

Článek 251- 2012 - KLASIFIKACE A DEFINICE

Přidání článku 2.1.13 (okamžitě) zveřejněno 12. 3. 2012

Přidání článku 2.5.9 (2013) zveřejněno 19. 6. 2012

1. KLASIFIKACE**1.1 Kategorie a skupiny**

Automobily používané pro soutěže jsou rozděleny do následujících kategorií a skupin:

Kategorie I:

- skupina N: produkční vozy
- skupina A: cestovní vozy
- skupina R: cestovní vozy nebo velkosériové produkční vozy

Kategorie II:

- skupina RGT: GT produkční vozy
- skupina GT1: vozy Grand Turismo
- skupina GT2: vozy Grand Turismo
- skupina CN: produkční sportovní vozy
- skupina D: závodní vozy pro mezinárodní formuli
- skupina E: závodní vozy volné formule

Kategorie III:

- skupina F: kamióny pro okruhy

1.2 Objemové třídy

Podle zdvihového objemu válců jsou vozy rozděleny do následujících tříd:

1. do 500 cm³
2. od 500 cm³ do 600 cm³
3. od 600 cm³ do 700 cm³
4. od 700 cm³ do 850 cm³
5. od 850 cm³ do 1000 cm³
6. od 1000 cm³ do 1150 cm³
7. od 1150 cm³ do 1400 cm³
8. od 1400 cm³ do 1600 cm³
9. od 1600 cm³ do 2000 cm³
10. od 2000 cm³ do 2500 cm³
11. od 2500 cm³ do 3000 cm³
12. od 3000 cm³ do 3500 cm³
13. od 3500 cm³ do 4000 cm³
14. od 4000 cm³ do 4500 cm³
15. od 4500 cm³ do 5000 cm³
16. od 5000 cm³ do 5500 cm³
17. od 5500 cm³ do 6000 cm³
18. nad 6000 cm³

Pokud nejsou jinak přesně vymezeny ve zvláštních ustanoveních FIA pro určitou kategorii závodů, nejsou organizátoři povinni uvádět ve zvláštních předpisech všechny třídy a mohou podle okolností závodu spojovat jednu nebo více za sebou jdoucích tříd.

Žádná třída nesmí být dále dělena.

2. DEFINICE

2.1 Všeobecně

2.1.1 Sériové produkční vozy (kategorie I):

Vozy, u kterých byla na žádost výrobce povolena výroba určitého počtu identických kusů (viz definice) během určitého časového úseku, určených pro normální prodej zákazníkům (viz definice).

Vozy musí být prodávány podle homologačního listu.

2.1.2 Soutěžní vozy (kategorie II):

Vozy vyráběné jako jednotlivé exempláře a určené výhradně pro soutěže.

2.1.3 Kamióny (kategorie III)

2.1.4 Identické vozy

Vozy patřící do téže výrobní série, které mají stejnou karosérii (vně i uvnitř), stejné mechanické části a stejné šasi (rozumí se, že v případě samonosné karosérie může být šasi její součástí).

2.1.5 Model vozu

Vůz patřící k výrobní sérii, který se odlišuje určitou koncepcí a vnější linií karosérie a má stejné mechanické provedení motoru a náhon kol.

2.1.6 Normální prodej

Jedná se o distribuci vozů zákazníkům prostřednictvím obchodní sítě výrobce.

2.1.7 Homologace

Oficiální osvědčení, vydané FIA, že určitý model vozu je vyráběn v dostatečné sérii, aby mohl být zařazen mezi produkční vozy (skupina N), cestovní vozy (skupina A), podle těchto předpisů.

Žádost o homologaci musí FIA předložit ASN země výrobce vozu. Tato žádost je podkladem pro vystavení homologačního listu (viz dále).

Žádost musí být v souladu se zvláštními předpisy, nazvanými „Homologační předpisy“, vytvořenými FIA.

Jakákoli homologace sériově vyráběného modelu propadá 7 let po definitivním skončení sériové výroby dotyčného modelu (roční výroba nižší než 10 % výrobního minima dotyčné firmy).

