç çapı 34 mm'dir, konumlandırılan rasyonel eksene dik bir düzlemin akış aşağısında ölçülen minimum 3 mm mesafe için korunur turbo kanatlarının en üst uçlarından geçen bir düzlemin maksimum 50 mm yukarı akışına kadar (bkz. çizim no. 254-4). Sıcaklık koşullarından bağımsız olarak bu çapa her zaman uyulmalıdır. Kısıtlayıcının en dar noktasındaki diğ çapı maksimum 40 mm olmalı ve her iki tarafa 5 mm mesafede tutulmalıdır. Kısıtlayıcının turboşarj üzerine montajı, kısıtlayıcıyı turbodan ayırmak için iki vidanın turbo gövdesinden tamamen çıkarılması veya kısıtlayıcı oluşturması gereken şekilde yapılmalıdır.

İğne vidası kullanılarak tutturulmasına izin verilmez. Kısıtlayıcının montajı için, kısıtlayıcının turbo mahfazasına takılması amacıyla turbo mahfazasından malzemenin çıkarılmasına ve eklenmesine izin verilir.

Sızdırmazlık sağlamak için vidaların başlarının delinmesi gerekir. Kısıtlayıcı tek malzemedен yapılmalı ve yalnızca montaj vidaları arasında, kısıtlayıcı (veya kısıtlayıcı/turbo mahfaza eklentisi) ile türbin mahfazası (veya mahfaza/turbo mahfazası) arasında yapılması gereken montaj ve sızdırmazlık amacıyla delinebilir. flanş bağlantısı) bkz. çizim 254-4.

Dizel motorlu araçlar için kısıtlayıcının yukarıda belirtilen koşullarda maksimum iç çapı 37 mm ve diğ çapı 43 mm olmalıdır (bu çap önceden haber verilmeksizin herhangi bir zamanda revize edilebilir). İki paralel kompresörlü motor durumunda her kompresör, yukarıda belirtilen koşullar altında maksimum iç çapı 24 mm ve maksimum diğ çapı 30 mm olan kısıtlayıcı ile sınırlandırılmalıdır. Araçta tek türbin varsa ve hava kanalı iç çapı maksimum 34 mm ise kısıtlayıcı zorunlu değildir.

7.11. Emme sistemi ücretsizdir ancak hava filtresinin veya hava giriş menfezinin yolcu bölmesine takılması yasaktır. Ayrıca bkz. Paragraf no.19.

7.12. Oksitleyici madde olarak yalnızca atmosferik hava yakıtla karışabilir.

7.13. Ateşleme sistemi – ücretsiz.

7.14. Soğutma sistemi ücretsizdir ancak salonun ısıtma cihazı dışındaki bileşenlerinin salonda kurulmasına izin verilmez. Ayrıca bkz. Paragraf no.19.

7.15. Yukarıda belirtilmeyen diğer motor bileşenleri ücretsizdir.

7.16. Başlangıç – ücretsiz.

8. Egzoz sistemi

8.1. Egzoz manifoldu – serbest;

8.2. Egzoz gazlarının tamamı ana egzoz borusuna ulaşmalıdır;

8.3. Egzoz borusunun çıkışı aracın arkasında bulunmalıdır;

8.4. Egzoz borusunun ucu zemin yüzeyinden maksimum 45 cm, minimum 10 cm mesafede bulunmalıdır. Uç havalandırma, aracın iç çevresinin içinde, ancak buradan en fazla 10 cm uzakta ve dingil mesafesinin ortasından geçen dikey tarafın arkasında bulunmalıdır. Ayrıca, ısıtılmış borunun neden olduğu ateşlemeden korunan uygun koruma da beklenmelidir. Egzoz sistemi geçici olarak kurulamaz. Egzoz gazları egzoz sisteminden yalnızca sistemin uç boğazından çıkabilir. Egzoz gazlarının tahliyesi için şasi parçaları kullanılamaz.

8.5. Egzozun maksimum gürültü seviyesi, FIA tarafından sürdürülen yöntemle 3500 rpm/dakikada ölçülen 103 dB'dir.

9. İletim

9.1. Debriyaj ve tahriki serbesttir.

9.2. Dişli kutusunun konumu ve yönü – ücretsiz.

9.3. Geri vites – zorunlu.

9.4. Şanzıman mahfazasının işlenmesi ücretsizdir; dişli çarklar, miller, yataklar ve diferansiyel ücretsizdir.

9.5. Vites kutusunun montajı için gerekli olması halinde aracın kaportasında modifikasyon yapılmasına izin verilir, ancak modifikasyonların miktarı vites kutusu montajı için gerekli olan miktara uygun olmalıdır.

9.6. Pervane şaftı ve mafsalları serbesttir ancak bunların kompozit malzemelerden yapılması yasaktır. Tahrik milleri – ücretsiz.

9.7. Arka süspansiyon serbesttir ancak bkz. Paragraf 12.1. İki tekerlekten çekişten dört tekerlekten çekişe ve bunun tersinin yeniden yapılmasına, aracın CSDD'ye kaydedilmesi için gerekli tüm işlemlerin yapılmasına ve kamuya açık yollarda kullanım için kabul edilmesine izin verilir.

10. Fren sistemi

10.1. Aynı pedalla çift devre çalıştırılır: Pedal normalde tüm tekerlekleri kontrol etmelidir; Fren sistemi borularının herhangi bir noktasında sızıntı olması veya fren aktarma sisteminde herhangi bir arıza olması durumunda pedal yine de en az iki tekerleği kontrol etmelidir.

10.2. ABS (anti blokaj) fren sisteminin kullanılması yasaktır.

10.3. El freni zorunludur, tek dingilli tekerleklerden ikisini aynı anda çalıştırmalı, hidrolik tahrikle yeniden yapılabilir. El freni kolu sabitleme mekanizmasının çıkarılmasına izin verilir.

10.4. Diğer fren sistemi bileşenleri ücretsizdir; ön ve arka akslar arasındaki gerilimi ayarlamak için fren kuvveti regülatörünün takılmasına izin verilir. Fren pedalının bileşenleri, aksı ve ana silindir itme çubuğu çelikten yapılmalıdır. Başka metalden yapılmış kullanılmış bileşenler varsa, pedal pedleri hariç, bunların menşe belgesi ile kanıtlanması gerekir.

10.5. Fren sisteminin tüm bileşenlerinin endüstriyel olarak üretilmesi gerekmektedir.

10.6. Fren sisteminin vakum güç yükselticisinin kilidinin açılmasına ve sökülmesine izin verilir.

10.7. Fren sistemi için vakum pompası takılmasına izin verilir.

10.8. Karbon fiber kompozit malzemeden fren diskleri yasaktır.

11. Direksiyon sistemi

11.1. Direksiyon kilitleme sistemi devre dışı bırakılmalı veya çıkarılmalıdır.

11.2. Hidrolik direksiyon, hidrolik direksiyonla ilgili tüm parçalar dahil olmak üzere takılabilir, kilidi açılabilir veya sökülebilir.

11.3. Direksiyon mekanizması, direksiyon bağlantısı ve mafsallar endüstriyel olarak seri üretimde üretilmeli veya seri otomobiller için tasarlandıkları takdirde başka bir endüstriyel imalatçı tarafından yapılmalı veya imalatçının alternatif tasarım olarak homologe ettiği ayrı parçalar da olmalıdır.

