

Článok 251 – 2015

Klasifikácia a definície

Classification and Definitions

Upravený Článok - Modified Article	Vstupuje do platnosti - Date of application	Dátum vydania - Date of publication

ČL. 1	KLASIFIKÁCIA	CLASSIFICATION																																																																																																																																																
1.1	<p>Kategórie a skupiny</p> <p>Vozidlá, ktoré sa používajú na pretekoch sa rozdeľujú do nasledujúcich kategórií a skupín:</p> <p>Kategória I :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Skupina N : Produkčné vozidlá - Skupina A : Cestovné vozidlá - Skupina R : Cestovné vozidlá, alebo sériové produkčné vozidlá <p>Kategória II :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Skupina RGT : GT produkčné vozidlá - Skupina GT3 : Pohárové vozidlá GT - Skupina CN : Športové produkčné vozidlá - Skupina D : Pretekárske vozidlá medzinárodnej formule - Skupina E : Pretekárske vozidlá ľubovoľnej formule <p>Kategória III :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Skupina F : Okruhové kamióny 	<p>Categories and groups</p> <p>The cars used in competition are divided up into the following categories and groups:</p> <p>Category I:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Group N: Production Cars - Group A: Touring Cars - Group R : Touring Cars or Large Scale Series Production Cars <p>Category II:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Group RGT: GT Production Cars - Group GT3 : Cup Grand Touring Cars - Group CN: Production Sports Cars - Group D: International Formula Racing Cars - Group E: Free Formula Racing Cars <p>Category III:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Group F: Racing Trucks 																																																																																																																																																
1.2	<p>Objemové triedy</p> <p>Vozidlá sa rozdeľujú podľa zdvihového objemu do nasledujúcich tried:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td>1. do</td><td>500 cm³</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>2. od</td><td>500 cm³</td><td>do</td><td>600 cm³</td></tr> <tr><td>3. od</td><td>600 cm³</td><td>do</td><td>700 cm³</td></tr> <tr><td>4. od</td><td>700 cm³</td><td>do</td><td>850 cm³</td></tr> <tr><td>5. od</td><td>850 cm³</td><td>do</td><td>1000 cm³</td></tr> <tr><td>6. od</td><td>1000 cm³</td><td>do</td><td>1150 cm³</td></tr> <tr><td>7. od</td><td>1150 cm³</td><td>do</td><td>1400 cm³</td></tr> <tr><td>8. od</td><td>1400 cm³</td><td>do</td><td>1600 cm³</td></tr> <tr><td>9. od</td><td>1600 cm³</td><td>do</td><td>2000 cm³</td></tr> <tr><td>10. od</td><td>2000 cm³</td><td>do</td><td>2500 cm³</td></tr> <tr><td>11. od</td><td>2500 cm³</td><td>do</td><td>3000 cm³</td></tr> <tr><td>12. od</td><td>3000 cm³</td><td>do</td><td>3500 cm³</td></tr> <tr><td>13. od</td><td>3500 cm³</td><td>do</td><td>4000 cm³</td></tr> <tr><td>14. od</td><td>4000 cm³</td><td>do</td><td>4500 cm³</td></tr> <tr><td>15. od</td><td>4500 cm³</td><td>do</td><td>5000 cm³</td></tr> <tr><td>16. od</td><td>5000 cm³</td><td>do</td><td>5500 cm³</td></tr> <tr><td>17. od</td><td>5500 cm³</td><td>do</td><td>6000 cm³</td></tr> <tr><td>18. od</td><td>6000 cm³</td><td></td><td></td></tr> </table> <p>Pokiaľ nie je v zvláštnych ustanoveniach stanovených FIA pre určitú kategóriu súťaží uvedené inak, tak organizátori nie sú povinní zahrnúť všetky horeuvedené triedy do Zvláštnych Ustanovení a okrem toho môžu, podľa okolností súťaží, spájať dve, alebo viac po sebe idúcich tried. Žiadna trieda nesmie byť ďalej delená.</p>	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	1000 cm ³	6. od	1000 cm ³	do	1150 cm ³	7. od	1150 cm ³	do	1400 cm ³	8. od	1400 cm ³	do	1600 cm ³	9. od	1600 cm ³	do	2000 cm ³	10. od	2000 cm ³	do	2500 cm ³	11. od	2500 cm ³	do	3000 cm ³	12. od	3000 cm ³	do	3500 cm ³	13. od	3500 cm ³	do	4000 cm ³	14. od	4000 cm ³	do	4500 cm ³	15. od	4500 cm ³	do	5000 cm ³	16. od	5000 cm ³	do	5500 cm ³	17. od	5500 cm ³	do	6000 cm ³	18. od	6000 cm ³			<p>Cubic capacity classes</p> <p>The cars are divided up into the following classes according to their cubic capacity:</p> <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr><td>1. up to</td><td>500 cm³</td><td></td><td></td></tr> <tr><td>2. over</td><td>500 cm³</td><td>and up to</td><td>600 cm³</td></tr> <tr><td>3. over</td><td>600 cm³</td><td>and up to</td><td>700 cm³</td></tr> <tr><td>4. over</td><td>700 cm³</td><td>and up to</td><td>850 cm³</td></tr> <tr><td>5. over</td><td>850 cm³</td><td>and up to</td><td>1000 cm³</td></tr> <tr><td>6. over</td><td>1000 cm³</td><td>and up to</td><td>1150 cm³</td></tr> <tr><td>7. over</td><td>1150 cm³</td><td>and up to</td><td>1400 cm³</td></tr> <tr><td>8. over</td><td>1400 cm³</td><td>and up to</td><td>1600 cm³</td></tr> <tr><td>9. over</td><td>1600 cm³</td><td>and up to</td><td>2000 cm³</td></tr> <tr><td>10. over</td><td>2000 cm³</td><td>and up to</td><td>2500 cm³</td></tr> <tr><td>11. over</td><td>2500 cm³</td><td>and up to</td><td>3000 cm³</td></tr> <tr><td>12. over</td><td>3000 cm³</td><td>and up to</td><td>3500 cm³</td></tr> <tr><td>13. over</td><td>3500 cm³</td><td>and up to</td><td>4000 cm³</td></tr> <tr><td>14. over</td><td>4000 cm³</td><td>and up to</td><td>4500 cm³</td></tr> <tr><td>15. over</td><td>4500 cm³</td><td>and up to</td><td>5000 cm³</td></tr> <tr><td>16. over</td><td>5000 cm³</td><td>and up to</td><td>5500 cm³</td></tr> <tr><td>17. over</td><td>5500 cm³</td><td>and up to</td><td>6000 cm³</td></tr> <tr><td>18. over</td><td>6000 cm³</td><td></td><td></td></tr> </table> <p>Unless otherwise specified in special provisions imposed by the FIA for a certain category of competitions, the organisers are not bound to include all the above-mentioned classes in the Supplementary Regulations and, furthermore, they are free to group two or more consecutive classes, according to the particular circumstances of their competitions. No Class can be subdivided.</p>	1. up to	500 cm ³			2. over	500 cm ³	and up to	600 cm ³	3. over	600 cm ³	and up to	700 cm ³	4. over	700 cm ³	and up to	850 cm ³	5. over	850 cm ³	and up to	1000 cm ³	6. over	1000 cm ³	and up to	1150 cm ³	7. over	1150 cm ³	and up to	1400 cm ³	8. over	1400 cm ³	and up to	1600 cm ³	9. over	1600 cm ³	and up to	2000 cm ³	10. over	2000 cm ³	and up to	2500 cm ³	11. over	2500 cm ³	and up to	3000 cm ³	12. over	3000 cm ³	and up to	3500 cm ³	13. over	3500 cm ³	and up to	4000 cm ³	14. over	4000 cm ³	and up to	4500 cm ³	15. over	4500 cm ³	and up to	5000 cm ³	16. over	5000 cm ³	and up to	5500 cm ³	17. over	5500 cm ³	and up to	6000 cm ³	18. over	6000 cm ³		
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	1000 cm ³																																																																																																																																															
6. od	1000 cm ³	do	1150 cm ³																																																																																																																																															
7. od	1150 cm ³	do	1400 cm ³																																																																																																																																															
8. od	1400 cm ³	do	1600 cm ³																																																																																																																																															
9. od	1600 cm ³	do	2000 cm ³																																																																																																																																															
10. od	2000 cm ³	do	2500 cm ³																																																																																																																																															
11. od	2500 cm ³	do	3000 cm ³																																																																																																																																															
12. od	3000 cm ³	do	3500 cm ³																																																																																																																																															
13. od	3500 cm ³	do	4000 cm ³																																																																																																																																															
14. od	4000 cm ³	do	4500 cm ³																																																																																																																																															
15. od	4500 cm ³	do	5000 cm ³																																																																																																																																															
16. od	5000 cm ³	do	5500 cm ³																																																																																																																																															
17. od	5500 cm ³	do	6000 cm ³																																																																																																																																															
18. od	6000 cm ³																																																																																																																																																	
1. up to	500 cm ³																																																																																																																																																	
2. over	500 cm ³	and up to	600 cm ³																																																																																																																																															
3. over	600 cm ³	and up to	700 cm ³																																																																																																																																															
4. over	700 cm ³	and up to	850 cm ³																																																																																																																																															
5. over	850 cm ³	and up to	1000 cm ³																																																																																																																																															
6. over	1000 cm ³	and up to	1150 cm ³																																																																																																																																															
7. over	1150 cm ³	and up to	1400 cm ³																																																																																																																																															
8. over	1400 cm ³	and up to	1600 cm ³																																																																																																																																															
9. over	1600 cm ³	and up to	2000 cm ³																																																																																																																																															
10. over	2000 cm ³	and up to	2500 cm ³																																																																																																																																															
11. over	2500 cm ³	and up to	3000 cm ³																																																																																																																																															
12. over	3000 cm ³	and up to	3500 cm ³																																																																																																																																															
13. over	3500 cm ³	and up to	4000 cm ³																																																																																																																																															
14. over	4000 cm ³	and up to	4500 cm ³																																																																																																																																															
15. over	4500 cm ³	and up to	5000 cm ³																																																																																																																																															
16. over	5000 cm ³	and up to	5500 cm ³																																																																																																																																															
17. over	5500 cm ³	and up to	6000 cm ³																																																																																																																																															
18. over	6000 cm ³																																																																																																																																																	
ČI. 2	<p>DEFINÍCIE</p>	<p>DEFINITIONS</p>																																																																																																																																																
2.1	<p>Všeobecné podmienky</p>	<p>General Conditions</p>																																																																																																																																																
2.1.1	<p>Sériové produkčné vozidlá (Kategória I)</p> <p>Vozidlá, pri ktorých výroba určitého počtu identických kusov (pozri definície nižšie) v priebehu daného časového obdobia bola, na žiadosť výrobcu, povolená, za účelom normálneho predaja verejnosti (pozri definície). Vozidlá musia byť predávané v súlade s homologačným</p>	<p>Series Production cars (Category I)</p> <p>Cars of which the production of a certain number of identical examples (see definition of this word hereinafter) within a certain period of time has been verified at the request of the manufacturer, and which are destined for normal sale to the public (see this expression).</p>																																																																																																																																																

