

**МІЖНАРОДНА АВТОМОБІЛЬНА ФЕДЕРАЦІЯ
МІЖНАРОДНИЙ СПОРТИВНИЙ КОДЕКС
Додаток «Джей» (J)**

СТАТТЯ 251

(переклад редакції від 11.12.2009)

КЛАСИФІКАЦІЯ ТА ВИЗНАЧЕННЯ

СТАТТЯ 1: КЛАСИФІКАЦІЯ

1.1 Категорії і групи

Автомобілі, що використовуються на змаганнях, поділяються на такі категорії та групи:

Категорія I:

- Група N: Серійні автомобілі
- Група R: Автомобілі Туризму або Серійні автомобілі що виробляються великими серіями
- Група A: Автомобілі Туризму
- Група B: Автомобілі Гранд Туризму
- Група SP: Автомобілі Супер Продакшн
- Група T2: Серійні автомобілі для ралі-рейдів

Категорія II:

- Група T1: Змінені автомобілі для ралі-рейдів
- Група T1-2: Покращені автомобілі для ралі-рейдів
- Група GT-3: Кубкові автомобілі Гранд Туризму
- Група GT2: Серійні автомобілі Гранд Туризму
- Група GT1: Автомобілі Гранд Туризму
- Група CN: Спортивні серійні автомобілі
- Група D: Автомобілі Міжнародних Гоночний Формул
- Група E: Автомобілі Вільних Гоночний Формул

Категорія III:

- Група F: Гоночні вантажівки
- Група T4: Вантажівки для ралі-рейдів

1.2 Класи по робочому об'єму двигуна

Автомобілі поділяються на такі класи, відповідно до їх робочому об'єму:

1. До 500 см³
2. Більш ніж 500 см³ і до 600 см³
3. Більш ніж 600 см³ і до 700 см³
4. Більш ніж 700 см³ і до 850 см³
5. Більш ніж 850 см³ і до 1000 см³
6. Більш ніж 1000 см³ і до 1150 см³
7. Більш ніж 1150 см³ і до 1400 см³
8. Більш ніж 1400 см³ і до 1600 см³
9. Більш ніж 1600 см³ і до 2000 см³
10. Більш ніж 2000 см³ і до 2500 см³
11. Більш ніж 2500 см³ і до 3000 см³
12. Більш ніж 3000 см³ і до 3500 см³
13. Більш ніж 3500 см³ і до 4000 см³
14. Більш ніж 4000 см³ і до 4500 см³
15. Більш ніж 4500 см³ і до 5000 см³
16. Більш ніж 5000 см³ і до 5500 см³
17. Більш ніж 5500 см³ і до 6000 см³
18. Більш ніж 6000 см³

Якщо інше не визначено в спеціальних умовах, накладених ФІА для деякої категорії змагань, організатори не зобов'язані включати всі вищезгадані класи в Додатковий регламент і, більше того, вони можуть об'єднати два або більше послідовних класів, виходячи з особливостей конкретного змагання. Жоден клас не може бути розділений.

СТАТТЯ 2 ВИЗНАЧЕННЯ

2.1 Загальні умови

2.1.1) Серійні автомобілі (Категорія I):

Автомобілі, для яких виробництво певної кількості ідентичних екземплярів (див. визначення цього слова нижче) в межах певного періоду часу було підтверджено на прохання Виробника, і які призначені для нормальної продажу (див. цей вираз).

Автомобілі повинні продаватися відповідно до карти омологації.

2.1.2) Спортивні автомобілі (Категорія II):

Автомобілі одиничного виробництва, призначені виключно для змагань.

2.1.3) Вантажні автомобілі (Категорія III)

2.1.4) Ідентичні автомобілі:

Автомобілі, що належать до однієї виробничої серії, що мають однаковий кузов (зовні і всередині), однакові механічні компоненти, і однакове шасі (навіть якщо це шасі є невід'ємною частиною кузова в разі автомобіля з кузовом, що несе «монокок»).

2.1.5) Модель автомобіля:

Автомобіль, що належить до виробничої серії, помітною певною концепцією і зовнішніми спільними лініями кузова і ідентичною механічною конструкцією двигуна і трансмісії.