Homologace modelu je platná pouze pro jednu skupinu, produkční vozy (skupina N) / cestovní vozy (skupina A).

2.1.8 Homologační listy

Všechna vozidla uznaná FIA mají popisný list, zvaný „homologační list“, ve kterém jsou uvedeny charakteristiky umožňující identifikaci daného modelu.

Tento homologační list definuje sérii, jak ji uvádí výrobce.

Podle skupiny, ve které soutězí závodí, jsou v Příloze „J“ uvedeny limity pro modifikace, povolené pro mezinárodní soutěže.

Organizátoři mohou vyžadovat předložení listu ke kontrole při přejímce a/nebo před startem. Ti mají právo odmítnout soutěžícímu účast v případě, že list nepředloží.

Předložený list musí být povinně vytištěn:

- buď na papíře s razítkem / vodotiskem FIA
- nebo na papíře s razítkem / vodotiskem ASN pouze v případě, že výrobce je stejné státní příslušnosti jako ASN.

V případě použití vozu skupiny A ve variantě kit (viz dále), týkající se šasi / karosérie, musí být předložen originální certifikát, dodaný při montáži střediskem, schváleným výrobcem.

Pokud konec platnosti homologačního listu spadá do doby soutěže, je list platný pro celou dobu jejího trvání.

Co se týče skupiny produkčních vozů (skupina N), je kromě zvláštního listu pro tuto skupinu třeba předložit list skupiny cestovních vozů (skupina A).

V případě, že porovnání modelu vozu s jeho homologačním listem vyvolává určité pochybnosti, musí techničtí komisaři konzultovat servisní příručku, vydanou pro potřeby distributorů značky nebo všeobecný katalog, obsahující seznam náhradních dílů.

V případě, že tato dokumentace není dostatečně přesná, je možné provést přímé prověrky srovnáním s identickým dílem, který je k dispozici u distributora.

Soutěžící si musí obstarat homologační list pro svůj vůz u ASN.

Popis homologačního listu:

Homologační list má následující části:

1) Základní list popisující základní model.

2) Případně určitý počet doplňkových listů, popisujících rozšíření homologace, které mohou být „varianty“, „errata“ nebo „evoluce“.

a) Varianty (VF, VP, VO, VK)

Jsou to buď varianty dodávek (VF) (dva dodavatelé dodávají výrobcí jednu součástku a zákazník nemá možnost volby) nebo produkční varianty (VP) (dodávané na přání a k dispozici u prodejců), nebo volitelné varianty (VO) a varianty „kit“ (VK) (obojí dodávané na speciální objednávku).

b) Erratum (ER)

Nahrazuje a ruší chybnou informaci, kterou předtím uvedl výrobce na listu.

c) Vývoj (ET)

Charakterizuje trvalé modifikace základního modelu (úplné odstoupení od výroby modelu v jeho předchozí formě).

Použití:

1) Varianty (VF, VP, VO, VK)

Soutěžící může použít jakoukoli variantu nebo její část podle svého přání pouze pod podmínkou, že všechny technické údaje takto koncipovaného vozu jsou v souladu s údaji na homologačním listu vozu nebo jsou výslovně schváleny v Příloze „J“.

Je zakázáno smísení několika VO na následujících prvcích: turbokompresor, brzdy a převodovka.

Například montáž brzdových třmenů, uvedená na listu variant, je možná pouze tehdy, pokud rozměry obložení atd. takto získané jsou uvedeny v listu příslušného vozu (viz též čl. 254-2 pro skupinu produkčních vozů - skupina N).

Co se týče variant - kitů (VK), lze je použít pouze za podmínek, uvedených výrobcem v homologačním listu.

To se týká především skupin dílů, které musí být soutěžícím brány jako celek a je třeba respektovat případné specifikace.

Technický průkaz FIA musí být na mistrovstvích FIA předložen při technické přejímce u vozidel skupin: WRC, S2000-Rally, S2000 a Super 1600.

Za žádných okolností nesmí být z technického průkazu FIA vymazány žádné zápisy.

2) Vývoj typu (ET)

(Viz též čl. 254-2 pro skupinu produkčních vozů - skupina N).