<p>listom.</p> <p>2.1.2 Súťažné vozidlá (Kategória II)</p> <p>Vozidlá vyrábané ako jednotlivé kusy a určené výhradne na preteky.</p> <p>2.1.3 Kamióny (Kategória III)</p> <p>2.1.4 Identické vozidlá</p> <p>Vozidlá, ktoré patria do tej istej výrobnéj série a ktoré majú rovnakú karosériu (z vonku aj z vnútra), rovnaké mechanické časti a rovnaké šasi (aj keď šasi je v prípade samonosnej konštrukcie jej neoddeliteľnou časťou).</p> <p>2.1.5 Model vozidla</p> <p>Vozidlo, ktoré patrí do výrobnéj série, ktoré sa odlišuje určitou koncepciou a vonkajšou líniou karosérie a ktoré má rovnakú mechanickú konštrukciu motora a pohonu kolies.</p> <p>2.1.6 Normálny predaj</p> <p>Znamená distribúciu vozidiel jednotlivým zákazníkom prostredníctvom normálnej obchodnej siete výrobcu.</p> <p>2.1.7 Homologácia</p> <p>Oficiálne osvedčenie vydané FIA o tom, že, minimálny počet určitého modelu vozidiel bol sériovo vyrobený, aby sa mohol klasifikovať ako Produkčné vozidlá (Skupina N), Cestovné vozidlá (Skupina A) podľa týchto predpisov.</p> <p>Žiadosť o homologáciu musí FIA predložiť ASN krajiny výrobcu vozidla a musí byť doložená obrázkami do homologačného listu (pozri nižšie).</p> <p>Žiadosť musí byť v súlade so zvláštnymi predpismi, nazvanými „Homologačné predpisy“, vytvorenými FIA.</p> <p>Homologácia sériovo vyrábaného modelu končí 7 rokov po skončení sériovej výroby príslušného modelu (výroba nižšia ako 10% výrobného minima príslušnej skupiny). Homologácia modelu je platná len pre jednu skupinu, produkčné vozidlá (skupina „N“), cestovné vozidlá (skupina „A“),</p> <p>2.1.8 Homologačné listy</p> <p>Všetky vozidlá uznané FIA majú popisný list, pomenovaný „Homologačný list“, v ktorom musia byť uvedené charakteristiky modelu.</p> <p>Tento homologačný list udáva sériu, ako ju uvádza výrobca.</p> <p>Podľa skupiny, v ktorej súťažiaci preteká, sú v Prílohe „J“ uvedené obmedzenia pre úpravy a povolené pre medzinárodné súťaže..</p> <p>Predloženie posledných verzií homologačných listov je na požiadanie technických komisárov povinné počas celého trvania súťaže. V prípade, že nie sú predložené, môže penalizácia viesť až k nepripusteniu súťažiaceho do súťaže</p> <p>Predkladaný homologačný list musí byť vytlačený : - buď na opečiatkovanom/vodotlačovom papieri FIA - alebo na opečiatkovanom/vodotlačovom papieri ASN, len ak je výrobca z toho istého štátu ako príslušná ASN.</p> <p>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 výrobcom. Pokiaľ koniec platnosti homologačného listu spadá do doby súťaže, je tento homologačný list platný pre túto súťaž počas celej doby jej trvania. Čo sa týka Produkčných vozidiel (Skupina N) je okrem homologačného listu pre túto skupinu potrebné predkladať aj</p>	<p>Cars must be sold in accordance with the homologation form.</p> <p>Competition cars (Category II)</p> <p>Cars built as single examples and destined solely for competition.</p> <p>Trucks (Category III)</p> <p>Identical cars</p> <p>Cars belonging to the same production series and which have the same bodywork (outside and inside), same mechanical components and same chassis (even though this chassis may be an integral part of the bodywork in case of a monocoque construction).</p> <p>Model of car</p> <p>Car belonging to a production-series distinguishable by a specific conception and external general lines of the bodywork and by an identical mechanical construction of the engine and the transmission to the wheels.</p> <p>Normal sale</p> <p>Means the distribution of cars to individual purchasers through the normal commercial channels of the manufacturer.</p> <p>Homologation</p> <p>Is the official certification made by the FIA that a minimum number of cars of a specific model has been made on series-production terms to justify classification in Production Cars (Group N), Touring Cars (Group A), of these regulations. Application for homologation must be submitted to the FIA by the ASN of the country in which the vehicle is manufactured and must entail the drawing up of a homologation form (see below). It must be established in accordance with the special regulations called "Homologation Regulations", laid down by the FIA. Homologation of a series-produced car becomes null and void 7 years after the date on which the series-production of the said model has been stopped (series-production under 10 % of the minimum production of the group considered). The homologation of a model can only be valid in one group, Production Cars (Group N) / Touring Cars (Group A).</p> <p>Homologation forms</p> <p>All cars recognised by the FIA is the subject of a descriptive form called "Homologation Form" on which must be entered all data enabling identification of the said model.</p> <p>This homologation form defines the series as indicated by the manufacturer. According to the group in which the competitors race, the modification limits allowed in international competition for the series are stated in Appendix J.</p> <p>The presentation of the latest version of the applicable homologation forms is compulsory upon request by the scrutineers at any time during the competition. In case of non presentation, the penalty may go as far as to refuse the participation of the competitor in the competition.</p> <p>The form presented must imperatively be printed: - Either on FIA stamped/watermarked paper - Or on stamped/watermarked paper from an ASN only if the manufacturer is of the same nationality as the ASN concerned. Likewise, if a Group A car fitted with a kit variant (see below) concerning the chassis/shell is used, the original certificate supplied at the time of mounting by a centre approved by the manufacturer must be presented. Should the date for the coming into force of a homologation form fall during a competition, this form will be valid for that competition throughout the duration of the said competition. With regard to Production Cars (Group N), apart from the specific form for this group, the Touring Cars (Group A) form</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