11.4. Direksiyon sisteminin kısmen veya tamamen kompozit malzemelerden yapılmış parçaları yasaktır.

12. Uzaklaştırma

12.1. Süspansiyonun üreticinin baz modeline veya homologe versiyon prensibine uygun olarak çalışmasının sağlanması zorunludur.

12.2. Dingil mesafesi, temel modelin veya homologe edilmiş versiyonunun boyutundan $\pm\%3$ oranında değiştirilebilir.

12.3. Yaylar, amortisörler (amortisörler), viraj denge çubukları – ücretsiz. Yayların ana modeli korunduğu ve temel modeldekiyle aynı şekilde çalıştığı sürece ilave yaylar ve yardımcı yayların kullanılmasına izin verilir.

12.4. Süspansiyon bağlantıları – McPherson tipi süspansiyon payandaları dahil olmak üzere serbest ve aynı zamanda serbest süspansiyon bağlantı noktası. Bağlantılara ek parçalar eklenmesine ve bu değişikliklere göre arabanın gövdesinin değiştirilmesine izin verilir. Bu değişiklikler otomobilin gövde gücü çerçevesinin dayanıklılığının azaltılması anlamına gelmemelidir.

12.5. Kısmen veya tamamen kompozit malzemelerden yapılmış süspansiyon parçaları yasaktır.

13. Tekerlekler ve lastikler

13.1. Tekerlekler ve lastikler FIA "A" grubu otomobil gerekliliklerine uygun olmalıdır: Ek J paragraf 252, 255.5.4 ve 256.5.

13.2. Stepne zorunlu değildir. Ancak varsa bunların güvenli bir şekilde sabitlenmesi gerekir.

13.3. Ralli sprintinde Letonya Şampiyonası yönetmelikleri, Ralli sprintindeki yarışmalarda ne tür tekerleklerin kullanılması gerektiğini belirler.

13.4. Kısmen veya tamamen kompozit malzemelerden yapılmış tekerlekler yasaktır.

13.5. Dekoratif jant kapakları çıkarılmalıdır.

14. Gövde ve şasi

14.1. Seri üstyapı ve/veya şasi, Ek J Paragraf 251.2.5.2 ve 2.5.1'e uygun olmalıdır. Aşağıdaki paragraflar dikkate alınarak buna göre yoğunlaştırılabilir veya azaltılabilir.

14.2. Motor, şanzıman, fren sistemi, direksiyon sistemi ve süspansiyon sabitlemesi için kullanılan parçalar yoğunlaştırılabilir ancak hafifletilemez.

14.3. Karoserde alüminyum veya plastik parçalar kullanılmış ise homologasyon belgelerinin Teknik Komisyona sunulması gerekmektedir. Kanatlar, kaporta ve yardımcı aerodinamik cihazlar istisnadır. Temel modeldeki arabanın tüm gövde yapısı korunmalı ve tanınabilir olmalıdır.

14.4. Motor bölmesini yolcu bölmesinden doğrudan ayırmayan, motor bölmesi ile yolcu mahalli arasındaki perdenin üst tarafı hariç, karoserden büyük parçaların kesilmesi yasaktır. Bu Kuralların 9. Paragrafı ile ilgili değişiklikler haricinde, makine bölmesi ile insan mahalli arasındaki perdenin ana kısmı muhafaza edilmelidir.

14.5. Tüm salonun içindeki ses yalıtımının ve dekoratif kaplamanın sökülmesine izin verilir. Ön kapı iç kaplaması yalnızca minimum kalınlığı 1,0 mm olan alüminyum veya çelik levha veya minimum 2 mm kalınlığında karbon veya fiberglas kompozit levha gibi başka katı malzeme kullanılarak değiştirilebilir. Açılır tavan açıklığı, kalınlığı çatı sac malzemesinden daha küçük olmayan kaynaklı çelik sac ile kaplanmalıdır. Kaynak noktaları arasındaki maksimum mesafe 30 mm'dir. Tüm dekoratif parçaların çıkarılmasına izin verilir.

14.6. Ön ızgara zorunludur ancak dönüştürülebilir veya değiştirilebilir.

14.7. Mürettebat ve seyirciler için ve aynı zamanda dış görünüm için tehlikeli olabilecek yapı değişikliklerini artırmıyorsa, tamponların çıkarılmasına izin verilir - arabanın silueti önemli ölçüde değişmez. Büyük boy/hacimli plastik tamponların çıkarılması yasaktır. Tampon sökülürse sabitleme braketlerinin de çıkarılması gerekir. Tamponlar, orijinal homologe parçanın görünümünü ve şeklini koruyan PVC, polikarbonat ve ayrıca fiberglas malzemedir yapılabılır.

14.8. Değiştirilen egzoz sisteminin, şanzıman ünitelerinin veya süspansiyon parçalarının takılması için kabinin zemini değiştirilebilir, ancak zeminin seviyesi, temel model kaporta kapı eşiğinin yüksek kenarından daha yüksek olamaz. Egzoz sisteminin montajı için stepnenin içi değiştirilebilir veya bu çukur sökülerek açıklığın kaynaklı veya perçinli çelik sac ile kapatılması gerekmektedir.

14.9. Kaporta tabanının altına çelik veya plastik koruyucuların takılmasına izin verilir. Egzoz sisteminin korunması için esnek malzemelerin (kauçuk, plastik vb.) kullanılması yasaktır.

14.10. Ek anahtarların ve ölçüm cihazlarının/yardımcı pilot ekipmanının kurulumu için yolcu alanının ön panelinin değiştirilmesine izin verilir. Gösterge paneli orta konsolunun sökülmesine izin verilir.

14.11. Salonun havalandırılması için arabanın tavanına havalandırma cihazlarının (kapakların) takılmasına izin verilir, ancak yapının, normalde koltuklarda otururken ve sabitlenmiş durumdaki rakiplere (sürücü ve yardımcı sürücü) herhangi bir nesnenin veya suyun ulaşma olasılığını hariç tutması gerekir. emniyet kemerleri ile.

14.12. Sürüş tarafının değiştirilmesine izin verilir, örn. Orijinal ve modifiye edilmiş arabanın mekanik olarak eşdeğer olması ve bu dönüşüm için orijinal olarak amaçlanan parçaların kullanılması durumunda, RHD'den LHD'ye. Daha spesifik olarak, direksiyon standı/şaftının yalnızca bu amaçla kaporta boyunca orijinal olarak amaçlanan delikten geçmesi gerekir.

14.13. Salona yalnızca aşağıdaki ekipmanlar yerleştirilebilir: yedek tekerlekler, aletler, yedek parçalar, güvenlik ekipmanları, iletişim cihazları ve cam temizliği için su kabı. Salona monte edilen kask ve alet kapları yanıcı olmayan malzemedir yapılmış olmalı ve alevden etkilendiğinde zehirli gaz/buharları çıkarmamalıdır. Hava yastığı sökülmelidir.

14.14. Arabanın bir tarafı her iki tekerleği de boşsa, arabanın hiçbir parçası yere değmemelidir. Yarışmaya hazırlanan otomobiller için bu tür kontroller (sürücü/yardımcı sürücü koltuklarındadır) düz zeminde yapılır.

15. Kapılar, motor kaputu ve bagaj kapağı

15.1. İç kapıların kaplaması, kapı ve pencere kaldırma mekanizması ve tahriklerinin tüm parçalarını kapsmalıdır. Plastik pencere kullanıldığında pencere kaldırma mekanizmasının çıkarılmasına izin verilir, ancak bu durumda ön kapıda açılır “konuşan” pencere bulunması zorunludur.