Vůz musí odpovídat danému stadiu vývoje (nezávisle na skutečném datu výroby) a určitá evoluce na něj musí být aplikována buď kompletně, nebo vůbec ne.

Kromě toho, od chvíle, kdy si soutěžící zvolil určitou vývojovou změnu, musí být použity také všechny předcházející vývojové změny s výjimkou neslučitelnosti mezi nimi.

Např. pokud na brzdách proběhly následně dvě vývojové změny, použije se pouze ta, která datem odpovídá vývojovému stadiu vozu.

2.1.9 Mechanické části

Vše, co je potřeba k pohonu, zavěšení, řízení a brzdění a všechny pohyblivé i nepohyblivé doplňky, které jsou nezbytné pro jejich normální fungování.

2.1.10 Původní nebo sériový díl

Díl, který prošel všemi fázemi výroby, které stanovil a provedl výrobce příslušného vozu, a který je namontován na původním voze.

2.1.11 Kompozitní materiál

Materiál tvořený několika různými složkami, jejichž sloučení dodává celku vlastnosti, které žádný z nich sám o sobě nemá.

2.1.12 Materiály – definice

Slitina na bázi X (např. slitina na bázi Ni) – X musí být prvek nejsilněji zastoupený ve slitině na bázi % w/w. Minimální hmotnostní procento prvku X musí být vždy vyšší než maximální hmotnostní procento každého z ostatních prvků, přítomných ve slitině.

2.1.13 Plombování:

Prvek používaný k identifikaci dílů vozu k jednomu z následujících účelů:

- kontrola použití nebo umístění určitého dílu
- sledování počtu použitých nebo registrovaných dílů, jak to požadují platné předpisy
- registrace zabaveného dílu, aby bylo možné provést okamžité nebo pozdější technické kontroly
- zabránit demontáži a/nebo změně dílu nebo součásti celku
- jakákoli jiná potřeba uplatnění technických a/nebo sportovních předpisů

2.2 Rozměry

Obrys vozu z pohledu shora:

Vůz, tak jak se postaví na startovní čáru pro příslušnou soutěž.

2.3 Motor

2.3.1 Zdvihový objem válců

Objem V, vytvářený válcem nebo válci motoru stoupavým a klesavým pohybem pístu nebo pístů.

$$V = 0,7854 \times d^2 \times l \times n,$$

kde d = vrtání

l = zdvih

n = počet válců.

2.3.2 Přeplňování

Zvýšení tlaku směsi vzduch-palivo ve spalovacím prostoru (ve vztahu k tlaku, vytvářenému normálním atmosférickým tlakem, setrvačností a dynamickými jevy v přírodním a/nebo výfukovém systému) jakýmkoli prostředky.

Vstřikování paliva pod tlakem není pokládáno za přeplňování (viz čl. 252-3.1 všeobecných předpisů).

2.3.3 Blok válců

Kliková skříň a válce.

2.3.4 Sací potrubí

V případě plnění pomocí karburátorů:

- Část, sbírající směs vzduch-palivo u výstupu/ů/ z karburátoru/ů/ a jdoucí až ke spojovací rovině hlavy válců.

V případě plnění vstřikováním s jednou klapkou:

- Část sahající od těla klapky včetně, až ke spojovací rovině hlavy válců, shromažďující a regulující průtok vzduchu nebo směsi vzduch a palivo.

V případě plnění vstřikováním s více klapkami:

- Část sahající od klapky včetně, až ke spojovací rovině hlavy válců, shromažďující a regulující průtok vzduchu nebo směsi vzduch a palivo.

V případě dieselových motorů:

- Systém připevněný k hlavě válců, rozvádějící vzduch od vstupního otvoru nebo jediného potrubí až k otvorům hlavy válců.

2.3.5 Výfukové potrubí

Část shromažďující v kterýkoli okamžik plyny z nejméně dvou válců u výstupu z hlavy válců a vedoucí až k prvnímu těsnění, oddělujícímu ji od pokračování výfukového systému.