homologačný list Cestovných vozidiel (Skupina A)

V prípade akýchkoľvek pochybností pri porovnávaní modelu s homologačným listom musia technický komisári skontrolovať buď servisnú príručku vydanú pre potreby obchodnej siete, alebo všeobecný katalóg so zoznamom všetkých náhradných dielov.

V prípade, že táto dokumentácia nie je dostatočne presná môžu technický komisári urobiť priamu kontrolu porovnaním zhodného dielu, ktorý je k dispozícii u predajcu.

Súťažiaci si musia objednať homologačný list pre svoje vozidlo vo svojej ASN

Popis :

Homologačný list sa skladá z nasledujúcich častí :

- 1) Základný list popisujúci základný model.
- 2) Niekoľko doplnkových listov, ktoré popisujú "rozšírenia homologácie", ktoré môžu byť "varianty", "erráta", alebo "evolúcie"

a Varianty (VF, VP, VO, VK)

Sú to buď varianty dodávok (VF) (dvaja dodávatelia dodávajú výrobcovi jednu súčiastku a zákazník nemá možnosť voľby), alebo produkčné varianty (VP) (dodávané na požiadanie a sú k dispozícii u predajcov), alebo voliteľné varianty (VO) (dodávané na zvláštnu požiadavku), alebo "kit" (VK) (dodávané na zvláštnu požiadavku).

b Erráta (ER)

Nahradzuje a ruší nesprávnu informáciu, ktorú predtým uviedol výrobca v 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 akýkoľvek variant, alebo jeho časť podľa svojho želania, ale len za podmienky, že všetky technické údaje takto koncipovaného vozidla sú v súlade s homologačným listom vozidla, alebo sú výslovne schválené Prílohou J.

Je zakázané kombinovať niekoľko VO v nasledovných dielcoch : turbokompresor, brzdy a prevodovka.

Napríklad : montáž brzdových strmeňov uvedených v homologačnom liste variant je možná, len ak týmto získané rozmery brzdového obloženia atď. sú uvedené v homologačnom liste vozidla. (pre Produkčné vozidlá (Skupina N) pozri Článok 254-2).

Varianty kitov (VK) môžu byť použité len za podmienok uvedených výrobcom v homologačnom liste.

To sa týka hlavne tých skupín dielov, ktoré musí súťažiaci považovať za celok a ktorých špecifikácie je potrebné rešpektovať.

