

Č L Á N O K 251 / 2013 – KLASIFIKÁCIA A DEFINÍCIA.
--

KAPITOLA 1. KLASIFIKÁCIA.**1.1. Kategórie a skupiny.**

Vozidlá používané pre preteky sú rozdelené do nasledujúcich kategórií a skupín:

Kategória I:

- skupina N: produkčné vozidlá – *Production Cars*
- skupina A: cestovné vozidlá – *Touring Cars*
- skupina R: turistické vozidlá alebo veľkosériové produkčné vozidlá
Touring Cars or Large Scale Series Production Cars

Kategória II:

- skupina RGT: produkčné vozidlá GT – *GT Production Cars*
- skupina GT 3: pohárové vozidlá GT – *Cup Grand Touring Cars*
- skupina GT 2: sériové vozidlá GT – *Series Grand Touring Cars*
- skupina GT 1: vozidlá GT – *Grand Touring Cars*
- skupina CN: športové produkčné vozidlá – *Production Sports Cars*
- skupina D: pretekárske vozidlá medzinárodnej formule
International Formula Racing Cars
- skupina E: pretekárske vozidlá ľubovoľnej formule
Free Formula Racing Cars

Kategória III: – skupina F: okružové kamióny – *Racing Trucks*

1.2. Objemové triedy.

Podľa zdvihového objemu valcov sú vozidlá rozdelené do nasledujúcich tried:

1.	do 500 cm ³	
2.	od 500 cm ³	do 600 cm ³
3.	od 600 cm ³	do 700 cm ³
4.	od 700 cm ³	do 850 cm ³
5.	od 850 cm ³	do 1 000 cm ³
6.	od 1 000 cm ³	do 1 150 cm ³
7.	od 1 150 cm ³	do 1 400 cm ³
8.	od 1 400 cm ³	do 1 600 cm ³
9.	od 1 600 cm ³	do 2 000 cm ³
10.	od 2 000 cm ³	do 2 500 cm ³
11.	od 2 500 cm ³	do 3 000 cm ³
12.	od 3 000 cm ³	do 3 500 cm ³
13.	od 3 500 cm ³	do 4 000 cm ³
14.	od 4 000 cm ³	do 4 500 cm ³
15.	od 4 500 cm ³	do 5 000 cm ³
16.	od 5 000 cm ³	do 5 500 cm ³
17.	od 5 500 cm ³	do 6 000 cm ³
18.	nad 6 000 cm ³	

Okrem opačných ustanovení, stanovených FIA pre určitú kategóriu pretekov, nie sú organizátori povinní uvádzať vo zvláštnych predpisoch všetky triedy a môžu podľa okolností pretekov spájať jednu alebo viacej za sebou idúcich tried.

Žiadna trieda nesmie byť ďalej delená.

KAPITOLA 2. DEFINÍCIE.**2.1. Všeobecne.****2.1.1. Sériové produkčné vozidlá (kategória I).**

Vozidlá, u ktorých bola na žiadosť výrobcu povolená výroba určitého počtu identických kusov (pozri definície) v priebehu určitého časového úseku, určených pre normálny predaj zákazníkom (pozri definície).

Vozidlá musia byť predávané podľa homologačného listu.

2.1.2. Súťažné vozidlá (kategória II).

Vozidlá, vyrábané ako jednotlivé exempláre a určené výhradne len pre preteky.

2.1.3. Kamióny (kategória III).**2.1.4. Identické vozidlá.**

Vozidlá, patriace do tej istej výrobnjej série, ktoré majú rovnakú karosériu (vonku aj vo vnútri), rovnaké mechanické časti a rovnaké šasi (rozumie sa, že v prípade samonosnej karosérie môže byť šasi jej časťou).

2.1.5. Model vozidla.

Vozidlo, patriace k výrobnej sérii, ktoré sa odlišuje určitou koncepciou a vonkajšou líniou karosérie a má rovnaké mechanické prevedenie motora a náhon kolies.

2.1.6. Normálny predaj.

Jedná sa o distribúciu vozidiel zákazníkom prostredníctvom obchodnej siete výrobcu.

2.1.7. Homologácia.

Je oficiálne osvedčenie, vydané FIA, že určitý model vozidla je vyrábaný v dostatočnej sériovej výrobe, aby mohol byť zaradený medzi produkčné vozidlá (skupina „N“), cestovné vozidlá (skupina „A“), podľa týchto predpisov.

Žiadosť o homologáciu musí byť na FIA predložená ASN krajiny výrobcu vozidla a musí byť doložená obrázkami do homologačného listu (pozri ďalej).