15.2. Kapı kilidinin tahrikini değiştirmek mümkündür ancak orijinal kilitleme mekanizmasını korumak zorunludur.

15.3. Kaput ve bagaj kapağının malzemesi (hatchback tipi arabanın arka kapısı dahil) ve bağlantı elemanları olarak pivotlar serbest olmalı, ancak yukarıda belirtilen parçalardan her biri en az 4 noktadan güvenli bir şekilde sabitlenmeli ve kolay erişime sahip olmalıdır. dışarıdan açılıyor.

15.4. Araç hareket halindeyken kaput deforme olmayabilir, bu da motor bölgesinde ilave hava akışı sağlar. Yarışma sırasında sürücüler ve seyirciler için tehlikeli olmamalıdır. Yarışma esnasında orijinal kaput kilitleme mekanizmasının sökülmesi gerekmektedir.

15.5. Sadece kaput üzerine ilave delik açılmasına izin verilir, toplam alanı 600 cm²'yi geçemez ve delikler maksimum göz boyutu 5x5 mm olan ızgara ile kapatılmalıdır.

16. Kanatlar

16.1. Seri üretilen arabalara (temel model) kıyasla, kanatların kabinin her iki yanında 50 mm'yi aşmaması durumunda uzatılmasına izin verilir. Uzantının altındaki kanatların malzemesi kesilebilir. Tekerlek kesme şeklinin kaydedilmesi gerekir ancak boyutu (temel modelden itibaren) kaydedilmemelidir. Tekerlek yuvasının iç kısmı değiştirilebilir ancak tamamen kesilemez.

16.2. Kanat, tekerlek aksının içinden geçen tekerleğin dikey yönünün en az 50° yanında ve 30° önünde olmalıdır. Hiçbir tekerlek veya aks parçası, kanadın çıkıntılı taraflarına veya uzama noktasına en uzak olan düşey kaymanın dışında olamaz.

17. Aerodinamik yardımcı cihazlar

17.1. Tüm tekerlek merkezlerinden geçen düzlemden daha aşağıya yerleştirilen aerodinamik yardımcı cihazlar (spoiler), sınırlama olmaksızın, ancak arabanın ön ve arka görünüşlü yan tarafında, spoiler sabitleme elemanı ile birlikte 20x20 cm kareye sığmalıdır. Seri temel modelin spoiler'ları ve farklı tasarıma sahip üreticinin homologe spoiler'ları istisnadır.

17.2. Ön taraftan yatay, üst taraftan dikey bakıldığında spoilerlerin temel modelin kaporta şekline uyması gerekmektedir. Seri temel modelin spoiler'ları ve homologe spoiler'lar istisnadır.

17.3. Arka spoilerler, orijinal homologe parçanın görünümünü ve şeklini koruyan PVC, polikarbonat ve ayrıca fiberglas malzemedan yapılabilir.

17.4. Herhangi bir seri tip (temel model) aerodinamik yardımcı cihaz sökülebilir.

17.5. Herhangi bir ek aerodinamik yardımcı cihaz güvenli bir şekilde sabitlenmeli, sürücüler, yolcular ve seyirciler için tehlike oluşturmamalı ve homologe otomobillerin belgelerinde belirtilmemişse sürüş sırasında ayarlanabilir olmamalıdır.

18. Pencere camları

18.1. Aracın ön camı sadece tripleks tip camdan olabilir.

18.2. Ön kapıların yan camları dahil olmak üzere camlar güvenlik tipi camdan olmalı, ayrıca keskin kenar yapmayan şeffaf plastikten de (PVC, Polikarbonat) üretilebilir.

18.3. Plastik yan ve arka camların minimum kalınlığı 4,0 mm olmalıdır.

18.4. Ön cam kaldırma mekanizması sökülmüşse, sürücü ve yardımcı sürücünün dış dünya ile teması kabinin kapıları açılmadan sağlanmalıdır (sürgülü cam, ana camda küçük pencere vb.)

18.5. Ön camda, sürücüye en azından normal yol görüşü sağlayacak en az bir cam sileceği bulunmalıdır.

18.6. Ön kapılarda otomobil üreticisi tarafından üretilen camlar kullanılıyorsa, camın iç yüzeyinin yapışkan şeffaf renksiz film ile kaplanması gerekir.

19. Elektrik kabloları ve kanalları

19.1. Elektrik kabloları ve kanalları sabitlenmeli, eğer birbirine çok yakınsa, bir tanesinde ek izolasyon bulunmalıdır. Kabloları, kanalları ve yerini değiştirmeye izin verilir. Yolcu bölmesine kanal takılmasına izin verilir (temel model arabanın üreticisi tarafından sağlanmadığı takdirde sıcak sıvı kanalları hariç)

19.2. Yakıt kanalları, yolcu bölmesinin içine yerleştirilmişse metalden yapılmalıdır veya metal tel koruyucu ağı hortum, yalnızca dişli bağlantılara izin verilir.

19.3. Kanalların perdelerden geçtiği yerlerde, kanalların korunması için deliklerin kenarları yumuşak dolgulu olmalıdır. Aynı durum elektrik kabloları/tel tezgahları için de geçerlidir.

20. Elektrik sistemi

20.1. Ateşleme besleme devresi de dahil olmak üzere elektrik sisteminin nominal voltajı korunmalıdır.

20.2. Elektrik devresine röle ve sigorta eklenmesine, elektrik kablolarının uzatılmasına veya eklenmesine izin verilmektedir. Elektrik kabloları ve konnektörleri ücretsizdir.

20.3. Jeneratör ve voltaj regülatörü – ücretsiz.

20.4. Pil: Pillerin markası ve kapasitesi ücretsizdir. Herhangi bir tamamen kısılma veya sızıntıyı önlemek için her pil güvenli bir şekilde sabitlenmeli ve kapatılmalıdır. Üretici tarafından belirlenen pil sayısı korunmalıdır. Pilin orijinal konumundan taşınması durumunda, metal bir oturma yeri ve

yalıtkan kaplamalı iki metal kayış kullanılarak gövdeye cıvata ve somunlarla sabitlenmesi gerekir. Bu kayışları takmak için en az 10 mm çapında cıvatalar kullanılmalı ve her cıvatanın altında, kaporta metalinin altında en az 3 mm kalınlığında ve en az 20 cm² yüzeye sahip bir karşı plaka kullanılmalıdır. Sıvı içeren aküler, sızdırmaz plastik kutu ile kapatılmalı ve akü üzerine bağımsız olarak takılmalıdır. Bu durumda koruma kutusu, çıkışı kabinin dışında olan bir hava borusu içermelidir. Kokpitte bulunan akü kuru akü ise, onu tamamen kapatan bir kapakla elektriksel olarak korunmalıdır.

21. Aydınlatma – Gösterme

21.1. Tüm aydınlatma ve sinyal cihazları, etkinliğin yapıldığı ülkenin yasal gerekliliklerine uygun olmalıdır.

21.2. Göstergelerin ve park ışıklarının yerleri değiştirilebilir ancak çıkış delikleri kapatılmalıdır.

21.3. Aydınlatma cihazlarının markası ücretsizdir.

21.4. Orijinal farlar, aynı işlevleri yerine getiriyorsa ve kaportadan malzeme kesilmesi gerekmiyorsa ve orijinal farların delikleri sıkı malzeme plakası ile kapatılmışsa, başka farlarla değiştirilebilir. Ülke kanunlarının kabul etmesi şartıyla, maksimum 8 adet ön fara (dönüş lambaları ve dörtlü flaşörler hariç) izin verilmektedir. Kare şeklindeki farların iki adet yuvarlak far ile değiştirilmesine veya ters yönde değiştirilmesine, eğer uygun ped üzerinde yer alıyorsa ve buna uygun olarak ayrılan delikler sıkı malzeme plakası ile kapatılıyorsa izin verilir.