Pre majstrovstvá FIA musí byť, pri technikom preberaní pred súťažou, predložený FIA technický preukaz od vozidiel WRC, S2000 Rally, S2000, R5 a S 1600.

Záznamy urobené do technického preukazu nesmú byť za žiadnych okolností odstránené

- 2) **Vývoj typu (ET) :**
(Pre Produkčné vozidlá – Skupina N pozri tiež Článok 254-2)
Vozidlo musí zodpovedať danému stupňu vývoja (nezávisle na skutočnom dátume výroby) a preto určitý vývoj na ňom musí byť použitý kompletne, alebo vôbec nie.
Okrem toho, od chvíle, keď si súťažiaci zvolil určitú vývojovú zmenu, musia byť použité všetky predchádzajúce zmeny okrem tých, ktoré sú vzájomne nezlučiteľné.
Napríklad, pokiaľ na brzdách prebehli za sebou dve

must also be submitted.

In case of any doubt remaining after the checking of a model of car against its homologation form, the scrutineers must refer either to the maintenance booklet published for the use of the make's distributors or to the general catalogue in which are listed all spare parts.

In case of lack of sufficient accurate documentation, scrutineers may carry out direct scrutineering by comparison with an identical part available from a concessionaire.

It is up to the competitor to obtain the homologation form concerning his car from his ASN.

Description:

A form breaks down in the following way:

A basic form giving a description of the basic model.

At a later stage, a certain number of additional sheets describing "homologation extensions", which can be "variants", or "errata" or "evolutions".

Variants (VF, VP, VO, VK)

These are either supply variants (VF) (two suppliers providing the same part for the manufacturer and the client does not have the possibility of choice), or production variants (VP) (supplied on request and available from dealers), or option variants (VO) (supplied on specific request), or "kits" (VK) (supplied on specific request).

Erratum (ER)

Replaces and cancels an incorrect piece of information previously supplied by the constructor on a form.

Evolution (ET)

Characterises modifications made on a permanent basis to the basic model (complete cessation of the production of the car in its original form).

Use

Variants (VF, VP, VO, VK)

The competitor may use any variant or any article of a variant as he wishes, only on condition that all the technical data of the vehicle, so designed, conforms to that described on the homologation form applicable to the car, or expressly allowed by Appendix J.

The combination of several VOs on the following parts is prohibited: Turbocharger, brakes and gearbox.

For example, the fitting of a brake caliper as defined on a variant form is only possible if the dimensions of the brake linings, etc. obtained in this way, are indicated on a form applicable to the car in question. (For Production Cars (Group N), see also Art. 254-2).

As far as kit-variants (VK) are concerned, they may not be used only under the conditions indicated by the manufacturer on the homologation form.

This concerns in particular those groups of parts which must be considered as a whole by the competitor, and the specifications which are to be respected, if applicable.

For FIA championships, the FIA technical passport of WRC, S2000-Rally, S2000, R5 and Super 1600 cars must be presented at scrutineering for the competition.

In addition, the markings linked to the technical passport must not be removed under any circumstances.

Evolution of the type (ET)

(For Production Cars – Group N, see also Art. 254-2)

The car must comply with a given stage of evolution (independent of the date when it left the factory), and thus an evolution must be wholly applied or not at all.

Besides, from the moment a competitor has chosen a particular evolution, all the previous evolutions must be applied, except where they are incompatible.

For example, if two brake evolutions happen one after

vývojové zmeny, použije sa len tá, ktorej dátum zodpovedá vývojovému štádiu vozidla-

2.1.9 Mechanické časti

Všetky časti potrebné na pohon, zavesenie, riadenie a brzdenie, ako aj všetky pohyblivé a nepohyblivé doplnky potrebné pre ich normálnu činnosť.

2.1.10 Pôvodné, alebo sériové diely

Diel, ktorý prešiel všetkými fázami výroby, ktoré určil a vykonal výrobca vozidla a ktorý bol pôvodne namontovaný na vozidlo

2.1.11 Kompozitný materiál

Materiál tvorený niekoľkými rozdielnymi zložkami, ktorých spojenie dáva celku také vlastnosti, aké žiadna z týchto samostatných zložiek nemá.

2.1.12 Materiály - Definície

Zliatina na báze X (napr. Zliatina na báze Ni) – X musí byť najviac zastúpený prvok, na percentuálnom základe, v zliatine. Najmenšia možná percentuálna hmotnosť prvku X musí byť väčšia ako maximálna možná celková hmotnosť každého iného individuálneho prvku nachádzajúceho sa v zliatine.

Zliatina na báze X-Y (napr. zliatina na báze Al-Cu)

X musí byť prvok, ktorý sa v zliatine vyskytuje najviac.

Nadôvažok musí byť prvok Y druhý najvyškytujúcejší sa v zliatine (% hmotnostných podielov) po prvku X

Minimálna možná suma percentuálnych hmotností prvku X a Y musí byť vždy väčšia ako najvyššia možná celková hmotnosť každého iného individuálneho prvku nachádzajúceho sa v zliatine.

Intermetalické materiály (napr. TiAl, NiAl, FeAl, Cu3Au, NiCo)

Sú to materiály v ktorých je materiál založený na intermetallickej fáze tzn. matrica materiálu pozostáva z viac ako 50% obj. jednotiek v intermetallickej fáze (fázach).

Intermetalická fáza je tuhý roztok medzi dvomi a viacerými kovmi, prejavujúci sa buď čiastočne ionickou, alebo kovalentnou, alebo kovovou väzbou v dlhom rozsahu postupnosti, v úzkom rozsahu zloženia okolo stochiometrického pomeru.

Kompozitné materiály

Materiál vytvorený z viacerých odlišných komponentov, zlúčením ktorých celok dosiahne také vlastnosti, aké ani jeden samostatný komponent nemá.

Presnejšie povedané sú to materiály, kde materiál matrice je zosilnený buď spojitou, alebo nespojitou fázou.

Matrica môže byť kovová, keramická, polymerická, alebo na báze skla.

Zosilnenie môže byť vo forme dlhých vlákien (súvislé zosilnenie), alebo vo forme krátkych vlákien, vláskov a častí (nespojité zosilnenie)

Kompozity s kovovou matricou (MMC)

Súto kompozitné materiály s kovovou matricou obsahujúcou viac ako 2% obj. jednotiek, ktoré nie sú rozpustené v tekutej fáze kovovej matrice.

Keramické materiály (napr. Al₂O₃, SiC, B₄C, Ti₅Si₃, SiO₂, Si₃N₄)

Sú to anorganické, nekovové tuhé látky.