2.1.6) Нормальна продаж:

Означає розподіл автомобілів індивідуальним покупцям через звичайні комерційні канали виробника.

2.1.7) Омологація:

Зроблене ФІА офіційне свідчення того, що автомобілі даної конкретної моделі були вироблені в рамках серійного виробництва і в кількості, достатній для класифікації їх у групі Серійних автомобілів (Група N), Автомобілів Туризму (Група A), Автомобілів Гранд Туризму (Група B), Серійних автомобілів для ралі-рейдів (Група T2), згідно із правилами.

Подання на омологацію має бути подано ФІА від НСФ країни - виробника автомобіля, і повинно супроводжуватися заповненням Карти омологації (див. нижче). Вона, повинна бути, складена відповідно до спеціальних правил, що називаються - "Правило омологації", встановленими ФІА.

Омологація серійного автомобіля закінчується через 7 років після дати, після якої серійне виробництво згаданої моделі було зупинено (виробництво менше 10% від мінімальної величини для даної групи).

Омологація моделі може мати силу тільки в одній групі: Серійні автомобілі (Група N) / автомобілі Туризму (Група A), Серійні автомобілі для ралі-рейдів (Група T2) або автомобілі Гранд Туризму (Група B).

Якщо модель, вже омологовано в групі автомобілів Гранд Туризму (Група B), та переходить до групи Серійних автомобілів (Група N) / автомобілів Туризму (Група A) / Серійних автомобілів для ралі-рейдів (Група T2), то перша омологація скасовується.

2.1.8) Карти омологації:

Для всіх автомобілів, визнаних ФІА складається описова форма, яка називається картою омологації, в яку заносяться всі дані, що дозволяють ідентифікувати згадану модель. Ця карта омологації визначає серію, вказану виробником. У відповідності з тією групою, у якій змагається учасник, межі дозволених змін для участі в міжнародних змаганнях, встановлені Додатком J, для кожної групи.

Організатори можуть вимагати представити Карту омологації на технічні перевірки та / або на старт; вони мають право відмовити у старті учаснику змагання у разі не подання Карти омологації. Аналогічно, якщо використовується автомобіль Групи A, оснащений Кит-Варіантом (див. нижче) що стосуються шасі / кузова, то повинен бути представлений оригінал свідоцтва, виданого під час збирання, центром, схваленим виробником.

Якщо дата набуття чинності омологації настає протягом змагання, ця карта буде мати силу для всієї тривалості згаданого змагання.

Для Серійних автомобілів (Група N), крім карти Групи N, повинна також бути представлена карта автомобіля Туризму (Група A).

У разі будь-якого сумніву, що залишається після перевірки моделі автомобіля, його карти омологації, технічні контролери повинні звернутися до будь-якого керівництва по обслуговуванню, виданим для використання або до загального каталогу, в який внесено список всіх запасних частин.

У разі нестачі точної документації, технічні контролери можуть виконувати пряме порівняння з ідентичною частиною, доступною в продажі.

Обов'язком учасника є отримання необхідної карти омологації у своїй НСФ.

Опис:

Карта складається з наступних частин:

1) Основна карта, що описує базову модель.

2) На більш пізній стадії, може з'явитися деяка кількість додаткових аркушів, що описують "розширення омологації", серед яких можуть бути: "варіанти", "виправлення помилок", або "еволюції".

a - Варіанти (VF, VP, VO, VK)

• Варіанти Постачання - VF (два постачальники постачають виробника одну частину, і клієнт не має можливості вибору),

• Варіанти Виготовлення - VP (що поставляються за запитом та доступні у дилерів),

• Варіанти Опцій - VO (що поставляються за спеціальним запитом),

• "Кит-Варіанти" - VK (що поставляються за спеціальним запитом).

b - Виправлення помилок (ER)

Замінює і скасовує неправильну частину інформації попередньо зазначеної виробником в карті омологації.

c - Еволюція (ET, ES)

Описує зміни, зроблені на постійній основі в базовій моделі: повністю припинено випуск автомобіля в його первісній формі - еволюція типу ET; чи еволюція, призначена для поліпшення спортивних якостей моделі – спортивна еволюція ES.