21.5. Sadece vites kolu “geri” konumdayken kullanılmak üzere ve bu konuyla ilgili trafik kanunu düzenlemelerine uymak şartıyla geri vites lambası takılabilir.

21.6. Plaka numarasına yeni aydınlatma takılması durumunda orijinal sistem kaldırılabilir. Arka kayıt numarasının aydınlatılması zorunludur.

22. Yakıt deposu ve yakıt sistemi

22.1. Yakıt deposu ve yakıt sistemi kaza halinde hasarlardan mutlaka korunmalıdır.

22.2. Elektrikli yakıt pompaları yalnızca motor çalışırken ve çalıştırma sırasında çalıştırılmalıdır.

22.3. Temel modelde bagaj boşluğunda yer alan yakıt deposu, güvenliği artırıyor hareket ettirebiliyor veya bir başkasıyla değiştirilebilir.

22.4. Sadece seri üretilmiş yakıt deposu kullanılabilir, her biri en az 40 mm genişliğinde ve 1,5 mm kalınlığında en az iki çelik kayışla güvenli bir şekilde sabitlenmelidir.

22.5. Yakıt doldurma deliğine bagaj açılmadan erişilebilmelidir, ancak kaportanın dış şeklinin üzerinde olmamalıdır.

22.6. FIA FT3, FT5 ve yeni FT3.5 tipi yakıt deposu yakıt doldurma deliği zorunlu olarak paragraf 22.5'e uymamalı, ancak yakıt deposu yapımında planlı havalandırma sistemi ve aşırı basınç valfi sağlanmalıdır.

22.7. Otomobilin motor çalışma kapasitesine bağlı olarak yakıt deposu hacmi şu şekildedir: 2000 cm³'e kadar maksimum 60 litre, 2000 cm³'ün üzerinde maksimum 80 litre.

23. Güvenlik kafesi

23.1. Bu yılın 1 Ocak'ından itibaren uygun sezonda geçerli olan FIA veya ulusal federasyon gereklilikleri uyarınca güvenlik kafesinin takılması zorunludur.

23.2. Güvenlik kafesi üreticisi dışındaki tüm LAF tescilli araçlar, güvenlik kafesinin LAF onaylı pasaportunu almak zorundadır. Bu pasaportun her yarışmada teknik komisyona gösterilmesi zorunludur.

23.3. Yolcuların kasklarının güvenlik kafesiyle temas edebileceği yerlerde dolgu, FIA Teknik Listesi No. 23'e göre FIA onaylı koruma malzemesiyle donatılmalıdır.

24. Emniyet kemerleri ve koltuklar

24.1. İki kayış ve bir kucak kayışının takılması, gövde üzerinde bağlantı noktaları: kucak kayışı için iki, omuz kayışları için koltuğa göre iki veya muhtemelen bir simetrik. Bu kemerler FIA tarafından onaylanmalı ve FIA standart no. 8853/98 veya 8854/98. Ayrıca devre müsabakalarında kullanılan kemerlerin gergi serbest bırakma sistemleriyle donatılması gerekmektedir. Bağlandıklarında sürücü ve yardımcı sürücünün erişimi kolay olmalıdır.

24.2. Aşağıdaki emniyet kemerlerinin kullanılması yasaktır: malzemede bariz hasar varsa veya geçerlilik süreleri dolmuşsa.

24.3. Kurulum:

24.3.1. Emniyet kemerlerinin koltuklara veya desteklerine bağlanması yasaktır.

24.3.2. Seri arabanın bağlantı noktalarına bir emniyet kemeri takılabilir.

24.3.3. Ankraj noktalarının önerilen geometrik yerleri 1 numaralı çizimde gösterilmiştir. 253-61.

24.3.4. Aşağı yönde omuz askıları arkaya doğru yönlendirilmeli ve tavsiye edilmesine rağmen sırtlığın üst kenarından yatay çizgiye 45°'den fazla açı yapmayacak şekilde takılmalıdır. bu açının 10°'yi geçmemesi gerekmektedir. Koltuğun merkez çizgisine göre maksimum açılar 20° ıraksak veya yakınsaktır. Mümkünse, otomobil üreticisi tarafından orijinal olarak C direğine monte edilen bağlantı noktası kullanılmalıdır. Koltuk FIA standardının gerekliliklerini karşılamıyorsa, yataya daha yüksek bir açı oluşturan bağlantı noktaları kullanılmalıdır. Bu durumda, 4 noktalı emniyet kemerlerinin omuz askıları, otomobil üreticisi tarafından orijinal olarak monte edilen arka koltuk kucak kayışı bağlantı noktalarına takılabilir.

4 noktalı emniyet kemeri için omuz kayışları ön koltuğun orta çizgisine göre çapraz ve simetrik olarak takılmalıdır.

24.3.5. Kucak ve kasık kayışları, pelvik bölgeyi mümkün olan en geniş dinlenme yüzeyi üzerinde sarmak ve tutmak için koltuğun yanlarından değil, koltuğun içinden geçmelidir. Kucak kayışları, leğen kemiği tepesi ile uyluğun üst kısmı arasındaki kıvrıma sıkı bir şekilde oturmalıdır. Hiçbir durumda karın bölgesine giyilmemelidir. Böyle bir durumla karşılaşmamak için gerekirse seri koltukta delikler açılabilir.

24.3.6. Kayışların keskin kenarlardan sürtünme nedeniyle zarar görmemesine dikkat edilmelidir.

24.3.7. Omuz ve/veya kasık kemerleri için seri bağlantı noktalarının takılması mümkün değilse, omuz askıları için arka tekerleklerin merkez çizgisine mümkün olduğu kadar yakın bir yere, gövdeye veya şasiye yeni bağlantı noktaları takılmalıdır.

24.3.8. Omuz kayışları ayrıca bir halka vasıtasıyla güvenlik kafesine veya bir takviye çubuğuna sabitlenebilir ve ayrıca arka kemerlerin üst sabitleme noktalarına da sabitlenebilir veya arka dayanaklar arasında enine bir takviyeye sabitlenebilir veya yaslanabilir. kafes (bkz. Çizim no. 253-66) Bu durumda enine donatı kullanımı aşağıdaki koşullara tabidir:

Enine takviye, soğuk çekilmiş olarak yapılmış, en az 38 mm x 2,5 mm veya 40 mm x 2 mm ölçülerinde bir boru olacaktır.

minimum akma dayanımı 350 N/mm² olan dikişsiz karbon çeliği;

Bu takviyenin yüksekliği, omuz askıları arkaya doğru, koltuk arkalığının kenarından yataya 10° ile 45° arasında bir açıyla aşağıya doğru yönlendirilecek şekilde olmalıdır; 10°'lik bir açı tavsiye edilir;

Kayışlar ilmek yoluyla veya vidalarla tutturulabilir, ancak ikinci durumda her montaj noktası için bir ek parçanın kaynaklanması gerekir (boyutlar için bkz. Çizim 253-67);

Bu ekler takviye borusunun içine yerleştirilecek ve şeritler bunlara M12 8.8 veya 7/16UNF spesifikasyonlu civatalar kullanılarak bağlanacaktır;

Her bir sabitleme noktası kasık bantları için 1470 daN veya 720 daN'lik bir yüke dayanabilmelidir. İki kayış için tek bir sabitleme noktası olması durumunda dikkate alınan yük, gerekli yüklerin toplamına eşit olacaktır;

Oluşturulan her yeni ankraj noktası için yüzey alanı en az 40 cm² ve kalınlığı en az 3 mm olan çelik takviye plakası kullanılmalıdır.

