

251. fejezet

Osztályba sorolás és meghatározások

1. OSZTÁLYBA SOROLÁS

1.1 Kategóriák és csoportok

A versenyeken használt gépjárműveket az alábbi kategóriákra és csoportokra kell felosztani:

- I. Kategória:
- Gr.N: szériaautók,
 - Gr.A: túraautók,
 - Gr.B: nagy túraautók,
 - Gr.SP: szuper szériaautók,
 - Gr.ST: szuper túraautók,
 - Gr.CL1: classe-1 versenyautók,
 - Gr.T1: széria terepjárók,
- II. Kategória:
- feljavított terepjárók,
 - Gr.T2:
 - Gr.N-GT: széria nagy túra sportautók
 - Gr.GT: nagy túra sportautók,
 - Gr.C: sportautók,
 - Gr.D: nemzetközi formula versenyautók,
 - Gr.E: szabad formula versenyautók,
 - Gr.F: versenykamionok,
- III. Kategória:
- Gr.T4: terepjáró-kamionok.

1.2 Hengerűrtartalom szerinti osztályok

Az autókat az alábbi osztályokba kell sorolni, hengerűrtartalmuktól függően:

1. Legfeljebb: 500 cm³,
2. Nagyobb, mint 500 cm³, de legfeljebb 600 cm³
3. Nagyobb, mint 600 cm³, de legfeljebb 700 cm³
4. Nagyobb, mint 700 cm³, de legfeljebb 850 cm³
5. Nagyobb, mint 850 cm³, de legfeljebb 1000 cm³
6. Nagyobb, mint 1000 cm³, de legfeljebb 1150 cm³
7. Nagyobb, mint 1150 cm³, de legfeljebb 1400 cm³
8. Nagyobb, mint 1400 cm³, de legfeljebb 1600 cm³
9. Nagyobb, mint 1600 cm³, de legfeljebb 2000 cm³
10. Nagyobb, mint 2000 cm³, de legfeljebb 2500 cm³
11. Nagyobb, mint 2500 cm³, de legfeljebb 3000 cm³
12. Nagyobb, mint 3000 cm³, de legfeljebb 3500 cm³
13. Nagyobb, mint 3500 cm³, de legfeljebb 4000 cm³
14. Nagyobb, mint 4000 cm³, de legfeljebb 4500 cm³
15. Nagyobb, mint 4500 cm³, de legfeljebb 5000 cm³
16. Nagyobb, mint 5000 cm³, de legfeljebb 5500 cm³
17. Nagyobb, mint 5000 cm³, de legfeljebb 6000 cm³
18. 6000 cm³ felett

Amennyiben az FIA különleges követelményei keretében másként nem határozza meg, bizonyos eseményeknél a szervezők nem kötelesek az összes, fent említett osztályt a versenykiírásba foglalni, továbbá két, vagy több egymás után következő osztály össze is vonható a rendezvény adott körülményeitől függően.

Egyik osztály sem osztható tovább.

2. MEGHATÁROZÁSOK

2.1 Általános feltételek

2.1.1 Sorozatgyártású autók (I. kategória):

Olyan autók, amelyekből bizonyos darabszámú azonos példány (ennek meghatározását lásd később) bizonyos idő alatt történt legyártását a gyártó kérésére igazolták, és amelyeket normál közforgalmi értékesítésre szántak (ennek meghatározását lásd később).

Az autókat a homologizációs lapnak megfelelően kell árusítani.

2.1.2 Versenyautók (II. kategória):

Egyedi példányként épített autók, melyek kizárólagosan versenyzés céljait szolgálják.

2.1.3 Kamionok (III. kategória)

2.1.4 Azonos autók:

Azonos gyártási sorozatba tartozó gépjárművek, melyek azonos karosszériával (kívül-belül) rendelkeznek, azonos mechanikai alkatrészekből állnak és azonos alvással rendelkeznek (akkor is, ha ez az alváz a karosszéria szerves alkotórésze lehet, pl. egy önhordó konstrukció esetén).

2.1.5 Gépjárműmodell:

Olyan gyártási sorozatba tartozó gépjármű, amely megkülönböztethető a karosszéria meghatározott koncepciója és általános külső vonalvezetése, valamint a motor és az erőátvitel azonos konstrukciója alapján.

2.1.6 Normál értékesítés:

Ez a fogalom azt jelenti, hogy az autókat egyéni vásárlók részére, a gyártó normál kereskedelmi csatornáin keresztül terjesztik.