2.1.13 Plomba

Časť použitá na identifikáciu dielcov vozidla pre jeden z nasledujúcich účelov :

- Kontrola použitia, alebo výmeny dielca
- Sledovanie počtu použitých dielcov, alebo dielcov uvedených v požiadavkách príslušných predpisov
- Označenie dielca zadržaného pre okamžitú, alebo zvláštnu technickú kontrolu
- Zabránenie demontáži a/alebo úprave dielca, alebo časti zostavy
- Akákoľvek iná potreba uplatnenia technických a/alebo športových predpisov

another, only that corresponding to the date of the stage of evolution of the car will be used.

Mechanical components

All those necessary for the propulsion, suspension, steering and braking as well as all accessories whether moving or not which are necessary for their normal working.

Original or series parts

A part which has undergone all the stages of production foreseen and carried out by the manufacturer of the vehicle concerned, and originally fitted on the vehicle.

Composite

Material formed from several distinct components, the association of which provides the whole with properties which none of the components taken separately possesses.

Materials – Definitions

X Based Alloy (e.g. Ni based alloy) – X must be the most abundant element in the alloy on a % w/w basis. The minimum possible weight percent of the element X must always be greater than the maximum possible of the sum of each of the other individual elements present in the alloy.

X-Y based alloy (e.g. Al-Cu-based alloy)

X must be the most abundant element.

In addition, element Y must be the second highest constituent (%w/w) after X in alloy.

The minimum possible sum of the weight percentage of the elements X and Y must always be greater than the maximum possible percentage of the sum of each of the other individual elements present in the alloy

Intermetallic materials (e.g. TiAl, NiAl, FeAl, Cu₃Au, NiCo)

These are materials where the material is based upon intermetallic phases, i.e. the matrix of the material consists of more than 50%v/v intermetallic phase(s)

An intermetallic phase is a solid solution between two or more metals exhibiting either partly ionic or covalent, or metallic bonding with a long range order, in a narrow range of composition around the stoichiometric proportion.

Composite materials

Material formed from several distinct components, the associations of which provides the whole with properties which none of components taken separately possesses.

More specifically, these are materials where a matrix material is reinforced by either a continuous or discontinuous phase

The matrix can be metallic, ceramic, polymeric or glass based.

The reinforcement can be present as long fibres (continuous reinforcement) or short fibres, whiskers and particle (discontinuous reinforcement)

Metal Matrix Composites (MMCs)

These are composite materials with a metallic matrix containing a phase of more than 2% v/v which is not soluble in the liquid phase of the metallic matrix.

Ceramic materials (e.g. Al₂O₃, SiC, B₄C, Ti₅Si₃, SiO₂, Si₃N₄)

These are inorganic, non-metallic solids.

Seal

Element used for identifying components of a vehicle for either of the following purposes :

- Control of the use or replacement of a component
- Follow up of the number of components used or registered as required by the applicable regulations
- Registration of a component seized for carrying out immediate or differed technical checks
- Prevent the dismantling and/or the modification of a component or part of an assembly
- Any other need for the application of technical and/or sporting regulations

2.2	Rozmery Obrys vozidla pri pohľade zhora : Vozidlo také, ako sa postaví na štartovací rošt súťaže.	Dimensions Perimeter of the car seen from above: The car as presented on the starting grid for the competition in question.
2.3	Motor	Engine
2.3.1	Zdvihový objem válcov Objem V vytvorený vo válci (alebo vo válcoch) stúpaným, alebo klesavým pohybom piesta (piestov). $V = 0,7854 \times b^2 \times s \times n$ kde : b (bore) = d (vrtanie) s (stroke) = l (zdvih) n (number of cylinders) = n (počet válcov)	Cylinder capacity Volume V generated in cylinder (or cylinders) by the upward or downward movement of the piston(s). $V = 0.7854 \times b^2 \times s \times n$ where: b = bore s = stroke n = number of cylinders
2.3.2	Preplňovanie Zväčšenie hmotnosti náplne zmesi paliva a vzduchu v spaľovacom priestore (nad hmotnosť vyvolanú normálnym atmosférickým tlakom, hydraulickými a dynamickými javmi v sacom a/alebo výfukovom systéme) akýmkoľvek spôsobom Vstrekovanie paliva pod tlakom nie je považované za preplňovanie (pozri Článok 253-3.1 Všeobecných predpisov)	Supercharging Increasing the weight of the charge of the fuel-air mixture in the combustion chamber (over the weight induced by normal atmospheric pressure, ram effect and dynamic effects in the intake and/or exhaust systems) by any means whatsoever. The injection of fuel under pressure is not considered to be supercharging (see Article 252-3.1 of the General Prescriptions).
2.3.3	Blok válcov Kľuková skriňa a válce..	Cylinder block The crankcase and the cylinders.
2.3.4	Sacie potrubie V prípade plnenia karburátorom : Časť zberajúca zmes vzduch-palivo z karburátora (karburátorov) vedúca k utesnenému čelu hlavy válcov V prípade plnenia vstrekovaním s jednou klapkou Časť vedúca od telesa klapky, vrátane, k utesnenému čelu hlavy válcov zberajúca a regulujúca prietok vzduchu, alebo zmesi vzduchu s palivom. V prípade plnenia vstrekovaním s viacerými klapkami: Časť vedúca od klapiek, vrátane, k utesnenému čelu hlavy válcov zberajúca a regulujúca prietok vzduchu, alebo zmesi vzduchu s palivom. V prípade naftových motorov : Jednotka namontovaná na hlavu válcov, rozvádzajúca vzduch od vstupného otvoru, alebo jedného potrubia, k otvorom v hlave válcov	Intake manifold In the case of a carburettor induction system: Part collecting the air-fuel mixture from the carburettor(s) and extending to the cylinder head gasket face. In the case of a single-valve injection induction system: Part extending from the body of the butterfly valve inclusive to the cylinder head gasket face, collecting and regulating the air or the air-fuel mixture flow. In the case of a multi-valve injection induction system: Part extending from the butterfly valves inclusive to the cylinder head gasket face, collecting and regulating the air or the air-fuel mixture flow. In the case of a diesel engine: Unit mounted to the cylinder head, which distributes the air from one inlet or a sole duct to the cylinder head ports.
2.3.5	Výfukové potrubie Časť trvale zhromažďujúca výfukové plyny minimálne z dvoch válcov z hlavy motora vedúca k prvému tesneniu, ktoré ju oddeľuje od zvyšku výfukového systému.	Exhaust manifold Part collecting together at any time the gases from at least two cylinders from the cylinder head and extending to the first gasket separating it from the rest of the exhaust system.
2.3.6	Pri vozidlách s turbokompresorom začína výfuk za turbokompresorom.	For cars with a turbocharger, the exhaust begins after the turbocharger.
2.3.7	Olejová vaňa Dielce priskrutkované dole a k bloku válcov, ktoré obsahujú a usmerňujú olej pre mazanie motora	Oil sump The elements bolted below and to the cylinder block which contain and control the lubricating oil of the engine.
2.3.8	Motorový priestor Priestor vymedzený pevnými, alebo odnímateľnými panelmi šasi a karosérie, ktoré obklopujú motor. Tunel s prevodmi nie je súčasťou motorového priestoru.	Engine compartment Volume defined by the fixed or detachable chassis and bodywork panels surrounding the engine. The transmission tunnel is not part of the engine compartment
2.3.9	Mazanie so suchou kľukovou skriňou Akýkoľvek systém používajúci čerpadlá na dopravu oleja z jednej komory, alebo z jednej časti, do druhej, s výnimkou čerpadla slúžiaceho na normálne mazanie dielov motora.	Lubrication by dry sump Any system using a pump to transfer oil from one chamber or compartment to another, to the exclusion of the pump used for the normal lubrication of the engine parts.
2.3.10	Statické tesnenie mechanických častí Jedinou funkciou tesnenia je zabezpečiť utesnenie najmenej dvoch častí uchytených navzájom. Vzdialenosť medzi povrchmi častí oddelených tesnením musí byť menšia, alebo rovnajúca sa 5 mm.	Static gasket for mechanical parts The only function of a gasket is to ensure the sealing of at least two parts, fixed in relation to each other. The distance between the faces of the parts separated by the gasket must be less than or equal to 5 mm.