24.3.9. Şasiye/monokoğa montaj prensipleri:

Genel montaj sistemi: bkz. Çizim 253-62;

Omuz askısı montajı: bkz. Çizim 253-63;

Kasık kayışı montajı: bkz. Çizim 253-64.

24.3.10. Bir emniyet kemeri, herhangi bir değişiklik yapılmadan veya parçaları çıkarılmadan, homolog konfigürasyonunda ve üreticinin talimatlarına uygun olarak kullanılmalıdır. Emniyet kemerlerinin etkinliği ve uzun ömürlülüğü, takılma, kullanılma ve bakımının yapılma şekliyle doğrudan ilişkilidir. Kemerler her şiddetli çarpışmadan sonra ve kimyasalların veya güneş ışığının etkisiyle şeritler kesildiğinde, yıprandığında veya zayıfladığında değiştirilmelidir. Metal parçalar veya tokalar bükülmüş, deforme olmuş veya paslanmışsa da değiştirilmeleri gerekir. Mükemmel çalışmayan herhangi bir emniyet kemeri değiştirilmelidir.

24.4. Malzemeler ve koltuk braketlerinin boyutuna ilişkin düzenlemeler de dahil olmak üzere, geçerli FIA düzenlemelerine uygun özel spor koltuklar takılmalıdır.

24.5. Orijinal koltuk eklentileri veya destekleri değiştirilirse, yeni parçalar ya koltuk üreticisi tarafından söz konusu uygulama için onaylanmalı ya da aşağıdaki spesifikasyonlara uygun olmalıdır.

24.6. Koltuk destek noktaları ve bağlantı noktaları:

24.6.1. Koltuk desteği aşağıdaki şekilde takılmalıdır:

Orijinal araçta kullanılan koltukların sabitlendiği bağlantı noktalarında;

Üretici tarafından Opsiyon varyantı olarak homologe edilen koltukların sabitlenmesine yönelik bağlantı noktalarında (bu durumda orijinal bağlantı noktaları çıkarılabilir);

Çizim 253-65B'ye uygun olarak koltukların sabitlenmesi için bağlantı noktalarında;

Koltuk destekleri, koltukların sabitlenmesi için ankraj noktalarına, koltuk başına en az 4 montaj noktası aracılığıyla, çapı en az 8 mm olan cıvatalar kullanılarak sabitlenmelidir.

24.6.2. Montaj talimatı:

- Gövde alt rayına ve belirli tünel duvarına delikler açın (somunun dış çapından daha büyük).
- Somunları karşı plakalara kaynaklayın ve ardından bunları merkezi tünel duvarındaki kaporta alt rayına kaynaklayın;
- Traverstekteki 2 dişli parçayı kaynaklayın ve ardından traversin her bir ucundaki uç plakaları kaynaklayın.
- Kaynaklı somunlara vidalanacak 4 adet 8.8 kalite M8 vida ile montajı sabitleyin.

Araçta merkezi bir tünel yoksa, sabitleme koltuğu traversinin sabitleme noktasının kaportanın kapı eşiğine kaynak yapılan karşı yüzeye kaynaklanmasına izin verilir. Kaynaklı bağlantı, kaynaklı elemanın tüm çevresi boyunca yüksek kalitede olmalıdır. Traversin ve karşı plakanın boyutu çizim 253-65B'ye uygun olmalıdır.

24.6.3. Destekler, çizim 253-65'e göre minimum 8 mm çapında cıvatalar ve karşı plakalar kullanılarak koltukta en az 4 montaj noktası aracılığıyla kabuğa/şasiye bağlanmalıdır.

24.6.4. Destek, kabuk/şasi ve karşı plaka arasındaki minimum temas alanı her montaj noktası için 40 cm²'dir.

24.6.5. Hızlı bırakma sistemi kullanılması halinde, aynı anda uygulanan 18000 N'luk dikey ve yatay kuvvetlere dayanabilecek kapasitede olmalıdırlar.

24.6.6. Koltuğu ayarlamak için raylar kullanılıyorsa, bunlar orijinal olarak homologe otomobil veya koltukla birlikte verilen raylar olmalıdır.

24.6.7. Koltuk, minimum 8 mm çapında cıvatalar ve koltuğa entegre takviye kullanılarak, 2'si koltuğun önünde ve 2'si arkasında olmak üzere 4 montaj noktası aracılığıyla desteklere bağlanmalıdır. .

24.6.8. Her montaj noktası, herhangi bir yönde uygulanan 15000 N'luk kuvvete dayanabilecek kapasitede olmalıdır.

24.6.9. Desteklerin ve karşı plakaların minimum kalınlığı çelik için 3 mm, hafif alaşımlı malzemeler için 5 mm'dir.

24.6.10. Her desteğin minimum uzunlamasına boyutu 6 cm'dir.

24.7. Homologe koltuk ile yolcu arasında bir minder varsa bu minder maksimum kalınlığı 50 mm'dir.

24.8. Tüm yolcu koltukları FIA (8855/1999 veya 8862/2009 standartları) tarafından onaylanmalı ve değiştirilmemelidir. 8855/1999 FIA standardına uygun koltuklar için kullanım sınırı, zorunlu etikette belirtilen üretim tarihinden itibaren 5 yıldır. 8862/2009 FIA standardına uygun koltuklar için kullanım sınırı üretim yılından itibaren 10 yıldır.

25. Yangın söndürücüler

25.1. Tüm araçlarda yangın söndürme sistemi ve ayrıca ilave manuel söndürücü veya toplam ağırlığı 4 kg'dan az olmayan, ABC sınıfı veya FIA onaylı söndürücü maddeli en az iki manuel söndürücü bulunmalıdır.

25.2. Söndürme sistemi otomatik veya manuel olabilir ancak FIA tarafından kabul edilen nozullar kullanılmalıdır. Sadece metal boru ve bağlantıların veya FIA tarafından kabul edilen plastik parçaların kullanılmasına izin verilmektedir. Motor bölmesi ile yolcu mahalli arasındaki yangın söndürme sistemi medya bölümü 1:1 olmalıdır.

25.3. Yangın söndürücülerin kontrol edilebilmesi için manometre bulunmalı ve mahalde metal sabitleme ile güvenli bir şekilde sabitlenmelidir.

25.4. Her yangın söndürücüde aşağıdaki bilgiler görünmelidir:

Kapasite;

Söndürme ortamının türü;

Söndürme ortamının ağırlığı veya hacmi;

Bir sonraki yangın söndürücü kontrol tarihi, doldurma tarihinden veya son kontrol tarihinden en fazla iki yıl sonra olmalıdır.

25.5. Tüm yangın söndürücüler yeterince korunmalıdır. Her durumda, montajları 25 G'lik bir yavaşlamaya dayanabilmelidir. Ayrıca, yalnızca metal şeritli çabuk açılan metal tespitler (her biri için en az iki adet) kabul edilecektir.