Žiadosť musí byť v súlade so zvláštnymi predpismi, nazvanými „Homologačné predpisy“, vytvorenými FIA.

Homologácia sériovo vyrábaného modelu končí 7 rokov po definitívnom skončení sériovej výroby príslušného modelu (ročná výroba nižšia ako 10% výrobného minima príslušného výrobcu).

Homologácia modelu je platná len pre jednu skupinu, produkčné vozidlá (skupina „N“), cestovné vozidlá (skupina „A“),

2.1.8. Homologačné listy.

Všetky vozidlá uznané FIA majú popisný list, pomenovaný „Homologačný list“, v ktorom musia byť uvedené charakteristiky, umožňujúce identifikáciu daného modelu.

Tento homologačný list definuje sériu, ako ju uvádza výrobca.

Podľa skupiny, v ktorej súťažiaci preteká, sú v Prílohe „J“ uvedené obmedzenia pre úpravy, povolené pre medzinárodné preteky.

Predloženie homologačných listov pri technickom preberaní a / alebo pred štartom môže byť požadované od usporiadateľov, ktorý majú právo neschváliť účasť do pretekov v prípade, ich nepredloženia.

Predložený homologačný list povinne musí byť tlačený:

- buď na FIA opečiatkovanom papieri / vodotlačovom papieri,
 - alebo na papieri opečiatkovanom ASN, len ak výrobca je toho istého štátu ako príslušná ASN.
- V prípade použitia vozidla skupiny „A“ vo variante „Kit“ (pozri ďalej), týkajúcej sa šasi alebo karosérie, musí byť predložený certifikát, dodaný pri montáži strediskom, schváleným výrobcu.

Pokiaľ koniec platnosti homologačného listu spadá do doby pretekov, je homologačný list platný pre celú dobu ich trvania.

Čo sa týka skupiny produkčných vozidiel (skupina „N“), je okrem homologačného listu pre túto skupinu je potrebné predložiť homologačný list skupiny cestovných vozidiel (skupina „A“).

V prípade, že porovnanie modelu vozidla s jeho homologačným listom vyvoláva určité pochybnosti, musia technickí komisári konzultovať servisnú príručku, vydanú pre potreby obchodnej siete značky, alebo všeobecný katalóg, obsahujúci zoznam náhradných dielov.

V prípade, že táto dokumentácia nie je dostatočne presná, technickí komisári môžu urobiť priame kontroly porovnaním s identickým dielcom, ktorý je k dispozícii u predajcu.

Súťažiaci si musia objednať homologačný list pre svoje vozidlo u svojej ASN.

Popis.

Homologačný list má nasledujúce časti:

1. Základný homologačný list popisujúci základný model.
2. Prípadne určitý počet doplnkových listov, popisujúcich „rozšírenie homologácie“, ktoré môžu byť "varianty", "erráta", alebo "evolúcie".
 - a. **Varianty** (VF, VP, VO, VK). Sú to buď varianty dodávok (VF) (dva dodávatelia dodávajú výrobcovi jednu súčiastku a zákazník nemá možnosť voľby), alebo produkčné varianty (VP) (dodávané na prianie a sú k dispozícii u predajcov) alebo voliteľné varianty (VO) ((dodaný na špeciálnej požiadavke), varianty „kit“ (VK) (dodávané na špeciálnu objednávku).
 - b. **Erráta** (ER). Nahrádza a ruší chybnú informáciu, ktorú predtým uviedol výrobca na homologačnom liste.
 - c. **Vývoj** (ET). Charakterizuje trvalé úpravy urobené na základnom modeli (úplné zastavenie výroby modelu v jeho pôvodnom liste).

Použitie.**1. Varianty (VF, VP, VO, VK).**

Súťažiaci môže použiť akúkoľvek variantu alebo jej časť podľa svojho požiadavku len pod podmienkou, že všetky technické údaje takto koncipovaného vozidla sú v súlade s údajmi na homologačnom liste vozidla, alebo sú vyslovene schválené v Prílohe „J“.

Je zakázané vzájomné miešanie niekoľkých VO v nasledujúcich dielcoch – turbokompresor, brzdy a prevodovka.

Napríklad montáž brzdových strmeňov, uvedené na homologačnom liste variant, je možné len vtedy, ak rozmery obloženia atď., takto získané sú uvedené v liste príslušného vozidla (pozri tiež článok 254–2 pre skupinu produkčných vozidiel – skupina N).