2.3.6 U vozů s turbokompresorem začíná výfuk za turbokompresorem.

2.3.7 Jímka oleje: Díly přišroubované pod blokem válců, které obsahují a řídí olej pro mazání motoru.

2.3.8 Motorový prostor: Prostor, vymezený nejbližším strukturním pláštěm obklopujícím motor.

2.3.9 Mazání suchým karterem: Jakýkoli systém používající čerpadlo pro přesun oleje z jedné komory nebo jedné části do druhé, s výjimkou čerpadla používaného pro normální mazání prvků motoru.

2.3.10 Statické těsnění mechanických částí: Jedinou funkcí těsnění je zajistit těsnost minimálně mezi dvěma díly, které jsou vzájemně nepohyblivé.

Vzdálenost mezi čelními stranami dílů oddělenými těsněním musí být menší nebo rovna 5 mm.

2.3.11 Výměník: Mechanický prvek umožňující výměnu kalorií mezi dvěma kapalinami.

U zvláštních výměníků se na prvním místě uvádí chlazená kapalina a na druhém místě kapalina, která toto chlazení umožňuje.

Příklad: Výměník olej / voda (olej je chlazen vodou).

2.3.12 Chladič: Je to zvláštní výměník umožňující chladit kapalinu pomocí vzduchu.

Výměník kapalina / vzduch.

2.3.13 Intercooler nebo výměník přeplňování: Je to výměník, umístěný mezi kompresorem a motorem, umožňující chladit stlačený vzduch pomocí kapaliny.

Výměník vzduch / kapalina.

2.4 Podvozek

Podvozek je tvořen všemi částmi vozu, které nejsou odpružené nebo jsou odpružené jen částečně.

2.4.1 Kolo

Disk a ráfek.

Kompletním kolem se rozumí disk, ráfek a pneumatika.

2.4.2 Třecí plocha brzd

Plocha, které se dotýká obložení bubnu nebo destičky z obou stran kotouče, když se kolo jednou otočí.

2.4.3 Zavěšení Mac Pherson

Celý systém zavěšení, včetně teleskopického prvku, který nemusí nutně zajišťovat funkci tlumiče a/nebo zavěšení, který nese čep, zavěšený ve své horní části na jediném upevňovacím čepu, spojeném s karosérií (nebo šasi) a v dolní části se otáčející kolem příčného ramene, zajišťujícího příčné a podélné vedení nebo kolem prostého příčného ramene, drženého podélně buď torzním stabilizátorem, nebo trojúhelníkovou tyčí.

2.4.4 Náprava s vlečnými rameny

Náprava tvořená dvěma podélně vlečnými rameny, každé z nich je připojeno na karoserii kloubem a mezi sebou jsou pevně spojeny příčným profilem, jehož tuhost ve zkrutu je v porovnání s tuhostí v ohybu malá.

2.5 Šasi - karoserie

2.5.1 Šasi

Celková struktura vozidla, která spojuje mechanické části a karosérii, včetně rozebratelných částí struktury.

2.5.2 Karosérie

- vnější: všechny plně odpružené části vozu, ovívané proudem vzduchu.

- vnitřní: prostor pro posádku a zavazadlový prostor.

Karosérie jsou děleny následujícím způsobem:

- 1) plně uzavřená karosérie
- 2) plně otevřená karosérie
- 3) přeměnitelná karosérie: s pružnou nebo pevnou střechou, stahovatelnou nebo snímatelnou.

2.5.3 Sedadlo

Dvě plochy tvořící sedák a opěradlo.

Opěradlo:

Plocha měřená od spodní části páteře normální sedící osoby směrem vzhůru.

Sedák:

Plocha měřená od spodní části páteře téže osoby směrem vpřed.

2.5.4 Zavazadlový prostor

Prostor, oddělený od prostoru pro posádku a motorového prostoru a umístěný uvnitř vozu.

Na délku je tento prostor omezen pevnými částmi vozu, umístěnými sem výrobcem a/nebo zadní částí sedadel v jejich nejzazší pozici, a/nebo případně nakloněné maximálně o 15° směrem dozadu.

Na výšku je tento prostor omezen pevnými částmi a/nebo snímatelnými přepážkami, umístěnými sem výrobcem nebo případně horizontální rovinou, procházející nejnižším bodem čelního skla.

