

Статья 281 Классификация и Определения Внедорожных Автомобилей

СТАТЬЯ 1: КЛАССИФИКАЦИЯ

1.1 Категории и Группы

Автомобили, используемые во внедорожных соревнованиях, разделены в следующие категории и группы:

Категория I: - Группа T2: Серийные внедорожные автомобили

Категория II: - Группа T1: Модифицированные внедорожные автомобили

Категория III: - Группа T4: Внедорожные грузовые автомобили

1.2 Классы по рабочему объёму двигателя:

Автомобили разделены на следующие классы согласно рабочему объёму двигателя:

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

Если иное не определено в специальных условиях, наложенных FIA для некоторой категории соревнований, организаторы не обязаны включать все вышеупомянутые классы в Дополнительный Регламент и, кроме того, они могут объединить два или больше последовательных класса, согласно специфическим обстоятельствам их соревнования.

Никакой класс не может быть разделен.

СТАТЬЯ 2: ОПРЕДЕЛЕНИЯ

2.1 Общие условия

2.1.1) Серийные автомобили (Категория I):

Автомобили, для которых производство некоторого количества идентичных экземпляров (см. определение этого слова в дальнейшем) в пределах некоторого периода времени было проверено по требованию изготовителя, и которые предназначены для нормальной продажи публичке (см. это Выражение).

Проданные автомобили должны соответствовать омологационной форме.

Эти автомобили должны иметь максимум шесть колес и минимума четыре ведущих колеса.

2.1.2) Автомобили для соревнований (Категория II):

Автомобили, построенные в единичном экземпляре и предназначенные исключительно для соревнований.

2.1.3) Грузовые автомобили (Категория III):

Грузовики рассматриваются как автомобили с весом брутто свыше 3500 кг, максимумом с восьмью колесами и минимум четырьмя ведущими колесами.

2.1.4) Механические компоненты:

Все то, что необходимо для движения, торможения, работы подвески, управления, равно как и все детали, подвижные или нет, которые необходимы для их нормальной работы.

2.1.5) Идентичные автомобили:

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

2.1.6) Модель автомобиля:

Автомобиль, принадлежащий к производственной серии, различимой определенной концепции и внешними общими линиями кузова, идентичной механической конструкции двигателя и трансмиссии, колёсной базой и рабочим объёмом двигателя.

2.1.7) Нормальная продажа:

Распределение автомобилей индивидуальным покупателям через нормальные коммерческие каналы изготовителя.

2.1.8) Омологация:

Является официальным свидетельством, сделанным FIA, что минимальное число автомобилей или грузовиков конкретной модели было выпущено в рамках серийного производства в определённые сроки, чтобы классифицировать их, в соответствии с правилами, как Серийные Внедорожные Автомобили (Группа T2) или Внедорожные Грузовые автомобили (Группа T4).

Заявка на омологацию должна быть представлена в FIA от ASN страны, в которой автомобиль изготовлен и будет влечь за собой составление омологационной формы (см. ниже).

Она должна быть составлена в соответствии со специальными правилами, называемыми "Правила омологации", установленными FIA.

Омологация серийно выпускаемого автомобиля истекает через 7 лет после даты, остановки серийного производства упомянутой модели (производство менее 10% от минимальной величины необходимой для данной группы).

2.1.9) Омологационная форма:

Все автомобили или грузовики, омологированные FIA, имеют описательную форму, называемой формой омологации, в которую внесены все данные, позволяющие идентифицировать упомянутую модель.

Эта форма омологации определяет серию, указанную изготовителем.

Пределы разрешенных изменений для участия в международных соревнованиях, установлены для каждой группы Приложением J.

Представление форм на технической проверке и/или на старте может требоваться организаторами соревнования, которые имеют право отказать участнику в старте в случае её отсутствия.

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

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

В случае недостатка точной документации, технические контролеры могут выполнять прямое сравнение с идентичной частью автомобиля того же самого типа.

Обязанностью участника является получение необходимой формы омологации в своей ASN.

Описание: форма строится следующим способом:

- 1) Базовая форма, описывающая базовую модель.
- 2) На более поздней стадии, некоторое число дополнительных листов, описывающих "расширения омологации", среди которых могут быть: "варианты", "исправления ошибок", или "эволюции".

a - Варианты (VF, VP, VO)

Это любые варианты поставки (VF) (два поставщика, обеспечивают изготовителя одной и той же частью, и клиента не имеет возможности выбора), варианты производства (VP) (поставляемые по запросу и доступные у дилеров), или варианты выбора (VO) (поставляемые по специальному запросу).

b - Опечатка (ER)

Заменяет и отменяет неправильную часть информации предварительно указанную конструктором в форме.

c - Эволюция типа (ET)

Описывает изменения, сделанные на постоянной основе в базовой модели (прекращение производства автомобиля в первоначальной форме).