Використання:

1) Варіанти (VF, VO, VK)

Учасник може використовувати будь-який варіант чи будь-яку частину варіанту, за своїм бажанням, за умови, що всі технічні дані, що вийшли таким чином автомобіля, будуть відповідати тому, що описано в карті омологації автомобіля, або явно дозволено Додатком «J».

Комбінація декількох VO заборонена на наступних частинах: турбонагнітач, гальма і коробка передач.

Наприклад, установка гальмівного супорта, описуваного варіантом VO можлива, тільки якщо розміри гальмівної накладки і т. д., отримані таким чином, відповідають зазначеним на основній карті для даного автомобіля. (Для Серійних автомобілів (Група N), див. також статті 254.2)

Кит-Варіанти (VK) можуть використовуватися тільки при виконанні умов, зазначених виробником в карті омологації.

Це стосується особливо тих груп частин, які учасник має розглядати як єдине ціле, а також вимог, які повинні бути дотримані, якщо таке застосовується.

2) Еволюція типу (ET).

(Для Серійних автомобілів-Група N, див. також статті 254.2)

Автомобіль повинен відповідати певній стадії еволюції (незалежно від дати, коли, він випущений) і, таким чином, еволюція повинна бути або застосована повністю або не застосовано зовсім.

Крім того, для моменту, відповідно до якого учасник вибрав еволюцію, всі попередні еволюції повинні бути теж застосовані, крім тих випадків, коли вони несумісні: наприклад, якщо дві еволюції гальма трапляються одна за одною, тільки та, що відповідає еволюції автомобіля для вибраного моменту, може бути застосована.

3) Спортивна еволюція (ES)

Коль скоро розширення ES відноситься до минулого розширення або до базової карті, автомобіль повинен відповідати стадії еволюції, що відповідає цим посиланням; крім того, спортивна еволюція повинна бути застосована повністю.

2.1.9) Механічні компоненти (частини):

Все те, що необхідно для приведення в рух, гальмування, підресорювання, управління, так само як і всі допоміжні елементи, рухливі чи ні, які необхідні для їх нормальної роботи.

2.1.10) Оригінальна або серійна частина:

Частина, що зазнала всі стадії виробництва, запропонованим і виконаним виробником автомобіля і спочатку встановлена на автомобілі.

2.1.11) Композит:

Матеріал, сформований з декількох різних компонентів, з'єднання яких забезпечує йому властивості, якими ні один з компонентів, взятих окремо, не має.

2.2 Розміри

Периметр автомобіля, видимий зверху: Автомобіль в тому вигляді, в якому він представлений на старті змагання.

2.3 Двигун

2.3.1) Робочий об'єм циліндрів:

Обсяг V створюваний у циліндрі (або циліндрах) висхідним або спадним рухом поршня(ій)

$$V = 0.7854 \times b^2 \times s \times n$$

Де

b = діаметр циліндра

s = хід поршня

n = число циліндрів

2.3.2) Наддування:

Збільшення будь-якими способами тиску заряду паливо повітряної суміші в камері згоряння (в порівнянні з вагою, утворюється при нормальному атмосферному тиску і за рахунок динамічних процесів у впускній і / або випускній системі).

Упорскування палива під тиском, не вважається наддуванням (див. статтю 252-3.1; 252-3.1).

2.3.3) Блок циліндрів:

Картер колінчатого валу і циліндри.

2.3.4) Впускний колектор:

У разі карбюраторною системи живлення:

- Частина, що збирає повітряно-паливну суміш від карбюратора (ів) і поширюється до поверхні прокладки в місці роз'ємна з головкою циліндрів.

У випадку системи упорскування з однієї дросельною заслінкою:

- Частина, що тягнеться від корпусу дросельної заслінки включно, до поверхні прокладки в місці роз'ємна з головкою циліндрів, що збирає і регулює потік повітря або повітряно-паливної суміші.

