

## **МІЖНАРОДНИЙ СПОРТИВНИЙ КОДЕКС FIA**

### **ДОДАТОК J**

#### **СТАТТЯ 251**

##### **Класифікація і Визначення**

undefined

## **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 A: Автомобілі Туризму
- Група R: Автомобілі Туризму або Велика Серійний Випуск.

Категорія II:

- Група RGT: Автомобілі GT Серійні
- Група GT1: Автомобілі Гранд Туризму
- Група GT2: Автомобілі Гранд Туризму

- Група GT2: Автомобілі Кубок Гранд Туризму
  - Група СТ: Автомобілі Спортивних Серій
  - Група D: Автомобілі Міжнародних гоночних Формул
  - Група E: Автомобілі Вільних гоночних Формул
- Категорія III:
- Група F: Гоночні вантажівки

### **1.2. Класи по робочому об'єму двигуна**

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

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

Якщо інше не визначено в спеціальних умовах, накладених ФІА для певної категорії змагань, організатори не зобов'язані включати усі вищезгадані класи в Індивідуальний регламент і, більше того, вони можуть об'єднати два або більше послідовних класів, виходячи з особливостей конкретного змагання.

Жоден клас не може бути розділений.

## **2. ВИЗНАЧЕННЯ**

## **2.1 Загальні умови**

### **2.1.1) Серійні автомобілі (Категорія I):**

Автомобілі, для яких виробництво певного числа ідентичних екземплярів (див. визначення цього слова нижче) за деякий період часу було підтверджено на прохання Виробника, і які призначені для нормальної продажу.

Автомобілі повинні продаватися відповідно до карти омологації.

### **2.1.2) Автомобілі для змагань (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 у випадку автомобіля з несучим кузовом «монокок»).

### **2.1.5) Модель автомобіля:**

Автомобіль, що належить до виробничої серії, яка вирізняється певною концепцією і зовнішніми загальними лініями кузова і ідентичною механічною конструкцією двигуна і трансмісії.

### **2.1.6) Нормальний продаж:**

Означає розподіл автомобілів індивідуальним покупцям через звичайні комерційні канали виробника.

### **2.1.7) Омологація:**

Зроблене ФІА офіційне свідоцтво того, що автомобілі даної конкретної моделі були виготовлені в рамках серійного виробництва і в кількості, достатній для класифікування їх в групі Серійних автомобілів (Група N), Автомобілів Туризму (Група A), відповідно до цих правил.

Представлення на омологацію подається ФІА від НСФ країни-виробника автомобіля, і повинно супроводжуватися заповненням Карти омологації (див. Нижче).

Вона складається відповідно до спеціальних правил, що називаються "Правилами омологації", встановлених ФІА.

Будь-яка омологація автомобіля, який випускається серійно, закінчується через 7 років після дати, на якій серійне виробництво згаданої моделі було зупинено (виробляється менше 10% від мінімальної кількості для даної групи).

Омологація моделі може мати силу в тільки одній групі: Серійні автомобілі (Група N).

### **2.1.8) Карти омологації:**

Для усіх автомобілів, визнаних ФІА, складається описова форма, яка називається картою омологації, у яку заносяться всі дані, що дозволяють ідентифікувати згадану модель.

Ця карта омологації визначає серію, зазначену виробником.

Відповідно до тієї групи, до якої зараховується учасник, визначаються межі дозволених змін для участі в міжнародних змаганнях, встановлені Додатком J для кожної групи.

Організатори можуть зажадати представити Карту омологації на технічні перевірки та/або на старт; вони мають право відмовити в старті учаснику змагання у випадку не подання Карты омологації.

Карта омологації повинна обов'язково друкуватися:

– Або на папері, штамп/водяні знаки FIA

– Або на папері штамп/водяні знаки НСФ тільки у випадку коли виробник має таку ж національність, що й ASN.

Аналогічно, якщо використовується автомобіль Групи А, оснащений Кіт-Варіантом (див. нижче) стосовно шасі/кузова, то повинен бути представлений оригінал свідоцтва, виданого, під час складання, центром, схваленим виробником.

Якщо дата вступу в силу омологації настає протягом змагання, ця карта буде мати силу протягом тривалості згаданого змагання.

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

Якщо після перевірки моделі автомобіля за його картою омологації, залишається будь-який сумнів, технічні контролери повинні звернутися до будь-якого керівництва з обслуговування, виданого для користувача, або до загального каталогу, в який внесено список всіх запасних частин.

У разі нестачі точної документації, технічні контролери можуть виконати пряме порівняння з ідентичною частиною, доступною у продажу.

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

### **Опис:**

Карта складається наступним чином:

1) Основна карта: дає опис базової моделі.

2) На пізнішій стадії, може з'явитися певна кількість додаткових аркушів, що описують "розширення омологації", серед них можуть бути: "варіанти", "виправлення помилок", або "еволюції".