<p>2.3.11 Výmenník Mechanický diel, ktorý umožňuje výmenu kalórií medzi dvoma kvapalinami. Pri zvláštnych výmenníkoch je na prvom mieste uvádzaná kvapalina, ktorá sa chladí a na druhom mieste kvapalina, ktorá toto chladenie umožňuje. Napríklad : výmenník olej/voda (olej je chladený vodou)</p> <p>2.3.12 Chladič Je to zvláštny výmenník, ktorý umožňuje chladenie kvapaliny vzduchom. Výmenník kvapalina/vzduch.</p> <p>2.3.13 Medzichladič, alebo výmenník preplňovania Je to výmenník umiestnený medzi kompresorom a motorom, ktorý umožňuje chladenie stlačeného vzduchu kvapalinou. Výmenník vzduch/kvapalina</p> <p>2.4 Podvozok Podvozok tvoria všetky časti, ktoré sú neodpružené, alebo len čiastočne odpružené..</p> <p>2.4.1 Koleso Disk a ráfik. Pod kompletným kolesom sa rozumie disk, ráfik a pneumatika.</p> <p>2.4.2 Trecia plocha brzd Plocha vytvorená obložením na bubne, alebo doštičkami z oboch strán disku pri jednom úplnom otočení kolesa.</p> <p>2.4.3 Zavesenie Mac Pherson Každý systém zavesenia, pri ktorom telescopická podpera, ktorá nemusí nevyhnutne zabezpečovať funkciu pruženia a/alebo tlmenia, ale zahŕňa čap nápravy, je ukotvená na karosériu, alebo šasi jedným uchytným bodom na hornom konci a čapmi na spodnom konci, buď na priečnom ramene, zabezpečujúcom priečne a pozdĺžne vedenie, alebo na jednoduchej priečnej spojnici vedenej pozdĺžne s priečnym stabilizátorom, alebo spojovacou tyčou</p> <p>2.4.4 Náprava s vlečnými ramenami Náprava vyrobená z dvojice pozdĺžnych vlečných ramien, z ktorých každé je uchytené k rámu kĺbom a navzájom spojených tuhú priečnou konštrukciou, ktorej tuhosť krútenia je nižšia ako jej tuhosť v ohybe</p> <p>2.5 Šasi - Karoséria</p> <p>2.5.1 Šasi Celková konštrukcia vozidla, na ktorú sú prichytené mechanické diely a karoséria, vrátane všetkých konštrukčných častí uvedenej konštrukcie.</p> <p>2.5.2 Karoséria Vonkajšia : všetky úplne odpružené časti vozidla obtekané prúdom vzduchu. Vnútorňa : priestor posádky a batožinový priestor. Karosérie sa delia na</p> <p>1) Úplne uzavreté karosérie ; 2) Úplne otvorené karosérie 3) Meniteľné karoséria s odnímateľnou strechou buď s pružného (drophead) alebo pevného (hardtop) materiálu.</p> <p>2.5.3 Sedadlo Dve plochy vytvorené zo sedáku a operadla. Operadlo : Plocha meraná od spodnej časti chrbtice normálne sediacej osoby smerom nahor. Sedák : Plocha meraná od spodnej časti chrbtice tej istej osoby</p>	<p>Exchanger Mechanical part allowing the exchange of calories between two fluids. For specific exchangers, the first-named fluid is the fluid to be cooled and the second-named fluid is the fluid that allows this cooling. e.g. Oil/Water Exchanger (the oil is cooled by the water).</p> <p>Radiator This is a specific exchanger allowing liquid to be cooled by air. Liquid / Air Exchanger.</p> <p>Intercooler or Supercharging Exchanger This is an exchanger, situated between the compressor and the engine, allowing the compressed air to be cooled by a fluid. Air / Fluid Exchanger.</p> <p>Running gear The running gear includes all parts totally or partially unsuspended.</p> <p>Wheel Flange and rim. By complete wheel is meant flange, rim and tyre.</p> <p>Friction surface of the brakes Surface swept by the linings on the drum, or the pads on both sides of the disc when the wheel achieves a complete revolution.</p> <p>Mac Pherson suspension Any suspension system in which a telescopic strut, not necessarily providing the springing and/or damping action, but incorporating the stub axle, is anchored on the body or chassis through single attachment point at its top end, and pivots at its bottom end either on a transverse wishbone locating it transversally and longitudinally, or on a single transverse link located longitudinally by an anti-roll bar, or by a tie rod.</p> <p>Twist beam axle Axle made of two longitudinal trailing arms, each attached to the bodyshell through a joint, and rigidly attached one to the other through a transverse structure, the torsion stiffness of which is low compared to its bending stiffness.</p> <p>Chassis - Bodywork</p> <p>Chassis The overall structure of the car around which are assembled the mechanical components and the bodywork including any structural part of the said structure.</p> <p>Bodywork Externally: all the entirely suspended parts of the car licked by the airstream. Internally: cockpit and boot. Bodywork is differentiated as follows:</p> <p>Completely closed bodywork Completely open bodywork Convertible bodywork with the hood in either supple (drop-head) or rigid (hardtop) material.</p> <p>Seat The two surfaces making up the seat cushion and seatback or backrest. Seatback or backrest: Surface measured from the bottom of a normally seated person's spine. Seat cushion:</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

smerom dopredu.