2.1.7 Homologizáció:

Az a hivatalos igazolás, amelyet az FIA ad ki arról, hogy egy adott modellhez tartozó gépjármű elkészítése a sorozatgyártás feltételei között elegendő számban megtörtént ahhoz, hogy az besorolható legyen, a szériaautók (Gr. N), a túraautók (Gr. A), a nagy túraautók (Gr. B), a szuper túraautók (Gr. ST), a classe-1 versenyautók (Gr. CL1) vagy a széria terepjárók (Gr. T1) kategóriájába, a jelen szabályok szerint.

A homologizáció kiadására irányuló kérelmet annak az országnak az ASN-je (Nemzeti Sportszövetsége) köteles az FIA részére benyújtani, amelyben az autót gyártották, és ehhez ki kell töltenie egy homologizációs formanyomtatványt (lásd később). Ennek meg kell felelnie azon különleges szabályok előírásainak, melyek címe "Homologizációs szabályok", s melyeket az FIA rögzített.

Egy sorozatgyártású autó homologizációja 7 évvel az adott autó sorozatgyártásának utolsó napját követően lejár. Ha a típus évi darabszáma az adott csoport minimális homologizációs darabszámának 10% -a alá esik, azt a gyártás megszűnésének kell tekinteni.

Egy modell homologizációja csak egy csoportban lehet érvényes. Ez a csoport lehet: szériaautók (Gr. N), túraautók (Gr. A), széria terepjárók (Gr. T1) vagy nagy túraautók csoportja (Gr. B).

Ha egy modellt a nagy túraautók csoportjában (Gr. B) már homologizáltak, s az átsorolásra kerül a szériaautók (Gr. N) vagy túraautók (Gr. A), vagy a széria terepjárók (Gr. T1) csoportjába, akkor az első homologizáció érvénytelenné válik.

2.1.8 Homologizációs formanyomtatványok:

Minden, az FIA által jóváhagyott autóról részletes, leíró formanyomtatványt, kell kitölteni, melyet homologizációs formanyomtatványnak (homologizációs lapnak) neveznek, melyen minden olyan adatot fel kell tüntetni, mely az említett modell azonosítását lehetővé teszi.

Ez a homologizációs formanyomtatvány meghatározza a sorozatot, ahogyan azt a gyártó megadta.

A sorozat, nemzetközi versenyeken engedélyezett módosításait, annak a csoportnak megfelelően, melyben a résztvevők versenyeznek, a jelen J függelék tartalmazza.

A formanyomtatványok bemutatását a gépátvételnél és/vagy a rajtnál, a verseny rendezői kérhetik, akiknek joguk van az adott autó illető versenyen való részvételét az adott kategóriában visszautasítani, ha a nyomtatványt nem mutatják be.

Ezen túl, azokhoz a túraautókhoz (Gr. A), melyeket a karosszériát/héjat érintő "kit"-tel(VK) szereltek fel, be kell mutatni azt az eredeti igazolást is, amelyet az összeszerelés során a konstruktőr által minősített cég ad ki.

Ha egy homologizációs formanyomtatvány érvényesítésének dátuma egy verseny idejére tehető, akkor azt érvényesnek kell tekinteni a verseny egész időtartama alatt.

A szériaautók (Gr. N) esetében, a csoportra vonatkozó formanyomtatványon túl, a sorozatgyártású túraautóra (Gr. A) vonatkozó formanyomtatványt is be kell mutatni.

Bármilyen kétség esetén, mely egy gépjárműmodell homologizációs formanyomtatványával összevetett ellenőrzését követően még fennáll, a technikai ellenőrök az adott gépjármű márka kereskedelmi forgalmazói részére kiadott kezelési könyvre, vagy az összes pótalkatrészt felsoroló, általános katalógusra kell támaszkodniuk.

Amennyiben megfelelő pontosságú dokumentáció nem áll rendelkezésre, a technika ellenőrök közvetlen ellenőrzést is végrehajthatnak, egy a gyártó képviselétől beszerezhető, azonosító alkatrészsel való összehasonlítás formájában.

A nevezőnek kell gondoskodnia a autójára vonatkozó homologizációs okmány beszerzéséről saját ASN -jén keresztül.

A homologizációs okmány ismertetése: Egy ilyen formanyomtatvány az alábbiak szerint néz ki:

1) Alapformája az alapmodellről ad ismertetést.

