

Статья 251 - 2009**Классификация и Определения**

Перевод соответствует оригиналу по состоянию текста оригинала на 01.07.2009

Изменены статьи: 2.1.8

1 КЛАССИФИКАЦИЯ**1.1 Категории и группы**

Автомобили, используемые на соревнованиях, разделяются на следующие категории и группы:

Категория I:

- Группа N: Серийные автомобили
- Группа R: Автомобили Туризма или Серийные автомобили производимые крупными сериями
- Группа A: Автомобили Туризма
- Группа B: Автомобили Гранд Туризма
- Группа SP: Автомобили Супер Продакшн
- Группа T2: Серийные автомобили для ралли-рейдов

Категория II:

- Группа T1: Измененные автомобили для ралли-рейдов
- Группа GT2: Серийные автомобили Гранд Туризма
- Группа GT1: Автомобили Гранд Туризма
- Группа C: Спортивные автомобили
- Группа D: Автомобили Международных Гоночных Формул
- Группа E: Автомобили Свободных Гоночных Формул

Категория III:

- Группа F: Гоночные грузовики
- Группа T4: Грузовики для ралли-рейдов

1.2 Классы по рабочему объему двигателя

Автомобили разделяются на следующие классы, согласно их рабочему объему:

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

Если иное не определено в специальных условиях, наложенных ФИА для некоторой категории соревнований, организаторы не обязаны включать все вышеупомянутые классы в Дополнительный регламент и, более того, они могут объединить два или больше последовательных классов, исходя из особенностей конкретного соревнования.

Никакой класс не может быть разделен.

2 ОПРЕДЕЛЕНИЯ**2.1 Общие условия****2.1.1 Серийные автомобили (Категория I):**

Автомобили, для которых производство определенного числа идентичных экземпляров (см. определение этого слова ниже) за некоторый период времени было подтверждено по просьбе Изготовителя, и которые предназначены для нормальной продажи (см. это выражение).

Автомобили должны продаваться в соответствии с картой омологации.

2.1.2 Спортивные автомобили (Категория II):

Автомобили единичного производства, предназначенные исключительно для соревнований.

2.1.3 Грузовые автомобили (Категория III)**2.1.4 Идентичные автомобили:**

Автомобили, принадлежащие к одной производственной серии, имеющие одинаковый кузов (снаружи и внутри), одинаковые механические компоненты, и одинаковое шасси (даже если это шасси является неотъемлемой частью кузова в случае автомобиля с несущим кузовом «монокок»).

2.1.5 Модель автомобиля:

Автомобиль, принадлежащий к производственной серии, различимой определенной концепцией и внешними общими линиями кузова и идентичной механической конструкцией двигателя и трансмиссии.

2.1.6 Нормальная продажа:

Означает распределение автомобилей индивидуальным покупателям через обычные коммерческие каналы изготовителя.

2.1.7 Омологация:

Сделанное ФИА официальное свидетельство того, что автомобили данной конкретной модели были произведены в рамках серийного производства и в количестве, достаточном для классифицирования их в группе Серийных автомобилей (Группа N), Автомобилей Туризма (Группа A), Автомобилей Гранд Туризма (Группа B), Серийных автомобилей для ралли-рейдов (Группа T2), в соответствии с настоящими правилами.

Представление на омологацию должно быть подано ФИА от НСФ страны – производителя автомобиля, и должно сопровождаться заполнением Карты Омологации (см. ниже). Она, должна быть, составлена в соответствии со специальными правилами, называемыми - "Правилами омологации", установленными ФИА. Омологация серийно выпускаемого автомобиля

истекает через 7 лет после даты, на которой серийное производство упомянутой модели было остановлено (производство меньше 10 % от минимальной величины для данной группы).

Омологация модели может иметь силу в только одной группе: Серийные автомобили (Группа N)/автомобили Туризма (Группа A), Серийные автомобили для ралли-рейдов (Группа T2) или автомобили Гранд Туризма (Группа B). Если модель, уже омологированная в группе автомобилей Гранд Туризма (Группа B), переходит в группу Серийных автомобилей (Группа N)/автомобилей Туризма (Группа A)/ Серийных автомобилей для ралли-рейдов (Группа T2), то первая омологация отменяется.

2.1.8) Карты омологации:

Для всех автомобилей, признаваемых ФИА составляется описательная форма, называемая картой омологации, в которую заносятся все данные, позволяющие идентифицировать упомянутую модель.

Эта карта омологации определяет серию, указанную изготовителем.

В соответствии с той группой, в которой соревнующийся участвует, пределы разрешенных изменений для участия в международных соревнованиях, установлены Приложением J, для каждой группы.