Čo sa týka variant "kitov" (VK), je ich možné použiť len za podmienok uvedených výrobcom v homologačnom liste.

To sa týka predovšetkým skupín dielcov, ktoré musí mať súťažiaci ako celok a je potrebné rešpektovať prípadné špecifikácie.

Pre FIA majstrovstvá, FIA technický preukaz od vozidiel WRC, S2000–Rally, S2000 a Super 1600 musí byť predložený pri technickom preberaní pred pretekmi.

Okrem toho, záznamy urobené do technického preukazu nesmú byť odstránené za žiadnych okolností.

2. Typový vývoj (ET).

(Pozri aj článok 254–2 pre skupinu produkčných vozidiel – skupina „N“).

Vozidlo musí zodpovedať danému štádiu vývoja (nezávisle na skutočnom dátume výroby) a určitý vývoj na ňom musí byť aplikovaný buď kompletne, alebo vôbec nie.

Okrem toho, od chvíle, kedy si súťažiaci zvolil určitú vývojovú zmenu, musia byť použité tiež všetky predchádzajúce vývojové zmeny s výnimkou nezlučiteľnosti medzi nimi.

Napríklad, pokiaľ na brzdách prebehli za sebou dve vývojové zmeny, použije sa len tá, ktorej dátum zodpovedá vývojovému štádiu vozidla.

2.1.9. Mechanické časti.

Všetko, čo je potrebné k pohonu, zaveseniu, riadeniu a brzdeniu a všetky pohyblivé i nepohyblivé doplnky, ktoré sú potrebné pre ich normálne fungovanie.

2.1.10. Pôvodný, alebo sériový diel.

Diel, ktorý prešiel všetkými fázami výroby, ktoré určil a urobil výrobca príslušného vozidla a ktorý je namontovaný na pôvodnom automobile.

2.1.11. Kompozitný materiál.

Materiál tvorený niekoľkými rôznymi zložkami, ktorých spojenie dodáva celku vlastnosti, ktoré žiadny z nich sám nemá.

2.1.12. Materiály – definície:

X základ zliatiny (napr. základ Ni zliatiny) – X musí byť prevládajúci prvok v zliatine na % w / w základu.

Minimálna hodnota prijateľnej hmotnosti percenta prvku X musí byť vždy väčšia ako maximálna hodnota obsiahnutého každého ďalšieho jednotlivého prvku prítomného v zliatine.

2.1.13. *Plombovanie:

Úkon používaný pre identifikovanie dielcov vozidla a tiež pre ďalšie účely:

- kontrola použitia alebo umiestnenie určitého dielca,
- sledovanie počtu dielcov používaných alebo uvedených v požiadavkách príslušných predpisov,
- označenie dielca zadržaného pre uskutočnenie okamžitej alebo ďalšej technickej kontroly
- zabránenie demontáži a / alebo úprave dielca alebo zostavy,
- akákoľvek inej potreby pre uplatnenie technickými a / alebo športovými predpismi.

2.2. Rozmery.

Obrys vozidla z pohľadu zhora:

Vozidlo, tak ako sa postaví na štartovú čiaru pre príslušnú súťaž.

2.3. Motor.**2.3.1. Zdvihový objem valcov.**

Objem V , vytváraný valcom, alebo valcami motora stúpavým a klesavým pohybom piestu, alebo piestov.

$$V = 0,7854 \times b^2 \times s \times n,$$

kde b (bore) = d (vrtanie),
 s (stroke) = l (zdvih),
 n = number of cylinder (počet valcov),

2.3.2. Preplňovanie.

Zvýšenie tlaku zmesi vzduch – palivo v spaľovacom priestore (vo vzťahu k tlaku, vytváranému normálnym atmosférickým tlakom, zotrvačnosťou a dynamickými javmi v prírodnom, alebo výfukovom systéme) akýmikoľvek prostriedkami.

Vstrekovanie paliva pod tlakom nie je pokladané za preplňovanie (pozri článok 252–3.1. Všeobecných predpisov).

2.3.3. Blok valcov. Kľuková skriňa a valce.**2.3.4. Sacie potrubie.*****V prípade plnenia karburátormi:***

Časť, zberajúca zmes vzduch – palivo u výstupu alebo výstupov z karburátora / karburátorov vedúca až k vstupným otvorom hlavy valcov.

V prípade plnenia vstrekaním s jednou klapkou:

- Časť, vedúca od telesa klapky vrátane, až k deliacej rovine s hlavou valcov, zbierajúca a regulujúca prietok vzduchu alebo zmes vzduch – palivo.