25.6. Söndürücüler sürücü ve yardımcı sürücü için kolayca erişilebilir olmalıdır.

26. Alev dayanıklı koruyucu ekran

26.1. Motor bölmesi ile salon arasında, ayrıca salon ile bagaj alanı arasında (eğer yakıt deposu ve/veya akümülatör takılıysa) sızdırmaz ve alev dayanıklı metalik malzemeden koruyucu ekran (güvenlik duvarı, bölme) bulunmalıdır. .

26.2. Yakıt deposu ve/veya akümülatör salonda bulunuyorsa her birinin bu yönetmeliğin 22. paragrafına uygun olarak kap ile kapatılması gerekmektedir. Konteynerin iç hacmi havalandırılmalı, dış atmosfere bağlanmalıdır. Bu durumda kap, Paragraf 22'de belirtilen bölme işlevlerine uygundur.

27. Genel devre kesici

27.1. Genel devre kesici tüm elektrik devrelerini, aküyü, alternatörü veya dinamoyu, ışıkları, ateşlemeyi, elektrik kontrollerini vb. kesmeli ve ayrıca motoru durdurmalıdır.

27.2. Genel devre kesici, mürettebatın (eğer normal oturuyorlarsa, emniyet kemerleri takılıysa) ve ayrıca dışarıdan kolayca erişebilecekleri bir yerde olmalıdır.

27.3. Arabanın dışındaki devre kesici anahtar, ön camın sol veya sağ alt köşesine yakın bir yere yerleştirilmelidir.

27.4. Kesici, tabanı en az 10 cm olan beyaz kenarlı mavi üçgen içerisinde kırmızı bir şimşekle işaretlenmelidir.

28. Karter havalandırması

28.1. Sistemde değişiklik yapılması durumunda, temel modele göre motorun havalandırması kapalı yağlayıcı yağ ayırma kabına yönlendirilmelidir. Konteyner kapasitesi 2 litreden az olmamalıdır, bu konteyner sadece motor bölümüne sabit olarak yerleştirilmelidir. Konteynerde, motor bölümünün dışına tahliye edilen hava akışı için bir boru bulunmalıdır.

29. Çekme gözleri

29.1. Tüm arabaların arkasında ve önünde en azından yeterince güçlü bir çekme halkası bulunmalıdır. Çekme halkası yerine yeterince güçlü, esnek bir çekme halkası takılabilir.

29.2. Açıkça görülebilmeli ve parlak sarı, kırmızı veya turuncu renkte boyanmalıdır.

30. Arkadan görünüm

30.1. Araçta iç dikiz aynası zorunlu değildir.

30.2. Arka görüş iki dış dikiz aynası (biri sağda, biri solda) ile sağlanmalıdır. Her bir dikiz aynasının yansıtma yüzeyi en az 90 cm² olmalı, her durumda yansıtıcı yüzey üzerine en az 6 x 6 cm boyutunda kare yerleştirilmelidir. Belirsizlik durumunda teknik komisyon aynalardaki görünürlüğü kontrol edebilir.

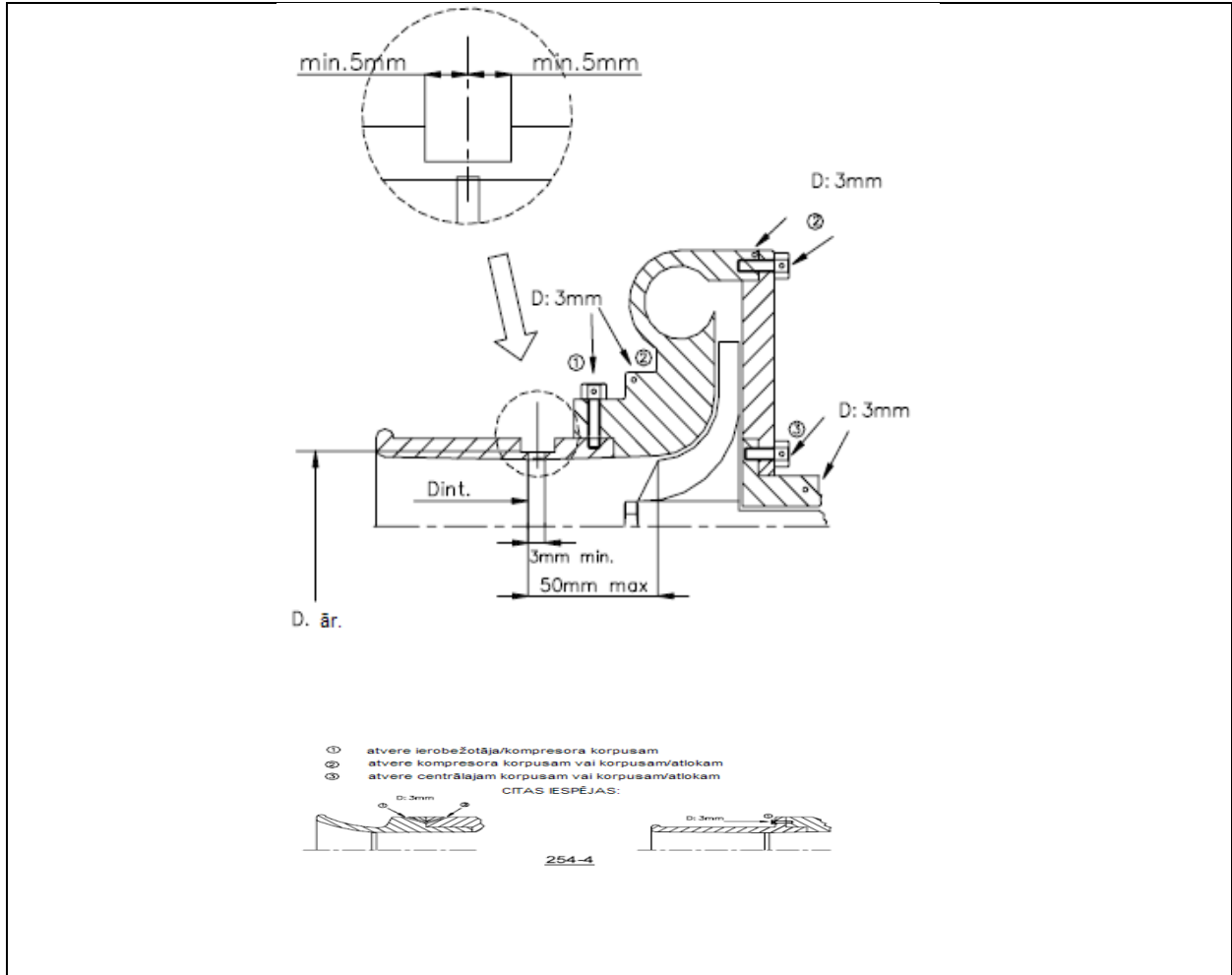
31. Güvenlik önlemlerine ilişkin ek yönergeler

Araç yapımında, yolcu mahallindeki ve motor bölümündeki kaplama panelleri hariç, yalnızca homologe titanyum, Kevlar ve karbon plastik parçaların kullanılmasına izin verilmektedir.