Организаторы могут потребовать представить Карту омологации на технические проверки и/или на старт; они имеют право отказать в старте участнику соревнования в случае не представления Карты омологации.

Представленная Карта омологации должна быть в обязательном порядке напечатана:

- Либо на бумаге, имеющей водяные знаки/печати ФИА;
- Либо на бумаге, имеющей водяные знаки/печати НСФ, только если производитель - той же "национальности" что и НСФ.

Аналогично, если используется автомобиль Группы A, оснащенный Кит-Вариантом (см. ниже) касающимся шасси/кузова, то должен быть представлен оригинал свидетельства, выданного во время сборки, центром, одобренным изготовителем.

Если дата вступления в силу омологации наступает в течение соревнования, эта карта будет иметь силу для всей продолжительности упомянутого соревнования.

Для Серийных автомобилей (Группа N), помимо карты Группы N, должна также быть представлена карта автомобиля Туризма (Группа A).

В случае любого сомнения, остающегося после проверки модели автомобиля по его карте омологации, технические контролеры должны обратиться к любому руководству по обслуживанию, изданному для использования или к общему каталогу, в который внесен список всех запасных частей.

В случае недостатка точной документации, технические контролеры могут выполнять прямое сравнение с идентичной частью, доступной в продаже.

Обязанностью участника является получение необходимой карты омологации в своей НСФ.

Описание:

Карта состоит из следующих частей:

1) Основная карта, описывающая базовую модель.

2) На более поздней стадии, может появиться некоторое количество дополнительных листов, описывающих "расширения омологации", среди которых могут быть: "варианты", "исправления ошибок", или "эволюции".

a - Варианты (VF, VP, VO, VK)

- Варианты Поставки - VF (два поставщика поставляют изготовителю одну часть, и клиент не имеет возможности выбора),
- Варианты Изготовления - VP (поставляемые по запросу и доступные у дилеров),
- Варианты Опций - VO (поставляемые по специальному запросу),
- "Кит-Варианты" – VK (поставляемые по специальному запросу).

b – Исправление ошибок(ER)

Заменяет и отменяет неправильную часть информации предварительно указанной производителем в карте омологации.

c - Эволюция (ET, ES)

Описывает изменения, сделанные на постоянной основе в базовой модели: полностью прекращен выпуск автомобиля в его первоначальной форме – эволюция типа ET; или эволюция, предназначенная для улучшения спортивных качеств модели - спортивная эволюция ES.

Использование:

1) Варианты (VF, VO, VK)

Участник может использовать любой вариант или любую часть варианта, по своему желанию, при условии, что все технические данные получившегося таким образом автомобиля, будут соответствовать тому, что описано в карте омологации автомобиля, или явно разрешено Приложением J.

Комбинация нескольких VO запрещена на следующих частях: турбонагнетатель, тормоза и коробка передач.

Например, установка тормозного суппорта, описываемого вариантом VO возможна, только если размеры тормозной накладки и т. д., полученные таким образом, соответствуют обозначенным на основной карте для данного автомобиля. (Для Серийных автомобилей (Группа N), см. также статью 254.2)

Кит-Варианты (VK) могут использоваться только при выполнении условий, указанных изготовителем в карте омологации.

Это касается в особенности тех групп частей, которые участник должен рассматривать как единое целое, а также требований, которые должны быть соблюдены, если такое применяется.

2) Эволюция типа (ET).

(Для Серийных автомобилей -Группа N, см. также статью 254.2)

Автомобиль должен соответствовать определенной стадии эволюции (независимо от даты, когда, он выпущен) и, таким образом, эволюция должна быть либо применена полностью либо не применена вовсе.

Кроме того, для момента, в соответствии с которым участник выбрал эволюцию, все предыдущие эволюции должны быть тоже применены, кроме тех случаев, когда они несовместимы: например, если две эволюции тормоза случаются одна за другой, только та, что соответствует эволюции автомобиля для выбранного момента, может быть применена.

3) Спортивная эволюция (ES)

Коль скоро расширение ES относится к прошедшему расширению или к базовой карте, автомобиль должен соответствовать стадии эволюции, соответствующей этой ссылке; кроме того, спортивная эволюция должна быть применена полностью.

2.1.9) Механические компоненты (части):

Все то, что необходимо для приведения в движение, торможения, поддрессирования, управления, равно как и все вспомогательные элементы, подвижные или нет, которые необходимы для их нормальной работы.

2.1.10) Оригинальная или серийная часть:

Часть, которая подверглась всем стадиям производства, предписанным и выполненным изготовителем автомобиля и изначально установленная на автомобиле.

2.1.11) Композит:

Материал, сформированный из нескольких различных компонентов, соединение которых обеспечивает ему свойства, которыми ни один из компонентов, взятых отдельно, не обладает.