Использование:

- 1) Варианты (VF, VO)

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 омологационной форме автомобиля, или явно разрешены Приложением J.

Например, установка тормозного суппорта, описываемого "вариантом" формы возможна, только если размеры тормозной накладки и т. д., полученные таким образом, соответствуют указанным в форме данного автомобиля.

- 2) Эволюция типа (ET)

Автомобиль должен соответствовать определенной стадии эволюции (независимо от даты, когда, он выпущен) и, таким образом, эволюция должна применяться только полностью или не применяться 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 следуют одна за другой, только та, что соответствует эволюции автомобиля для выбранного момента, может быть применена.

2.2 Размеры

Периметр автомобиля, видимый сверху:

Автомобиль в том виде, в котором он представлен на старте соревнования (применимо к Группам T1 и T2)..

2.3 Двигатель:

2.3.1) Рабочий объём цилиндров:

Объём V полученный в цилиндре (ax) 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 давлением, полученным, при нормальном атмосферном давлении, за счет эффекта скоростного напора и/или динамических эффектов во впускной и/или выпускной системе).

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

2.3.3) Блок цилиндров:

Картер и цилиндры.

2.3.4) Впускной коллектор:

- Часть, собирающая воздушно-топливную смесь от карбюратора(ов) и распространяющаяся до входных отверстий в головке цилиндров, в случае карбюраторной системы питания.

- Часть, расположенная между клапаном устройства, регулирующего потребление воздуха и распространяющаяся до отверстий в головке цилиндров, в случае системы впрыска.

- Часть, собирающая воздух при выходе из воздушного фильтра и распространяющаяся до отверстий в головке цилиндров, в случае дизельного двигателя.

2.3.5) Выпускной коллектор:

Часть, собирающая вместе газы от головки цилиндров и распространяющаяся до первой прокладки, отделяющую её от остальной части системы выпуска.

2.3.6) Для двигателей с турбокомпрессором, выпуск начинается после турбокомпрессора.

2.3.7) Поддон:

Элементы, крепящиеся болтами снизу к блоку цилиндров, которые содержат и ограничивают масло для смазки двигателя, если они не содержат каких либо деталей крепления коленчатого вала.

2.3.8) Теплообменник:

Механическая часть, позволяющая обмен теплом между двумя жидкостями.

В названии теплообменников, первая часть – название жидкости, которая подлежит охлаждению, вторая часть - название жидкости, которая обеспечивает это охлаждение.

Например: масло-водяной теплообменник (масло, которое охлаждается водой).

2.3.9) Радиатор:

Это – определение теплообменника, обеспечивающего охлаждение жидкости воздухом.

Жидкостно-воздушный теплообменник.

2.3.10) Интеркулер или теплообменник для наддува:

Теплообменник, расположенный между компрессором и двигателем, и обеспечивающий охлаждение сжатого воздуха жидкостью.

Воздушно-жидкостный теплообменник.

2.4 Ходовая часть

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

2.4.1) Колесо:

Фланец и обод; комплектное колесо – фланец, обод и шина.

2.4.2) Фрикционная поверхность тормозов:

Поверхность, ометаемая накладками на барабанах, или колодками с обеих сторон диска, когда колесо делает полный оборот.

2.4.3) Подвеска «Mac Pherson»:

Любая система подвески, в которой телескопическая стойка, не обязательно обеспечивающая поддресоривание и/или демпфирование, но включающая в себя ось поворотной цапфы, прикреплена к кузову или шасси через единственную точку на верхнем конце и вращающуюся вокруг неё. Её нижний конец закреплен на поперечном

треугольном рычаге, который определяет её 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) Замкнутая электронная система управления с обратной связью:

Управляемая электроникой система, в которой фактическое значение (регулируемая переменная) непрерывно обрабатываясь, сравнивается с заданным значением (регулирующая переменная) и по сигналу обратной связи система автоматически регулируется согласно результату этого сравнения.

2.5 Шасси - Кузов

2.5.1) Шасси:

Полная структура автомобиля, вокруг которой собраны механические компоненты и кузов, включая любую структурную часть упомянутой структуры.

2.5.2) Кузов:

- Снаружи: все полностью подрессоренные части автомобиля, омываемые воздушным потоком.

- Внутри: кабина и багажник.

Кузова дифференцированы следующим образом:

- 1) Полностью закрытый кузов
- 2) Полностью открытый кузов
- 3) Конвертируемый кузов с опускаемой крышей (складной) или со съёмной крышей из твердого материала (жесткий верх).
- 4) Кузов грузовика: составленный из кабины и грузовой платформы (если применяется).

2.5.3) Сидение

Это 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 изготовителем автомобиля и/или задней частью сидений (если это возможно, то откинутых назад на угол максимум 150).

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

2.5.5) Кузов – грузовая платформа:

Часть кузова грузовика, предназначенная, для расположения груза.