2.5.4 Batožinový priestor

Všetok priestor vo vnútri vozidla oddelený od priestoru pre posádku a od motorového priestoru.
Na dĺžku je tento priestor ohraničený pevnou konštrukciou danou výrobcom a/alebo zadnou časťou sedadiel a/alebo, ak je to možné, naklonenej maximálne o 15° dozadu.

Na výšku je tento priestor ohraničený pevnou konštrukciou a/alebo odnímateľnými prepážkami danými výrobcom, alebo, v prípade ich absencie, horizontálnou rovinou prechádzajúcou najnižším bodom čelného skla.

2.5.5 Priestor pre posádku

Vnútrotný priestor, kde je umiestnený jazdec a cestujúci.

2.5.6 Kapota motora

Vonkajšia časť karosérie po otvorení ktorej vznikne prístup k motoru.

2.5.7 Blatník

Blatník je plocha definovaná podľa Obr. 251-1.

Predný blatník:

Plocha obtekaná prúdom vzduchu definovaná vnútornou časťou kompletného kolesa štandardného vozidla (C1/C1), prednou hranou predných dverí (B1/B1), a umiestnenou pod rovinou rovnobežnou s prahmi dverí a kolmou na najspodnejší roh viditeľnej časti čelného skla (A1/A1).

Zadný blatník :

Plocha obtekaná prúdom vzduchu definovaná vnútornou časťou kompletného kolesa štandardného vozidla (C2/C2), prednou hranou zadných dverí (B2/B2), a umiestnená pod spodnou hranou viditeľnej časti skla zadných dverí a pod komicou k spodnému rohu viditeľnej časti zadného skla a k spodnému zadnému rohu viditeľnej časti bočného skla zadných dverí (A2/A2).

V prípade dvojdvierového vozidla sú B1/B1 a B2/B2 definované prednou a zadnou hranou rovnakých dverí .

Surface measured from the bottom of the same person's spine towards the front.

Luggage compartment

Any volume distinct from the cockpit and the engine compartment inside the vehicle.
These volumes are limited in length by the fixed structures provided for by the manufacturer and/or by the rear of the seats and/or, if this is possible, reclined at a maximum angle of 15° to the rear.

These volumes are limited in height by the fixed structures and/or by the detachable partitions provided for by the manufacturer, or in the absence of these, by the horizontal plane passing through the lowest point of the windscreen.

Cockpit

Structural inner volume which accommodates the driver and the passengers.

Bonnet

Outer part of the bodywork which opens to give access to the engine.

Mudguard

A mudguard is considered to be the area defined according to Drawing 251-1.

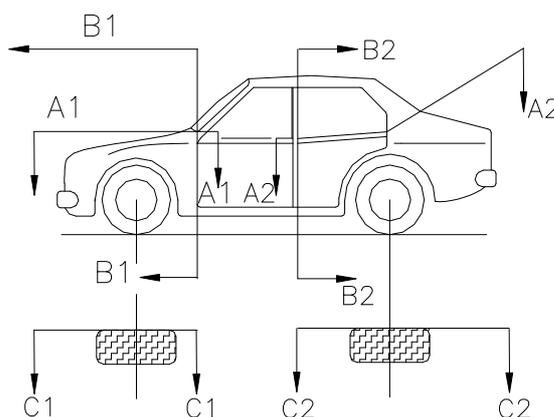
Front mudguard:

The area licked by the airstream, defined by the inner face of the complete wheel of the standard car (C1/C1), the front edge of the front door (B1/B1), and situated below the plane parallel to the door sills and tangent to the lower corners of the visible part of the windscreen (A1/A1).

Rear Mudguard:

The area licked by the airstream, defined by the inner face of the complete wheel of the standard car (C2/C2), the front edge of the rear door (B2/B2), and situated below the lower edge of the visible part of the window of the rear side door, and below the tangent to the lower corner of the visible part of the rear windscreen and to the lower rear corner of the visible part of the side window of the rear door (A2/A2).

In the case of a two-door car, B1/B1 and B2/B2 are defined by the front and rear of the same door.



251-1

2.5.8 Žalúzie

Systém naklápajúcich sa lamiel, vytvorených v ohraničenom priestore otvoru, ktoré, pri pohľade kolmo na plochu otvoru, zakrývajú predmet za nimi,

Louvres

Combination of inclined slats arranged within the perimeter of an opening that conceal an object situated behind them when looked at perpendicularly to the surface of the opening.

2.5.9 Denné svetlá

Svetlá smerujúce dopredu a používané na lepšiu viditeľnosť vozidla počas jazdy cez deň.
Denné svetlá sa musia automaticky vypnúť pri zapnutí predných reflektorov .

Diurnal lights

Lights facing in a forward direction and used to make the vehicle more easily visible when driving during daytime.
The diurnal lights must switch off automatically when the headlights are switched on.