2.5.5 Prostor pro posádku

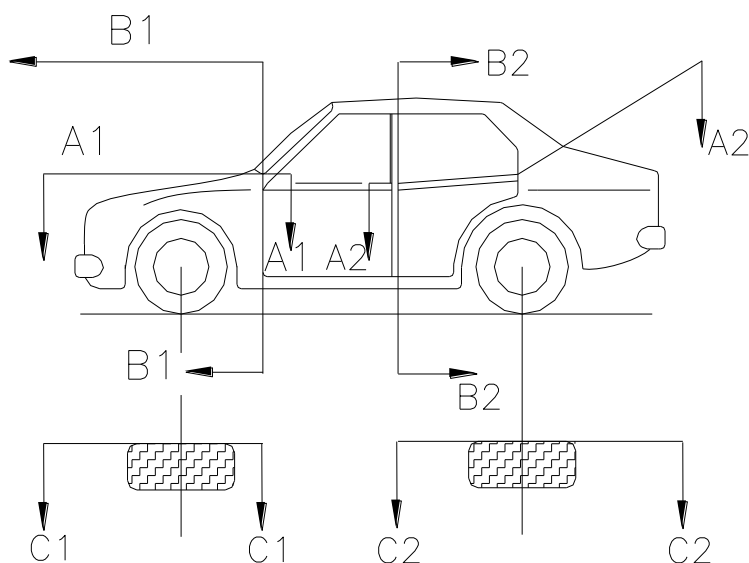
Vnitřní prostor, kde je umístěn řidič a cestující.

2.5.6 Kapota motoru

Vnější část karosérie, která se otvírá pro umožnění přístupu k motoru.

2.5.7 Blatník

Blatník je část, definovaná podle obr. 251-1.



obr. 251-1

Přední blatník: část ovívaná proudem vzduchu, definovaná vnitřní částí kompletního kola standardního vozu (C1/C1), přední hranou předních dveří (B1/B1) a umístěná v rovině rovnoběžné s prahy dveří a kolmé k vnitřním rohům viditelné části předního skla (A1/A1).

Zadní blatník: část ovívaná proudem vzduchu, definovaná vnitřní částí kompletního kola standardního vozu (C2/C2), přední hranou zadních dveří (B2/B2) a umístěná pod spodním okrajem viditelné části skla bočního zadního okna a pod kolmicí ke spodnímu rohu viditelné části zadního okna a v zadním vnitřním rohu viditelné části bočního skla zadních dveří (A2/A2).

V případě dvoudveřových vozů jsou B1/B1 a B2/B2 definovány jako přední a zadní hrana těchto dveří.

2.5.8 Žaluzie

Systém nakloněných lamel umožňující zakrýt díl, který se za nimi nachází, při zachování cirkulace vzduchu.

2.6 Elektrický systém

Světlomet: optické zařízení, jehož světelný zdroj vytváří svazek paprsků směřujících vpřed.

2.7 Palivová nádrž

Nádoba obsahující palivo, které může pomocí nějakých prostředků odtékat směrem k hlavní nádrži nebo k motoru.

2.8 Automatická převodovka

Je tvořena hydraulickým měničem krouticího momentu, skříní s planetovými soukolími vybavenými spojkami a vícekotoučovými brzdami, má určitý počet převodových poměrů a ovládání jejich změny.

Změna převodového poměru může být prováděna automaticky bez rozpojení motoru a převodovky, tedy bez přerušení převodu krouticího momentu motoru.

Převodovky s plynulou změnou převodu jsou pokládány za automatické převodovky s tou zvláštností, že mají nekonečný počet převodových poměrů.

ZMĚNY PLATNÉ OD 1. 1. 2013

2.5.8 Žaluzie

Systém nakloněných lamel umožňující zakrýt díl, který se za nimi nachází, při zachování cirkulace vzduchu.

2.5.9 Denní svícení:

Světla směřující vpřed a používaná pro lepší viditelnost vozu při jízdě ve dne.

Denní svícení musí automaticky zhasnout, v případě zapnutí hlavních světlometů.