V prípade plnenia vstrekaním s viacerými klapkami:

- Časť, vedúca od telesa klapiek vrátane, až k deliacej rovine s hlavou valcov, zbierajúca a regulujúca prietok vzduchu alebo zmes vzduch – palivo.

V prípade naftových motorov:

- Jednotka pripevnená k hlave valcov, rozvádzajúci vzduch od vstupného otvoru alebo jediného potrubia až k otvorom v hlave valcov.

2.3.5. Výfukové potrubie.

Časť trvale zhromažďujúca výfukové plyny minimálne z dvoch valcov z hlavy motora a vedúca až k prvému tesneniu oddeľujúceho ju od pokračovania výfukového systému.

2.3.6. U vozidiel s turbokompresorom začína výfuk za turbokompresorom.**2.3.7. Olejová vaňa.**

Dielce, priskrutkované pod blokom valcov, ktoré obsahujú a usmerňujú olej pre mazanie motora.

2.3.8. Motorový priestor.

Priestor, vymedzený najbližším štruktúrnym plášťom obklopujúcim motor.

2.3.9. Mazanie so suchou kľukovou skriňou.

Akýkoľvek systém používajúci čerpadlo pre presun oleja z jednej komory alebo jednej časti do druhej s výnimkou čerpadla používaného pre normálne mazanie dielcov motora.

2.3.10. Tesnenie nepohyblivých mechanických dielcov.

Jediná funkcia akéhokoľvek tesnenia je zabezpečiť vzájomné utesnenie najmenej dvoch nepohyblivých dielcov.

Vzdialenosť medzi povrchmi týchto oddelených dielcov musí byť menšia alebo rovnajúca sa 5 mm.

2.3.11. Výmenník.

Mechanický prvok umožňujúci výmenu kalórii medzi dvomi kvapalinami.

U zvláštnych výmenníkov sa na prvom mieste uvádza chladená kvapalina a na druhom mieste, kvapalina ktorá toto chladenie umožňuje.

Výmenník *olej / voda* (olej je chladený vodou).

2.3.12. Chladič.

Je to zvláštny výmenník umožňujúci chladiť kvapalinu pomocou vzduchu.

Výmenník *kvapalina / vzduch*.

2.3.13. Intercooler alebo výmenník preplňovania.

Je to výmenník, umiestnený medzi kompresorom a motorom, umožňujúci chladieť stlačený vzduch pomocou kvapaliny.

Výmenník vzduch / voda.

2.4. Podvozok.

Podvozok je tvorený všetkými časťami vozidla, ktoré nie sú odpružené, alebo sú odpružené len čiastočne.

2.4.1. Koleso.

Disk a ráfik.

Kompletným kolesom sa rozumie disk, ráfik a pneumatika.

2.4.2. Trecia plocha brzd.

Plocha, ktorej sa dotýka obloženia bubna, alebo doštičky z obidvoch strán kotúča, keď sa koleso jeden krát otočí.

2.4.3. Zavesenie Mac Pherson.

Celý systém zavesenia, vrátane teleskopického prvku, ktorý nemusí bezprostredne zabezpečovať funkciu tlmiča, alebo zavesenia, ktoré nesie čap, zavesený v svojej hornej časti na jedinom upevňovacom čape, spojenom s karosériou alebo šasi a v dolnej časti sa otáčajúcom okolo priečneho ramena, zaisťujúceho priečne a pozdĺžne vedenie, alebo okolo jednoduchého priečneho ramena, držaného pozdĺžne buď torzným stabilizátorom, alebo trojuholníkovou tyčou.

2.4.4. Náprava s vlečnými ramenami.

Náprava vyrobená z dvojice pozdĺžnych vlečných ramien, každé pripevnené na skelet priamo závesom, a pevné pripevnené jedno k druhému prostredníctvom priečneho profilu, ktorého tuhosť krútenia je nižšia v porovnaní k jeho tuhosti v ohybe.

2.5. Šasi – karoséria.**2.5.1. Šasi.**

Celková štruktúra vozidla, ktorá spája mechanické časti a karosériu, vrátane rozoberateľných častí štruktúry.

2.5.2. Karoséria.

- **vonkajšia:** všetky úplne odpružené časti vozidla, ovievané prúdom vzduchu.
- **vnútorná:** priestor posádky a batožinový priestor.

Karosérie sú delené nasledujúcim spôsobom:

1. úplne uzatvorená karoséria,
2. úplne otvorená karoséria,
3. premeniteľná karoséria – s pružnou, alebo pevnou strechou, sťahovateľnou, alebo odoberateľnou.