2.2 Размеры

Периметр автомобиля, видимый сверху:

Автомобиль в том виде, в котором он представлен на старте соревнования.

2.3 Двигатель**2.3.1) Рабочий объем цилиндров:**

Объем V создаваемый в цилиндре (или цилиндрах) восходящим или нисходящим движением поршня (ней).

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

Где b = диаметр цилиндра

s = ход поршня

n = число цилиндров

2.3.2) Наддув:

Увеличение любыми способами давления заряда топливовоздушной смеси в камере сгорания (по сравнению с весом, образующимся при нормальном атмосферном давлении и за счет динамических процессов во впускной и/или выпускной системе).

Впрыск топлива под давлением, не считается наддувом (см. статью 252-3.1).

2.3.3) Блок цилиндров:

Картер коленчатого вала и цилиндры.

2.3.4) Впускной коллектор:

В случае карбюраторной системы питания:

- Часть, собирающая воздушно-топливную смесь от карбюратора(ов) и распространяющаяся до поверхности прокладки в месте разъема с головкой цилиндра.

В случае системы впрыска с одной дроссельной заслонкой:

- Часть, простирающаяся от корпуса дроссельной заслонки включительно, до поверхности прокладки в месте разъема с головкой цилиндра, собирающая и регулирующая поток воздуха или воздушно-топливной смеси.

В случае системы впрыска с несколькими дроссельными заслонками:

- Часть, простирающаяся от дроссельных заслонок включительно, до поверхности прокладки в месте разъема с головкой цилиндра, собирающая и регулирующая поток воздуха или воздушно-топливной смеси

В случае дизельного двигателя:

- Часть, установленная на головке цилиндров, которая распределяет воздух от единого входного отверстия или единственный воздухопровод к входным отверстиям головки цилиндра.

2.3.5) Выпускной коллектор:

Часть, собирающая вместе, в любой момент, газы от, по крайней мере, двух цилиндров от головки блока и простирающаяся до первой прокладки, отделяющей ее от остальной части системы выпуска.

2.3.6) Для автомобилей с турбонагнетателем, система выпуска начинается после турбонагнетателя.

2.3.7) Поддон:

Элементы, крепящиеся болтами снизу к блоку цилиндров, которые собирают и содержат масло для смазки двигателя.

Эти элементы не должны нести функций крепления коленчатого вала.

2.3.8) Моторный отсек:

Объем, ограниченный близкими к двигателю структурными перегородками.

2.3.9) Смазка с сухим картером:

Любая система, использующая насос, который передает масло от одного отсека или отделения к другому, помимо насоса, используемого для нормальной смазки частей двигателя.

2.3.10) Статическая прокладка для механических деталей:

Единственная функция прокладки состоит в уплотнении как минимум двух, закрепленных друг к другу, частей. Расстояние между поверхностями частей, соединяемых прокладкой, должно быть не более 5 мм.

2.3.11) Теплообменник:

Механическая часть, позволяющая обмен теплом между двумя текучими средами.

В названии теплообменников, первая часть – название охлаждаемой среды, вторая часть - название охлаждающей среды .

Например: масляной теплообменник (масло, которое охлаждается водой).

2.3.12) Радиатор:

Это теплообменник, обеспечивающий охлаждение жидкости воздухом, жидкостно-воздушный теплообменник.

2.3.13) Интеркулер или теплообменник для наддува:

Это - теплообменник, расположенный между компрессором и двигателем, и обеспечивающий охлаждение сжатого воздуха текучей средой, воздушно-жидкостный теплообменник.

2.4 Ходовая часть

Ходовая часть включает в себя все части автомобиля, которые полностью или частично не поддрессорены.

2.4.1) Колесо:

Фланец (диск) и обод; комплектное колесо – фланец (диск), обод и шина.

2.4.2) Фрикционная поверхность тормозов:

Поверхность, тормозного барабана или диска (с обеих сторон), образованная всеми участками, соприкоснувшимися с тормозными колодками при полном обороте колеса.

2.4.3) Подвеска «Mac Pherson»:

Любая система подвески, в которой телескопическая стойка, не обязательно обеспечивающая поддрессирование и/или демпфирование, но неподвижно соединенная с поворотной цапфой (кулаком) прикреплена к кузову или шасси через единственную точку на верхнем конце и может поворачиваться вокруг неё. Нижний конец стойки (или соединенного с ней поворотного кулака) шарнирно соединен с поперечным рычагом-вилкой, который определяет его положение в продольном и поперечном направлениях, или на единственном поперечном рычаге, который в продольном направлении удерживается стабилизатором поперечной устойчивости либо реактивной тягой.