У випадку системи упорскування з декількома дросельними заслінками:

- Частина, що тягнеться від дросельних заслінок включно, до поверхні прокладки в місці роз'ємна з головкою циліндрів, що збирає і регулює потік повітря або повітряно-паливної суміші

У випадку дизельного двигуна:

- частина, встановлена на головці циліндрів, яка розподіляє повітря від єдиного вхідного отвору або єдиний повітропровід до вхідних отворів головки циліндра.

2.3.5) Випускний колектор:

Частина, що збирає разом, в будь-який момент, гази від, принаймні, двох циліндрів від головки блоку і простягається до першої прокладки, що відокремлює її від решти частини системи випуску.

2.3.6) Для автомобілів з турбонагнітачем, система випуску починається після турбонагнітача.

2.3.7) Піддон:

Елементи, що кріпляться болтами знизу до блоку циліндрів, які збирають і містять масло для змащення двигуна.

Ці елементи не повинні нести функцій кріплення колінчастого валу.

2.3.8) Моторний відсік:

Об'єм, обмежений ближніми до двигуна структурними перегородками.

2.3.9) Змазка з сухим картером:

Будь-яка система, що використовує насос, який передає масло від одного відсіку або відділення до іншого, крім насоса, використовуваного для нормального змащення частин двигуна.

2.3.10) Статична прокладка для механічних деталей:

Єдина функція прокладки полягає в ущільненні як мінімум двох, закріплених один до одного, частин. Відстань між поверхнями частин, що з'єднуються прокладкою, повинна бути не більше 5 мм.

2.3.11) Теплообмінник:

Механічна частина, що дозволяє обмін теплом між двома текучими середовищами.

У назві теплообмінників, перша частина - назва охолоджуваного середовища, друга частина - назва охолоджуючої середо вини.

Наприклад: масло водяний теплообмінник (масло, яке охолоджується водою).

2.3.12) Радіатор:

Це теплообмінник, що забезпечує охолодження рідини повітрям, рідинно-повітряний теплообмінник.

2.3.13) Інтеркулер або теплообмінник для наддуву:

Це - теплообмінник, розташований між компресором і двигуном, і що забезпечує охолодження стисненого повітря текучої середовищем, повітряно-рідинний теплообмінник.

2.4 Ходова частина

Ходова частина включає в себе всі частини автомобіля, які повністю або частково неподресорені.

2.4.1) Колесо:

Фланець (диск) і обід; комплектне колесо - фланець (диск), обід і шина.

2.4.2) Фрикційна поверхня гальм:

Поверхня, гальмівного барабана або диска (з обох сторін), утворена всіма ділянками, зіткнувшись з гальмівними колодками при повному обороті колеса.

2.4.3) Підвіска «Mac Pherson»:

Будь-яка система підвіски, у якій телескопічна стійка, не обов'язково забезпечує підресорювання та / або демпфування, але нерухомо з'єднана з поворотною цапфою (кулаком) прикріплена до кузова або шасі через єдину точку на верхньому кінці і може повертатися навколо неї.

Нижній кінець стійки (або сполученого з нею поворотного кулака) шарнірно з'єднаний з поперечним важелем-виделкою, який визначає його положення в поздовжньому і поперечному напрямках, або на єдиному поперечному важелі, який в поздовжньому напрямку утримується стабілізатором поперечної стійкості або реактивної тягою.

2.4.4) Підвіска на напівнезалежних важелях:

Підвіска, що складається з двох поздовжніх важелів, кожний з яких прикріплений до кузова за допомогою шарніра і жорстко з'єднаних між собою поперечним елементом, який має жорсткість на скручування значно меншу, ніж жорсткість на вигин.

2.5 Шасі - кузов

2.5.1) Шасі:

Несуча структура автомобіля, навколо якої зібрані механічні компоненти і кузов, включаючи будь-яку частину зазначеної структури.

2.5.2) Кузов:

- Зовні: всі підресореної частини автомобіля, омивані потоком повітря.
- Всередині: пасажирський салон і багажник.

Типи кузова підрозділяються на наступні:

1. Повністю закритий кузов
2. Повністю відкритий кузов
3. Конвертований кузов з дахом, що опускається (складний) або зі знімним дахом із твердого матеріалу (жорсткий верх).