2.5.3. Sedadlo. Dve plochy, tvoriace sedák a operadlo.**Operadlo.**

Plocha meraná od spodnej časti chrbtice normálne sediacej osoby smerom hore.

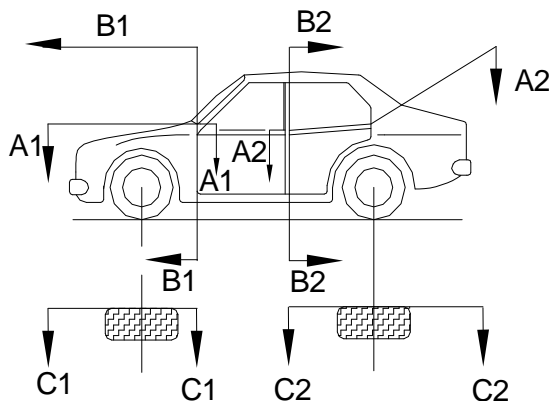
Sedák. Plocha meraná od spodnej časti chrbtice tej istej osoby smerom dopredu.

2.5.4. Batožinový priestor.

Priestor, oddelený od priestoru pre posádku a motorového priestoru a umiestnený vo vnútri vozidla. Na dĺžku je tento priestor obmedzený pevnými časťami vozidla, alebo zadnou časťou sedadiel v ich najzadnejšej pozícii, prípadne naklonenej maximálne o 15° smerom dozadu.

Na výšku je tento priestor obmedzený pevnými časťami, alebo snímateľnými prepážkami, umiestnenými výrobcom, alebo prípadne horizontálnou rovinou, prechádzajúcou najnižším bodom čelného skla.

2.5.5. Priestor posádky. Vnútorný priestor, kde je umiestnený jazdec a cestujúci.**2.5.6. Kapota motora.** Vonkajšia časť karosérie, ktorá sa otvára pre umožnenie prístupu k motoru.**2.5.7. Blatník.** Blatník je považovaný za plochu, definovaná podľa obrázku 251–1.



obrázok 251-1

Predný blatník:

Plocha ovievaná prúdom vzduchu, definovaná vnútornou časťou kompletného kolesa štandardného vozidla (C1/C1), prednou hranou predných dverí (B1/B1) a umiestnená v rovine rovnobežnej s prahmi dverí a kolmej k vnútorným rohom viditeľnej časti predného skla (A1/A1).

Zadný blatník:

Plocha ovievaná prúdom vzduchu, definovaná vnútornou časťou kompletného kolesa štandardného vozidla (C2/C2), prednou hranou zadných dverí (B2/B2) a umiestnená pod spodným okrajom viditeľnej časti skla bočného zadného okna a pod kolmicou k spodnému rohu viditeľnej časti zadného okna a v zadnom vnútornom rohu viditeľnej časti bočného skla zadných dverí (A2/A2).

V prípade dvojdvierových vozidiel sú B1/B1 a B2/B2 definované ako predná a zadná hrana týchto dverí.

2.5.8. Žalúzie.

Systém naklonených lamiel umožňujúcich zakryť dielec, ktorý sa za nimi nachádza, pri zachovaní cirkulácie vzduchu.

2.5.9. *Denné svetlá.

Svetlá smerujúce dopredu a používané pre dosiahnutie lepšej viditeľnosti vozidla pri jeho jazde vo dne.

Denné svetlá sa musia automaticky vypnúť pri zapnutí hlavných svetlometov.

2.6. Elektrický systém.**Svetlomet.**

Optické zariadenie, ktorého svetelný zdroj vytvára zväzok svetelných lúčov, smerujúcich dopredu.

2.7. Palivová nádrž.

Nádoba, obsahujúca palivo, ktoré môže pomocou nejakých prostriedkov odtekať smerom k hlavnej nádrži alebo k motoru.

2.8. Automatická prevodovka.

- Je tvorená hydraulickým meničom krútiaceho momentu, skriňou s planetovými súkolesiami vybavenými spojkami a viackotúčovými brzdami, má určitý počet prevodových pomerov a ovládaním ich činnosti.

Zmena prevodového pomeru môže byť urobená automaticky bez rozpojenia motora a prevodovky, teda bez prerušenia prevodu krútiaceho momentu motora.

- Prevodovky s plynulou zmenou prevodu (variátor) sú pokladané za automatické prevodovky s tou zvláštnosťou, že majú nekonečný počet prevodových pomerov.