2) Egy későbbi fokon, bizonyos számú pótlapokon kell ismertetni a homologizációs kiterjesztéseket, melyek lehetnek "Változatok", "Hibaigazítás", vagy "Fejlesztések" címűek.

a) Változatok (VF, VP, VO, VK)

Ezek lehetnek szállított változatok (VF), (ahol is két szállító ugyanazon alkatrészekkel látja el a gyártót és az ügyfélnek nincs választási lehetősége), vagy gyártási változatok (VP) (kívánság szerint a képviselőknek beszerezhető), vagy kívánság szerinti változatok (VO), (melyeket csak külön kérésre szállítanak, és a képviselőknek beszerezhető be), vagy "kit"-ek (VK), (melyeket szintén csak külön kérésre szállítanak, és a képviselőknek beszerezhető be).

b) Hibaigazítás (ER)

Előzőleg, a konstruktőr által, a formanyomtatványon feltüntetett tájékoztatás nem megfelelő részének kiigazítására, törlésére szolgál.

c) Fejlesztés (ET, ES)

Olyan változtatások, melyeket véglegesen végez a gyártó az alapmodellen - az autó eredeti formájában történő gyártásának megszüntetése a típusfejlesztés (ET), egy modell versenyképesebbé tételét szolgáló fejlesztés a sportfejlesztés (ES).

Használat:

1) Változtatások (VF, VO, VK)

A versenyző saját választása szerint bármelyik változatot, vagy egy változat bármely részét felhasználhatja, de csak olyan feltétellel, hogy az ily módon kialakított jármű minden műszaki adatának meg kell felelnie az autóhoz tartozó homologizációs formanyomtatványban feltüntetetteknek, vagy azokat a J függelék kifejezetten engedélyezi. Különböző VO-k kombinációja az alábbi alkatrészeket illetően tilos: turbófeltöltő, fékek és sebességváltó.

Például, egy féknyeregnek a változtatási lapon meghatározott felszerelése csak akkor lehetséges, ha a fékbetétek méretei, stb. megfelelnek, az autóhoz kiadott formanyomtatványon feltüntetett adatoknak.

(A szériaautókkal -Gr. N- kapcsolatban lásd még a 254.2. sz. cikkelyt is).

A "kit" változatokat illetően, azok csak a homologizációs formanyomtatványon a konstruktőr által megjelölt feltételek mellett használhatóak.

Ez különösképpen azokat az alkatrészcsoportokat illeti, amelyeket a nevezőnek kötelezően egy egységnek kell tekintenie, és azokat az előírásokat, amelyeket figyelembe kell vennie - amennyiben azok alkalmazhatóak.

2) Típusfejlesztés (ET)

(Szériaautók -Gr. N- részére lásd még a 254.2. cikkelyt is).

Az autóknek meg kell felelniük egy adott fejlesztési fokozatnak (függetlenül attól az időponttól, amikor a gyártóművet elhagyta) és ily módon egy fejlesztésre irányuló változtatást vagy csak teljes egészében, vagy egyáltalán nem lehet felhasználni.

Ezen túl, ha egy versenyző egyfajta fejlesztés megvalósítását választotta, attól a pillanattól kezdve az összes, azt megelőző fejlesztéseket is alkalmaznia kell, kivéve ott, ahol az nem lehetséges: pl. ha a fékeket, egymást követően, két ízben fejlesztették tovább, csak azt lehet használni, mely az autó fejlesztési fokozatának időpontjához tartozik.

3) Sportfejlesztés (ES)

Mivel az ES formanyomtatvány egy, már előző kiterjesztésre vagy az alapformára hivatkozik, az autónak meg kell felelnie azon fejlesztési foknak, melyre a referenciájában hivatkoznak. Ezen túl a sportfejlesztést teljes egészében kell használni.

2.1.9 Mechanikai alkatrészek

Minden olyan szükséges tartozék - akár mozgó, akár nem -, ami a meghajtás, felfüggesztés, kormányzás vagy fékezés normális üzemeléséhez szükséges.

2.1.10 Eredeti, vagy széria alkatrészek:

Olyan alkatrészek, amely az illető gépjármű konstruktöre által előírányzott és végrehajtott valamennyi gyártási fázison átestek, és eredetileg azokat a gépjárműre felszerelték.

2.1.11 Kompozit:

Több, különböző összetevőből álló olyan anyag, amely összetevőinek társítása azzal a tulajdonsággal ruházza fel, hogy abból egy összetevő sem választható külön.

2.2 Méretek

Az autó felülnézeti kerülete:

Az autó, ahogy az a kérdéses rendezvény során, a rajtrácson megjelent.

2.3 A motor

2.3.1 Hengerűrtartalom (V):

A hengerben (vagy hengerekben), a dugattyú (vagy dugattyúk) felfelé és lefelé irányuló mozgása által meghatározott térfogat.