Она может быть изготовлена из эластичных и/или твердых материалов, и может иметь несколько отверстий.

2.5.6) Кабина:

Структурный внутренний объем, котором размещается водитель и пассажир(ы).

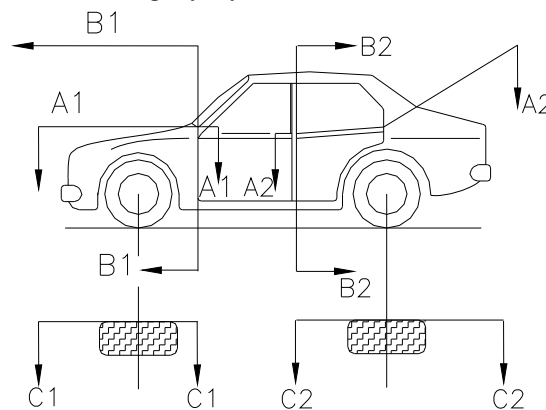
2.5.7) Капот:

Внешняя часть кузова, которая открывается, для доступа к двигателю.

2.5.8) Крыло:

Легковой автомобиль:

Крыло - часть, определенная согласно рисунку 251-1.



251-1

Переднее крыло:

Область, определенная внутренней стороной комплектного колеса стандартного автомобиля (C1/C1), более низким краем бокового окна(он) (A/A) и передним краем передней двери (B1/B1).

Заднее крыло:

Область, определенная внутренней стороной комплектного колеса стандартного автомобиля (C2/C2), более низким краем бокового окна (он) (A/A) и задним краем задней двери (B2/B2).

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

Грузовик:

Переднее крыло:

Область, определенная внутренней стороной комплектного колеса и частью кузова (включенной и/или добавленной), ограниченной верхним краем переднего бампера спереди, и частью, расположенной, по крайней мере, на том же самом уровне сзади.

Брызговики - не часть крыла.

Заднее крыло:

Область, определенная внутренней стороной комплектного колеса и частью, закрывающей шину, по крайней мере, на 60° с обеих сторон вертикальной оси.

Верхняя горизонтальная часть может быть грузовой платформой.

Резиновый фартук - не часть крыла.

2.5.9) Двигательный отсек:

Объем, определенный первой структурной оболочкой, окружающей двигатель.

2.5.10) Монокок:

Структура, состоящая из частей кузова и выполняющая функции шасси.

2.5.11) Короваотбойник (Кенгурин):

Часть, предназначенная для защиты передка автомобиля, фар и радиаторов.

2.5.12) Главная Структура

- Автомобиль омологированный FIA:

Объем, содержащийся в пределах кузова и расположенный:

- Во фронтальной проекции, в пределах наиболее удаленных боковых элементов и поперечин оригинального кузова и/или шасси.

- В нижней продольной проекции, в пределах и выше первоначальных частей, формирующих кузов, шасси или монокок.

- В верхней продольной проекции, ниже проекции оригинального кузова или монокока без крышек багажника, капота, задней двери или дверей.

- Не омологированный автомобиль:

Объем, содержащийся в пределах кузова и расположенный:

- В вертикальной проекции, по длине, между плоскостями, проходящими через внешние кромки колес и по ширине между плоскостями, проходящими через центры комплектных колес с допуском 3 %, при условии, что эти плоскости проходят через кузов или трубчатое или полутрубчатое шасси.

Если дело обстоит не так, максимальная ширина должна быть определена вертикальными проекциями частей структуры, воспринимающей нагрузку от подвески.

- В продольной проекции, объем должен быть определен в его более низкой части продольными проекциями более низких частей структуры, воспринимающих нагрузку от подвески. В верхней части, спереди, плоскостями, проходящими через самые высокие точки передней дуги безопасности и самые высокие точки структуры, воспринимающей нагрузку от подвески или, альтернативно, верхние края передних колес.

Сзади он должен быть ограничен плоскостями, проходящими через самые высокие точки главной дуги безопасности и самые высокие точки структуры, воспринимающие нагрузку от подвески или, альтернативно, верхние края задних колес.

Между главной и передней дугами безопасности, он должен быть ограничен плоскостями, соединяющими их верхние части.

2.6 Электрическая система

Фара (головного света):

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

2.7 Топливный бак

Любой контейнер, содержащий топливо, которое должно перетекать посредством трубопроводов к главному резервуару или к двигателю.

2.8 Автоматическая коробка передач

- Состоит из гидравлического трансформатора крутящего момента, коробки с планетарными передачами, оборудованными сцеплениями и многодисковыми тормозами и имеющей фиксированное число передач, а также систему управления переключением передач.

Переключение передач происходит автоматически, без разъединения двигателя и коробки передач, и, таким образом, без прерывания передачи крутящего момента двигателя.

- Коробки передач с непрерывным изменением передаточного отношения рассматриваются как автоматические коробки передач, имеющие бесконечное число передаточных отношений.