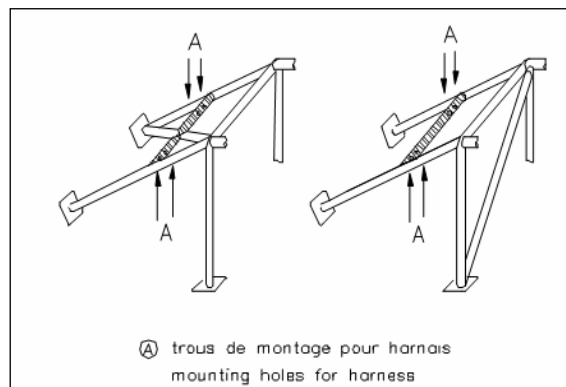
Pielikums Nr.1 / Appendix No.1

Zīmējumi un rasējumi / Drawings

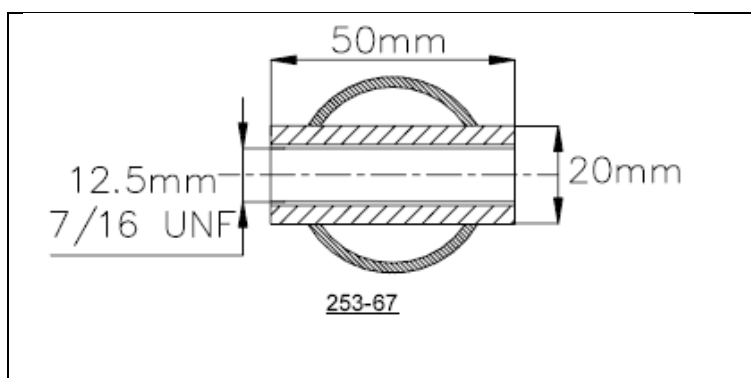
1. Drawing 254-4



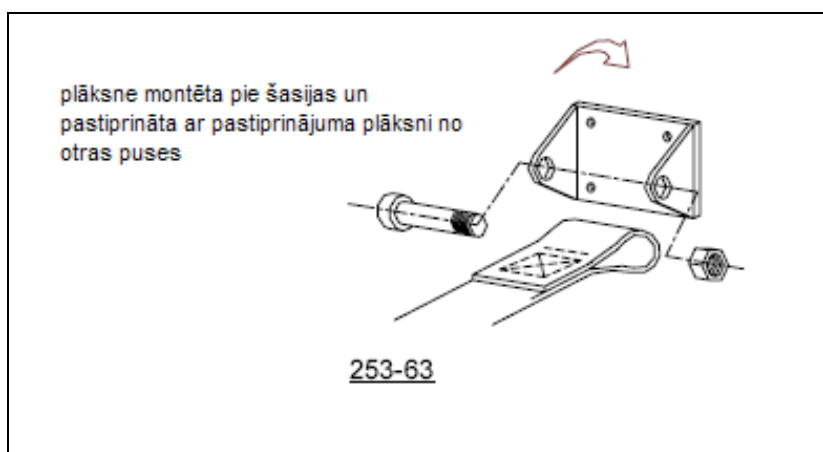
2. Drawing 253-66



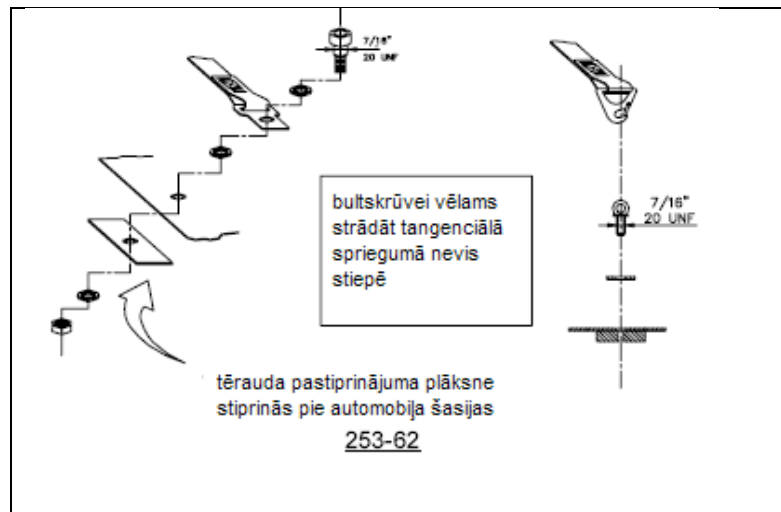
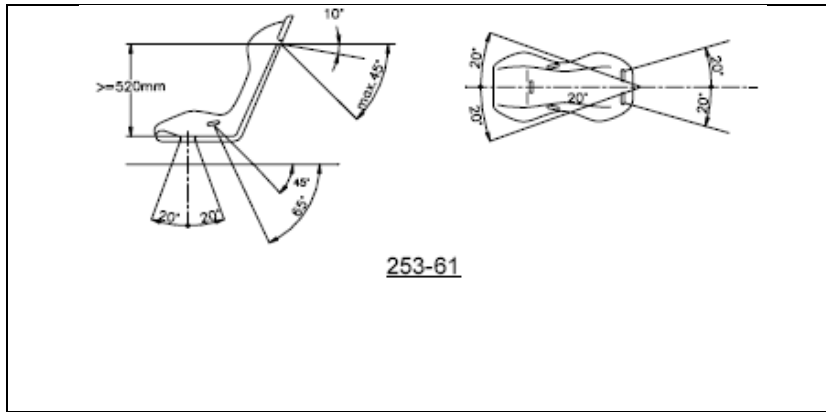
3. Drawing 253-67