*a – Варіанти (VF, VP, VO, VK)*

\* Варіанти Поставки – VF (два постачальники постачають виробникові одну частину, і клієнт не має можливості вибору),

\* Варіанти Виготовлення – VP (постачаються на запит і доступні у дилерів),

\* Варіанти Опцій – VO (постачаються за спеціальним запитом),

\* "Кіт-Варіанти" – VK (постачаються за спеціальним запитом).

*b – виправлення помилок (ER)*

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

*c – Еволюція (ET, ES)*

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

## **Застосування:**

1) Варіанти (VF, VP, VO, VK)

Учасник може використовувати за своїм бажанням будь-який з варіантів, або будь-яку частину варіанта за умови, що всі технічні дані, отриманого таким чином, автомобіля, будуть відповідати описові у карті омологації автомобіля, або явно дозволені Додатком J. Комбінація декількох VO заборонена на наступних частинах: турбонагнітач, гальма і коробка передач.

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

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

Це стосується особливо тих груп частин, які учасник повинен розглядати як єдине ціле, а

також вимог, яких необхідно дотримуватися, якщо таке застосовується.

Для чемпіонатів FIA, технічний паспорт FIA автомобілів WRC, S2000-Rallyes, S2000 і Super 1600 представляється для звірки технічній комісії змагань.

Крім того, маркування, пов'язані з технічним паспортом, за жодних умов не можуть вилучатися.

2) Еволюція типу (ЕТ).

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

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

Крім того, для моменту, відповідно до якого учасник вибрав еволюцію, усі попередні еволюції повинні теж застосуватися, крім тих випадків, коли вони несумісні.

Наприклад, якщо дві еволюції гальма зустрічаються одна за одною, може застосуватися тільки та, що відповідає еволюції автомобіля для вибраного моменту.

**2.1.9) Механічні компоненти (частини):**

Усе, 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, яка витримала усі стадії виробництва, передбачені і виконані виготівником автомобіля і від початку встановлена на автомобілі.**

**2.1.11) Композит:**

Матеріал, зформований з декількох різних компонентів, з'єднання яких забезпечує йому властивості, якими жоден з компонентів, взятих окремо, не володіє.

**2.1.12) Матеріали – визначення:**

Сплав на основі X (наприклад, сплав на основі Ni) – вміст у % елемента X повинен бути найбільшим у сплаві. Мінімальний відсоток за масою елемента X повинен бути завжди більшим ніж максимальна частка кожного з інших елементів, представлених у сплаві.

**2.1.13) Надрук:**

Елемент використовується для ідентифікації компонентів транспортного засобу з метою:

- Контроль використання або заміни компонентів
- Контроль кількості компонентів, що використовуються або зареєстровані Відповідно до чинного законодавства
- Реєстрація компонента вилучена для проведення негайної чи відкладеної перевірки

- Не допустити демонтажу та/або заміни компонентів або частини зборки
- Будь-яка інша необхідність застосування технічних і/або спортивних правил

## **2.2 Розміри**

Периметр автомобіля, видимий зверху:

Автомобіль у тому вигляді, у якому він представлений на старті змагання.

## **2.3 Двигун**

### **2.3.1) Робочий об'єм циліндрів:**

Простір V утворений у циліндрі (або циліндрах) висхідним або низхідним рухом поршня (нів).

$$V = 0.7854 \times d^2 \times l \times n$$

де: d = внутрішній діаметр циліндра

l = хід поршня

n = число циліндрів

### **2.3.2) Наддув:**

Збільшення будь-яким способом ваги заряду паливо-повітряної суміші у камері згоряння (у порівнянні з вагою, що утворюється при нормальному атмосферному тиску та за рахунок динамічних процесів у впускній та/або випускній системі).

Впорскування палива під тиском, не вважається наддувом (див. Статтю 252.3.1

Загальних Вимог).

### **2.3.3) Блок циліндрів:**

Картер і циліндри.

### **2.3.4) Впускний колектор:**

У випадку карбюраторної системи живлення:

– Частина, що збирає повітряно-паливну суміш від карбюратора (ів) і сягає до поверхні прокладки у місці роз'єму з головкою циліндрів.

У випадку системи впорскування з одією дросельною заслінкою:

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

У випадку системи впорскування з кількома дросельними заслінками:

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

У випадку дизельного двигуна:

– Частина, встановлена на головці циліндрів, яка розподіляє повітря від одного 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 частин

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 містять і обмежують мастило для змащення двигуна.

Ці елементи не повинні виконувати функцій кріплення колінчастого вала.

**2.3.8) Моторний відсік:**

Простір, обмежений ближніми до двигуна структурними перегородками.

**2.3.9) Змащування з сухим картером:**

Будь-яка система, що використовує насос, який передає мастило 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 щонайменше двох, прикріплених одна до одної, частин. Відстань між поверхнями частин, що з'єднуються прокладкою, не повинна перевищувати 5 мм.