2.4.4) Подвеска на полунезависимых рычагах:

Подвеска, состоящая из двух продольных рычагов, каждый из которых прикреплен к кузову посредством шарнира и жестко соединенных между собой поперечным элементом, который имеет жесткость на скручивание значительно меньшую, чем жесткость на изгиб.

2.5 Шасси - кузов**2.5.1) Шасси:**

Несущая структура автомобиля, вокруг которой собраны механические компоненты и кузов, включая любую часть указанной структуры.

2.5.2) Кузов:

- Снаружи: все подрессоренные части автомобиля, омываемые потоком воздуха.
- Внутри: пассажирский салон и багажник.

Типы кузова подразделяются на следующие:

1. Полностью закрытый кузов
2. Полностью открытый кузов
3. Конвертируемый кузов с опускаемой крышей (складной) или со съемной крышей из твердого материала (жесткий верх).

2.5.3) Сидение:

Две поверхности, составляющие подушку сидения и спинку.

Спинка сидения:

Поверхность, простирающаяся вверх от основания позвоночника нормально сидящего человека.

Подушка сидения:

Поверхность, простирающаяся вперед от основания позвоночника нормально сидящего человека.

2.5.4) Багажное отделение:

Любой объем внутри автомобиля, отличающийся от пассажирского салона и моторного отсека.

Это отделение ограничено в длину структурными перегородками, устанавливаемыми при изготовлении автомобиля и/или задней частью сидений (если это возможно, то откинутых назад на угол максимум 15°).

Это отделение ограничено в высоту структурой и/или съемной панелью, устанавливаемой изготовителем, или, при их отсутствии, горизонтальной плоскостью, проходящей через самую низкую точку ветрового стекла.

2.5.5) Пассажирский салон (кокпит):

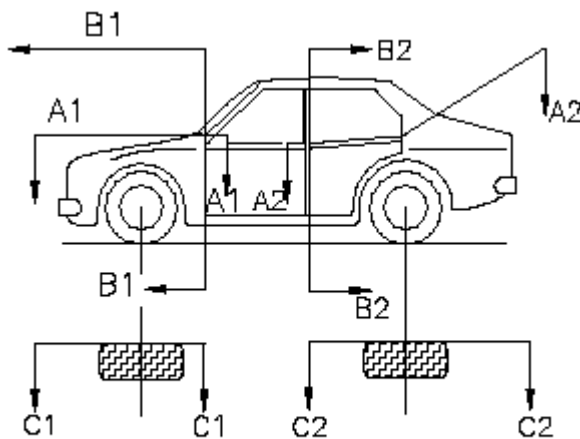
Структурный внутренний объем, в котором размещаются водитель и пассажиры.

2.5.6) Капот:

Внешняя часть конструкции кузова, которая открывается, чтобы обеспечить доступ к двигателю.

2.5.7) Крыло:

Крыло - область, определенная согласно рисунку 251-1.



251-1

Переднее крыло

Область, омываемая потоком воздуха, определенная: внутренней поверхностью комплектного колеса стандартного автомобиля (C1/C1), передней кромкой передней двери (B1/B1) и расположенная ниже плоскости, параллельной дверным порогам и касающейся нижних углов видимой части лобового стекла (A1/A1).

Заднее крыло

Область, омываемая потоком воздуха, определенная внутренней поверхностью комплектного колеса стандартного автомобиля (C2/C2), передней кромкой задней боковой двери (B2/B2), расположенная ниже нижней кромки видимой части стекла задней боковой двери, ниже касательной к нижней кромке видимой части заднего стекла и нижнему заднему углу нижней части бокового стекла задней двери (A2/A2).

В случае двухдверных автомобилей, (B1/B1) и (B2/B2) будут определены передней и задней частью одной и той же двери.

2.5.8. Жалюзи (решетки):

Комбинация наклонных планок, скрывающая объекты, расположенные за ними и позволяющие воздуху проходить сквозь них.

2.6 Электрическая система**Фара (головного света):**

Любой осветительный прибор, который создает распространяющийся и направленный вперед луч света.

2.7 Топливный бак

Любая емкость, содержащая топливо, которое должно перетекать каким-либо способом к главному резервуару или к двигателю.

2.8 Автоматическая коробка передач

- Состоит из гидравлического трансформатора крутящего момента, коробки с планетарными редукторами, многодисковыми сцеплениями и тормозами и имеющей фиксированное число передач, а также системы управления переключением передач.
Переключение передач происходит автоматически, без разъединения двигателя и коробки передач, и, таким образом, без прерывания передачи крутящего момента от двигателя.
- Коробки передач с непрерывным изменением передаточного отношения (*вариаторы*) рассматриваются как автоматические коробки передач, имеющие бесконечное число передаточных отношений.

Перевод подготовил М.Бонч-Осмоловский.