4. Drawing 253-63

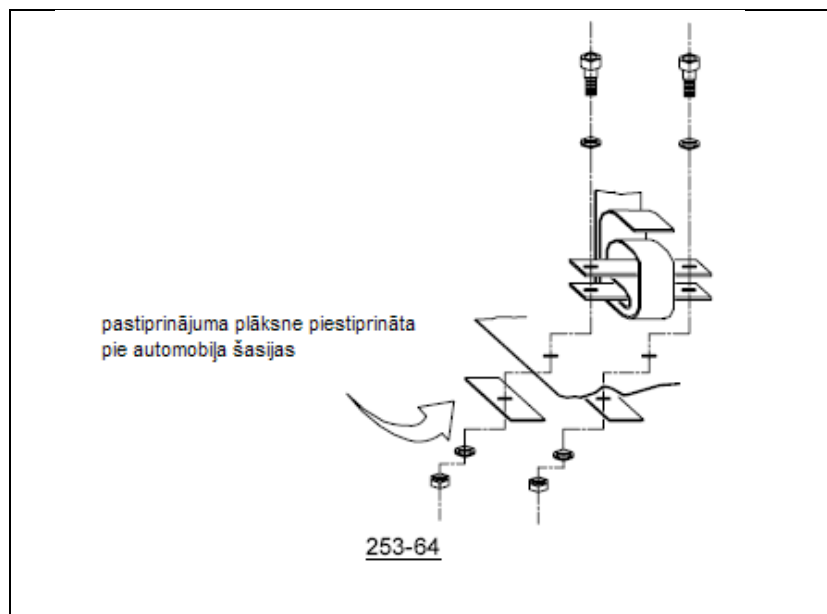


5. Drawing 253-61

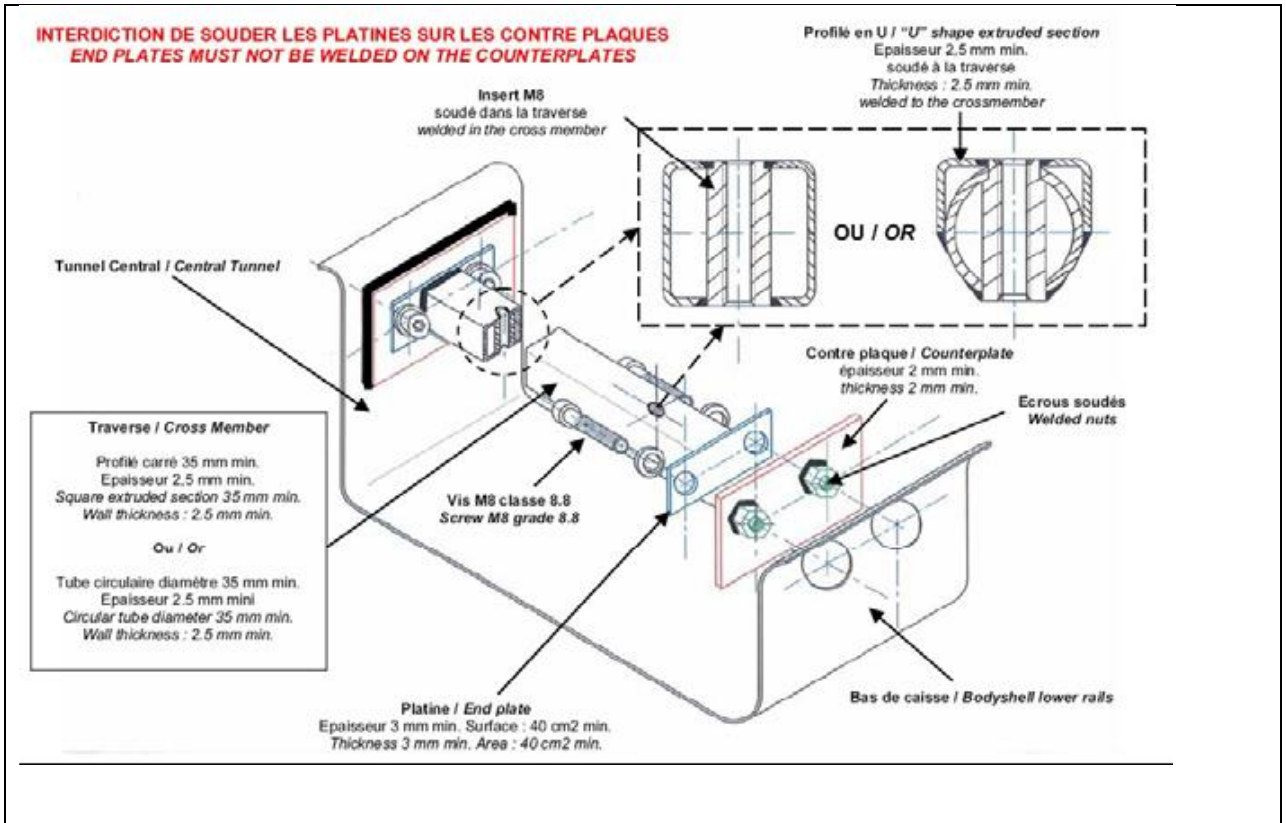


6. Drawing 253-62

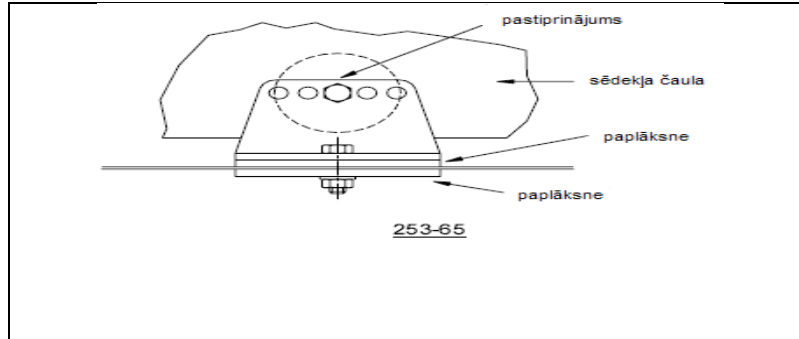
7. Drawing 253-64



8. Drawing 253-65B



9. Drawing 253-65



Pielikums Nr. 2 / Appendix No.2

Drošības aprīkojuma informatīvās norādes / Informative notes for safety equipment

Vispārēji / In general

Ņemot vērā to, ka drošības aprīkojuma informācija tiek patstāvīgi atjaunota un papildināta, Rallijsprinta dalībniekiem ir ieteicams sekot līdzi publikācijām FIA interneta vietnē, noteikumu (regulations) sadaļā, apakšnodaļā „tehniskie saraksti” (technical lists) - <http://www.fia.com/en-GB/sport/regulations/Pages/TechnicalLists.aspx>, kā arī LAF interneta vietnē, Rallija komisijas sadaļā – www.laf.lv.

Considering that information about safety equipment is renewed and added continuously, the members of Rally sprint have to follow to the publication in FIA internet page, in section of Regulation, subdivision – Technical lists -, also in LAF internet page in Rally commission section – www.laf.lv .

1. Ķiveres / Helmets

- 1.1. [http://argent.fia.com/web/fia-public.nsf/38AE7C3868E519BCC12572FB00559173/\\$FILE/L25_standards_helmets.pdf](http://argent.fia.com/web/fia-public.nsf/38AE7C3868E519BCC12572FB00559173/$FILE/L25_standards_helmets.pdf)

2. Sēdekļi / Seats

- 2.1. [http://argent.fia.com/web/fia-public.nsf/A980DAFFD78D471EC12574E1002E55D5/\\$FILE/L12_Approved_seats.pdf](http://argent.fia.com/web/fia-public.nsf/A980DAFFD78D471EC12574E1002E55D5/$FILE/L12_Approved_seats.pdf)

3. Drošības jostas / Safety belts

- 3.1. [http://argent.fia.com/web/fia-public.nsf/072E3132137B7AFOC1257451004EC9BC/\\$FILE/L24_Approved_harnesses.pdf](http://argent.fia.com/web/fia-public.nsf/072E3132137B7AFOC1257451004EC9BC/$FILE/L24_Approved_harnesses.pdf)
- 3.2. [http://argent.fia.com/web/fia-public.nsf/A163DDBBF4E058C0C12574DE00463F0A/\\$FILE/L24_Approved_harnesses.pdf](http://argent.fia.com/web/fia-public.nsf/A163DDBBF4E058C0C12574DE00463F0A/$FILE/L24_Approved_harnesses.pdf)

4. Kombinezoni, apakšveļa, cimdi / Race suits, underwear, gloves

- 4.1. [http://argent.fia.com/web/fia-public.nsf/413AEB7625A18F67C12574DE0036CD5F/\\$FILE/L27_Approved_clothing_materials.pdf](http://argent.fia.com/web/fia-public.nsf/413AEB7625A18F67C12574DE0036CD5F/$FILE/L27_Approved_clothing_materials.pdf)

5. „Hans” galvas un kakla aizsargsistēma / „Hans”

- 5.1. [http://argent.fia.com/web/fia-public.nsf/244F498EA184C30DC12574D300563D55/\\$FILE/L29_approved_Hans_system.pdf](http://argent.fia.com/web/fia-public.nsf/244F498EA184C30DC12574D300563D55/$FILE/L29_approved_Hans_system.pdf)

- 5.2. [http://argent.fia.com/web/fia-public.nsf/69D8C07075D7AFBAC12572FB00559224/\\$FILE/L36_approved_Head_restraint.pdf](http://argent.fia.com/web/fia-public.nsf/69D8C07075D7AFBAC12572FB00559224/$FILE/L36_approved_Head_restraint.pdf)