**2.3.11) Теплообмінник:**

Механічна частина, яка робить можливим обмін теплом між двома рідинами.

У назві теплообмінників перша частина – назва рідини, яка підлягає охолодженню, друга частина – назва рідини, яка забезпечує це охолодження.

Наприклад: маслководяний теплообмінник (мастило охолоджується водою).

**2.3.12) Радіатор:**

Це один з теплообмінників, який забезпечує охолодження рідини повітрям, рідинно-повітряний теплообмінник.

**2.3.13) Інтеркулер або теплообмінник наддуву:**

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

**2.4 Ходова частина**

Ходова частина включає усі частини автомобіля, які повністю або частково неїдресорені.

**2.4.1) Колесо:**

Фланець і обід.

Комплектне колесо – фланець, обід і шина.

**2.4.2) Фрикційна поверхня гальм:**

Поверхня, яка підмітається накладками на барабані, або колодками з обох сторін диска, коли колесо робить повний оборот.

**2.4.3) Підвіска «Mac Pherson»:**

Будь-яка система підвіски, у якій телескопічна стійка (не обов'язково забезпечує піддресорення та/або демпфування, але включає вісь поворотної цапфи) прикріплена до



кузова або шасі через єдину точку на верхньому кінці. Нижній кінець стійки закріплений за допомогою шарніра на поперечному важелі-вилці, який визначає його положення у подовжньому і поперечному напрямках, або на простому поперечному важелі, який у подовжньому напрямку утримується стабілізатором поперечної стійкості або реактивною тягою.

#### **2.4.4) Торсіон**

Балка, яка складається з двох подовжніх важелів, кожен з яких прикріплений до кузова через шарнір, і жорстко скріплених між собою поперечним профілем, опір крученню якої низький у порівнянні з її опором на згин.

### **2.5 Шасі – кузов**

#### **2.5.1) Шасі**

Цілісна структура автомобіля, навколо якої зібрані механічні компоненти і кузов, включаючи будь-яку структурну частину згаданої структури.

#### **2.5.2) Кузов**

\* Зовні: усі підресорені частини автомобіля, які обдуваються потоком повітря.

\* Усередині: пасажирський салон і багажник.

Типи кузова поділяються на наступні:

1. Повністю закритий кузов

## 2. Повністю відкритий кузов

3. Конвертовуваний кузов з дахом, який може опускатися (складаний) або зі знімним дахом з твердого матеріалу (жорсткий верх).

### **2.5.3) Сидіння**

Дві поверхні, які складають подушку сидіння і спинку.

Спинка сидіння:

Поверхня, що простягається вгору від основи хребта нормально сидячої людини.

Подушка сидіння:

Поверхня, що тягнеться вперед від основи хребта нормально сидячої людини.

### **2.5.4) Багажне відділення**

Будь-який простір усередині автомобіля, відмінний 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 відкинутих назад на кут максимум 15град).

Це відділення обмежене 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 (кокпіт)**

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

### **2.5.6) Капот**

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

### **2.5.7) Крило**

Крило – область, яка визначається згідно з малюнком 251-1.

Переднє крило

Область, яка обдувається потоком повітря, утворена: внутрішньою поверхнею комплектного колеса

стандартного автомобіля (C1/C1), передньою кромкою передніх дверей (B1/B1) і розташована нижче площини, паралельної до порогів дверей і торкається нижніх кутів видимої частини лобового скла (A1/A1).

Заднє крило

Область, що обдувається потоком повітря, утворена внутрішньою поверхнею комплектного колеса стандартного автомобіля (C2/C2), передньою кромкою задньої бічних дверей (B2/B2), розташована нижче нижньої кромки видимої частини скла задньої бічних дверей, нижче дотичної до нижньої кромки видимої частини заднього скла і нижньому задньому кутку нижньої частини бокового скла задніх дверей (A2/A2).

У випадку дводверних автомобілів, (B1/B1) і (B2/B2) будуть визначені передньою і задньою частинами одних і тих же дверей.

### **2.5.8) Жалюзі (гратки)**

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

Рис. 251-1

#### **2.5.9) Денне світло:**

Скероване у напрямку руху світло, яке використовується для того, щоб зробити транспортний засіб добре видимим у денний час. Денне світло повинно вмикатися автоматично при включенні фар.

### **2.6 Електрична система**

Фара (головного світла):

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

#### **2.7 Паливний бак**

Будь-який контейнер, що містить паливо, яке має перетікати будь-яким способом до головного резервуару або до двигуна.

### **2.8 Автоматична коробка передач**

Складається з гідравлічного трансформатора крутного моменту, коробки з планетарними передачами, обладнаними зчепленнями і багатодисковими гальмами і має фіксоване число понижуючих передач, а також систему управління перемиканням передач.

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

Коробки передач з безперервною зміною передавального відношення зараховуються до

автоматичних коробок передач особливого типу.

\* Зелений колір — вступає у дію з 01.01.2013р.

*Переклад з французької: Роман Фернеза*