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

Ahol: d = furat

l = löket

n = hengerek száma

2.3.2 Feltöltés:

Az égéstérben lévő üzemanyag-levegő keverék tömegének megnövelése a normál légköri nyomás által biztosított tömegérték fölé (figyelembe véve a statikus és dinamikus hatásokat a szívó és/vagy kipufogó rendszerben) bármilyen, erre a célra felhasználható eszköz segítségével.

Az üzemanyag nyomás alatti befecskendezése nem tekintendő feltöltésnek (lásd az Általános Előírások 3.1. pontját).

2.3.3 Hengerblokk:

A forgattyúház és a hengerek.

2.3.4 Szívócső:

- Karburátoros rendszer esetén, az az alkatrész, mely összegyűjti a karburátor(ok)ból származó üzemanyag-levegő keveréket, és eljuttatja azt a hengerfej tömítési felületéig.

- Központi benzinbefecskendezés esetén, a fojtószelep házától a hengerfej tömítési felületéig terjedő alkatrész, mely a levegő illetve a benzin-levegő keverék áramlását szabályozza.

-Hengerenkénti benzinbefecskendezés esetén a fojtószelep házától a hengerfej tömítési felületéig terjedő alkatrész, mely a levegő illetve a benzin-levegő keverék áramlását szabályozza.

- Dízelmotor esetén, a hengerfejre szerelt olyan szerkezet, mely a levegőt egy bemenetből vagy csőből a hengerfej különböző nyílásaihoz osztja szét.

2.3.5 Kipufogó csonc:

Az az alkatrész, mely minden esetben a hengerfej legalább két nyílásából összegyűjti a gázokat, és eljuttatja az első tömítésig, amely elválasztja azt a kipufogócső többi részétől.

2.3.6 A turbófeltöltős motoroknál a kipufogó a turbófeltöltő után kezdődik.

2.3.7 Olajteknő:

A hengerblokk alatt elhelyezkedő, ahhoz csavarral rögzített alkatrész, amely a motor kenőolaját tárolja. Ez az alkatrész nem foglalhatja magában, és nem tarthatja a főtengelet rögzítő alkatrészeket.

2.3.8 Motortér:

Az a térfogat, amelyet a motorhoz legközelebb eső karosszériaelemek határolnak.

2.3.9 Száraz olajteknős kenés:

Minden olyan rendszer, amely szivattyút használ ahhoz, hogy olajat szállítson egyik üregből vagy térből egy másikba, kivéve azt a szivattyút, amelyet kizárólag a motor alkatrészeinek normális kenésére használnak.

2.3.10 Gépelemek nyugvó tömítései:

A tömítés egyetlen szerepe, hogy két alkatrész egymáshoz képesti lezárását biztosítsa. A tömítéssel elválasztott felületek távolsága nem lehet több, mint 5 mm.

2.3.11 Hőcserélő

Olyan mechanikus alkatrész, amely 2 áramló közeg közötti hőcserét tesz lehetővé.

A hőcserélők elnevezésében első folyadék a hűtendő közeg, a másodikat pedig a hűtő közeg.

Például: Olaj/víz hőcserélő (az olajt a víz hűti)

2.3.12 Hűtő – radiátor

Ez egy speciális hőcserélő, amely a levegő segítségével teszi lehetővé valamely folyadék hűtését.

Folyadék/levegő hőcserélő

2.3.13 Köztes hűtő, vagy töltőlevegő hűtő

A kompresszor és a motor között található olyan hőcserélő, amely lehetővé teszi a sűrített levegő hűtését valamely folyadék segítségével.

Levegő/folyadék hőcserélő

2.4 A futómű

Az autó teljesen vagy részben fel nem függesztett (rugózatlan) alkatrészeinek összessége.

2.4.1 A kerék:

Perem és tárcsa. A teljes keréken értjük a peremet, a tárcsát és a gumibroncsot.

2.4.2 A fékek súrlódási felülete:

A fékbetétek által a fékdobon, vagy a féktárcsa mindkét oldalán súrolt felület, amíg a kerék egy teljes fordulatot tesz meg.

2.4.3 Mac Pherson felfüggesztés:

Bármilyen kerékfelfüggesztés, melyben egy olyan teleszkópos rúd van (amely nem lát el szükségszerűen csillapítási és/vagy rugózási feladatot), amely hordozza a tengelycsonkot és a felső végén - a karosszérián vagy az alvázon - egyetlen rögzítési pontja van. Alsó végén pedig akár egy egyszerű keresztirányú karhoz csuklósan kapcsolódik, amely a hossz és keresztirányú vezetést biztosítja, akár pedig egy egyszerű keresztirányú karhoz, amelyet hosszirányban a stabilizátor rúd karja vagy egy kitámasztó rúd tart.