2.5.3) Сидіння:

Дві поверхні, що становлять подушку сидіння і спинку.

Спинка сидіння:

Поверхня, що тягнеться вгору від основи хребта людини яка нормально сидить.

Подушка сидіння:

Поверхня, що тягнеться вперед від основи хребта людини яка нормально сидить.

2.5.4) Багажне відділення:

Будь-який обсяг усередині автомобіля, що відрізняється від пасажирського салону та моторного відсіку. Це відділення обмежене у довжину структурними перегородками, що встановлюються при виготовленні автомобіля та / або задньою частиною сидінь (якщо це можливо, то відкинута назад на кут максимум 150).

Це відділення обмежено у висоту структурою та / або знімною панеллю, яка встановлюється виробником, або, при їх відсутності, горизонтальною площиною, що проходить через найнижчу точку вітрового скла.

2.5.5) Пасажирський салон (кокіт):

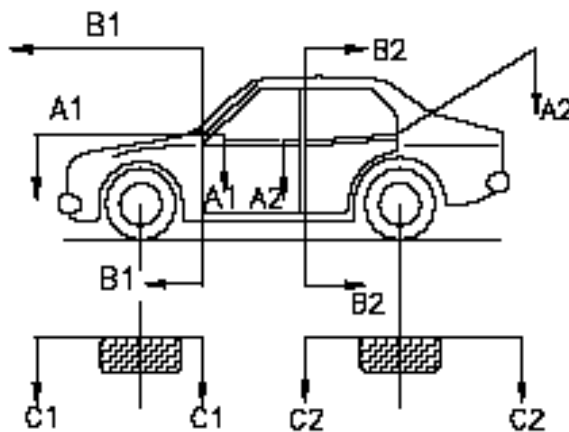
Структурний внутрішній об'єм, в якому розміщуються водій і пасажир.

2.5.6) Капот:

Зовнішня частина конструкції кузова, яка відкривається, щоб забезпечити доступ до двигуна.

2.5.7) Крило:

Крило - область, визначена згідно з малюнку 251-1.



251-1

Переднє крило

Область, що омивається потоком повітря, визначена: внутрішньою поверхнею комплектного колеса стандартного автомобіля (C1/C1), передньою кромкою передніх дверей (B1/B1) і розташована нижче площини, паралельної дверним порогів і що стосується нижніх кутів видимої частини лобового скла (A1/A1).

Заднє крило

Область, що омивається потоком повітря, визначена внутрішньою поверхнею комплектного колеса стандартного автомобіля (C2/C2), передньою крайкою задніх бічних дверей (B2/B2), розташована нижче нижньої крайки видимої частини скла задніх бічних дверей, нижче дотичної до нижньої крайки видимої частини заднього скла й нижньому задньому куту нижньої частини бічного скла задніх дверей (A2/A2).

У разі двохдверних автомобілів, (B1/B1) і (B2/B2) будуть визначені передньою й задньою частиною однієї і тієї ж дверей.

2.5.8. Жалюзі (решітки):

Комбінація похилих планок, що приховує об'єкти, розташовані за ними і що дозволяють повітрю проходити крізь них.

2.6 Електрична система

Фара (головного світла):

Будь-який освітлювальний прилад, який створює поширюється і спрямований вперед промінь світла.

2.7 Паливний бак

Будь-яка ємність, що містить паливо, яке повинне перетікати яким-небудь способом до головного резервуару або до двигуну.

2.8 Автоматична коробка передач

- Складається з гідравлічного трансформатора крутного моменту, коробки з планетарними редукторами, багатодискове зчеплення і гальмами і яка має фіксоване число передач, а також системи управління перемиканням передач.

Перемикання передач відбувається автоматично, без роз'єднання двигуна і коробки передач, і, таким чином, без переривання передачі крутного моменту від двигуна.

- Коробки передач з безперервним зміною передавального відносини (варіатори) розглядаються як автоматичні коробки передач, що мають нескінченне число передавальних відносин.

Технічний комітет Автомобільної Федерації України