2.5 Alváz - karosszéria

2.5.1 Az alváz

Az autónak az a szerkezeti eleme, amelyre fel vannak építve a mechanikai alkatrészek és a karosszéria, beleértve az adott struktúra minden szerkezeti részét.

2.5.2 A karosszéria:

- kívülről: az autó teljesen felfüggesztett (rugózott), valamennyi alkatrésze, melyet a légáramlat ér

- belülről: az utastér és csomagtartó

A karosszériákat a következőképpen különböztetik meg:

1) Teljesen zárt karosszéria.

2) Teljesen nyitott karosszéria.

3) Átalakítható karosszéria, melynek teteje rugalmas (un. drop-head), vagy merev (un. hard-top) anyagból készül.

2.5.3 Az ülés:

Az a két felület, mely az ülés ülőfelületét és hátrészét, vagy háttámláját alkotja.

Az ülés hátrésze vagy háttámlája: egy normál ülőhelyzetben lévő személy csípő-vonalától felfelé mért felület.

Az ülőfelület: az a felület, mely ugyanazon személy csípőjétől lefelé, és előre mérhető.

2.5.4 Csomagtartó

Minden olyan tér, amely elkülönül a vezetőfülkétől és a motortértől a jármű belsejében.

Ezeknek a tereknek a hosszát vagy a gyártó által fixre szerelt szerkezeti elemek, és/vagy a leghátsó állásban lévő, legfeljebb 15 fokos szögben hátrafelé döntött, leghátsó ülések támlái határozzák meg. Ezeket a tereket felülről a gyártó által fixre szerelt szerkezeti elemek és/vagy kivehető válaszlap, vagy ezek hiányában a szélvédő legalacsonyabb pontján áthaladó vízszintes sík határolja.

2.5.5 Az utastér:

Az a belső tér, amelyben a vezető és az utasok elhelyezkednek.

2.5.6 A motorháztető:

A karosszériának azon külső része, mely felnyitható és ezáltal a motor hozzáférhetővé válik.

2.5.7 A sárvédő:

Sárvédők fogalmán a 251.1 ábra szerint meghatározott felületeket értjük.

Mellső sárvédő: az a légáramlással érintett felület, amelyet a szabványos gépjármű teljes kerekének belső része által meghatározott sík (C1/C1) és az első ajtó első éle által meghatározott sík (B1/B1) határol, és az ajtóküszöbvel párhuzamos és a szélvédő látható részének alsó sarkaira merőleges (A1/A1) sík alatt helyezkedik el.

Hátsó sárvédő: az a légáramlással érintett felület, amelyet a szabványos gépjármű teljes kerekének belső része által meghatározott sík (C2/C2) és a hátsó ajtó első éle által meghatározott sík (B2/B2) határol, és a hátsó ajtó ablakának látható részének alsó szélé alatt helyezkedik el, valamint merőleges a hátsó szélvédő alsó sarkára és a hátsó ajtó oldalablakának látható részének alsó hátsó sarkára (A2/A2).

Kétajtós autók esetén B1/B1 és B2/B2-t ugyanazon ajtó első és hátsó éle határolja.

2.5.8 Szellőzőrács

Drótszalak kombinációja, mely a mögötte lévő tárgyat eltakarja, de a levegő áramlását biztosítja.

2.6 A villamos berendezések

Fényszóró: minden olyan lámpa, melynek fókusza mélységi fénynyalábot idéz elő, mely előrefelé mutat.

2.7 Üzemanyagtartály

Bármiféle olyan tartály, mely oly módon tartalmazza az üzemanyagot, hogy az bármilyen felhasznált eszköz segítségével bejuthat a központi üzemanyagtartályba vagy a motorba.

2.8 Automata sebességváltó

Hidrodinamikus nyomaték átalakító, epiciklikus fogaskerekekkel, tengelykapcsolóval és többtárcsás fékkel, rögzített számú fokozattal és sebességváltó vezérléssel.

A sebességváltás automatikusan, a motor és a sebességváltó szétkapcsolása és a nyomatékátvitel megszakítása nélkül történik.

Sebességváltók folyamatosan variálható átvitelrel akkor tekinthetők automata sebességváltónak, ha meghatározott számú fokozattal rendelkeznek.