<p>2.6 Elektrický systém</p> <p>Predné reflektory : optické zariadenie, ktoré vytvára zväzok svetelných lúčov, smerujúcich dopredu</p> <p>2.7 Palivová nádrž</p> <p>Nádoba obsahujúca palivo, ktoré môže pomocou ľubovoľných prostriedkov pretekať buď smerom k hlavnej nádrži, alebo smerom k motoru.</p> <p>2.8 Automatická prevodovka</p> <p>Je tvorená hydraulickým meničom krútiaceho momentu, skriňou s planétovými súkolesiami, vybavenými spojkami a viackotúčovými brzdami, ktorá má pevný počet prevodových stupňov a ovládanie radenia.</p> <p>Radenie môže byť ovládané automaticky bez prerušenia spojenia motora s prevodovkou, čiže bez prerušenia prenosu krútiaceho momentu motora.</p> <p>Prevodovky s plynulou zmenou prevodu sa považujú za automatické prevodovky s takou zvláštnosťou, že majú nekonečný počet prevodových pomerov.</p>	<p>Electrical system</p> <p>Headlight: Any signal the focus of which creates an in-depth luminous beam directed towards the front.</p> <p>Fuel tank</p> <p>Any container holding fuel likely to flow by any means whatsoever towards the main tank or the engine.</p> <p>Automatic Gearbox</p> <p>This is made up of a hydrodynamic torque converter, a box with epicyclic gears equipped with clutches and multi-disc brakes and having a fixed number of reduction gears, and a gear change control.</p> <p>The gear change can be achieved automatically without disconnecting the engine and gearbox, and thus without interrupting the engine torque transmission.</p> <p>Gearboxes with continually variable transmission are considered as automatic gearboxes with the particularity of having an infinite number of reduction ratios.</p>
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Či. 3 ZVLÁŠTNE DEFINÍCIE PRE VOZIDLÁ S ELEKTRICKÝM POHONOM	SPECIFIC DEFINITIONS FOR ELECTRICALLY-POWERED VEHICLES
<p>3.1.1 Predpokladané ťažkosti</p> <p>Predpokladané ťažkosti zahŕňajú stavbu / obsluhu / údržbu (na vozidle, alebo mimo neho) vozidla pri bežnom, alebo zvláštnom použití (toto zahŕňa nehody pri jazde, kolízie, úplné rozbitie), neočakávané poruchy vozidla, neočakávané poruchy elektrického hnacieho ústrojenstva (zahŕňajúce napríklad prehriatie, poruchy softvéru, poruchy súčiastok vibráciami (tieto sa môžu znižovať so zabehnutím systému)).</p> <p>3.1.2 Jednoduchá porucha</p> <p>Jednoduchá porucha (odkazujúca na predpokladané ťažkosti uvedené vyššie) nemôže preto zahŕňať poruchy, ktoré sú neočakávané, alebo odôvodnene očakávané (preto, na vyvarovanie sa akýchkoľvek pochybností nenormálne, ale neočakávané použitie vozidla, alebo poruchy vozidla, alebo elektrického hnacieho ústrojenstva nesmú narušiť stupeň ochrany pred nebezpečenstvom požadovaným postupom).</p> <p>Jednoduchá porucha, ktorá nie je zistená, alebo je nezistiteľná a umožňuje pokračovať v nasadení musí byť potom zaradená ako predpokladaná ťažkosť a nesmie narušiť stupeň ochrany pred nebezpečenstvom požadovaným postupom. .</p> <p>3.1.3 Dve úrovne izolácie.</p> <p>Postup predpokladá minimálne dve úrovne izolácie vo všetkých predpokladaných ťažkostiach, s veľmi vysokou spoľahlivosťou každej z nich (týmto sa dosiahne extrémne nízka pravdepodobnosť zdvojenia poruchy). Každý aspekt návrhu, alebo postupu, ktorý je plánovaný na ochranu, ale nie je dosiahnutý normálnym porovnávacím kritériom veľmi vysokej spoľahlivosti musí považovať neočakávané nebezpečenstvo za očakávanú ťažkosť a nesmie narušiť stupeň ochrany pred nebezpečenstvom požadovaným postupom.</p> <p>3.1.4 Zásah elektrickým prúdom nebezpečný pre život osoby</p> <p>Za zásah elektrickým prúdom (Článok 3.1.8) nebezpečný pre život akejkoľvek osoby je vo všeobecnosti považované trvalé spojenie tela so zdrojom väčším ako 60 V jednosmerného napätia, alebo 30 V striedavého napätia (hodnoty podľa ISO/DIS 6469-3.2:2010).</p>	<p>Expected conditions</p> <p>Expected conditions include build/service/maintenance (on or off the car), normal car use, abnormal car use (including driving accidents, collisions, debris impacts), unexceptional car failures, unexceptional electric drive system failures (including, for example, overheating, software error, vibration failure of component [these may decrease with system maturity]).</p> <p>Single point of failure</p> <p>A "single point of failure" [referencing the "expected conditions" that are listed above] cannot, therefore, include failures that are unexceptional or reasonably expected (thus, for the avoidance of any doubt, abnormal but unexceptional car use or failures of the car or electric drive system must not erode the level of hazard protection demanded by the policy).</p> <p>A "single point of failure" which is undetected or undetectable and allows continued deployment must then be classed as an "expected condition" and must not erode the level of hazard protection demanded by the policy.</p> <p>Two levels of isolation</p> <p>The policy presumes a minimum of two levels of isolation in all "expected conditions" with a very high reliability of each (thereby achieving a compounded extremely low probability of dual point of failure). Any aspect of design or procedure that is intended to serve as isolation but is not expected to achieve a normal benchmark of very high reliability must be considered an unexceptional risk and, therefore, an "expected condition" and must not erode the level of hazard protection demanded by the policy.</p> <p>Electric shock hazardous to the life of any person</p> <p>Electric shock (Article 3.1.8) hazardous to the life of any person is generally considered to be given by a sustained body connection to a source of more than 60 V DC or 30 V AC rms (values taken from ISO/DIS 6469-3.2:2010).</p>

3.1.5 Cestné elektrické vozidlá

Cestné elektrické vozidlo (čisté) je elektricky poháňané a nezávislé na infraštruktúre, výlučne elektricky poháňané cestné vozidlo v ktorom je elektrická energia premieňaná elektrickým strojom (strojmi) na mechanickú energiu pre ťažnú silu (podľa EN 13447).

3.1.6 Hybridné elektrické vozidlo

Medzinárodná organizácia pre normalizáciu definuje hybridné elektrické vozidlo (HEV) ako " vozidlo s aspoň jedným RESS (Čl.3.1.7) a jedným palivovým zdrojom energie na pohon vozidla" (ISO 6469-1:2009).

3.1.6.1 Plne hybridné elektrické vozidlo

Je to hybridné vozidlo v ktorom je elektrický motor schopný nielen napomáhať spaľovaciemu motoru, ale je schopný aj samostatného pohonu vozidla, bez pomoci spaľovacieho motora, v tzv nulovom emisnom móde. Dojazd plne hybridného vozidla, v nulovom emisnom móde, je niekoľko kilometrov

3.1.6.2 Pripojiteľné hybridné elektrické vozidlo

Pripojiteľné hybridné elektrické vozidlo (PHEV) je hybridné vozidlo, ktoré má veľkú, vysoko kapacitnú sadu batérií, ktoré môžu byť dobíjané pripojením na bežnú domácu elektrickú sieť, alebo dobíjané priamo z normálneho hybridu. Pokým normálny elektrický hybrid vyžaduje kombináciu regeneračného brzdenia a energiu z motora na dobíjanie RESS a pohon vozidla, pripojiteľné hybridné vozidlá môžu pracovať buď ako elektrické vozidlá so spaľovacím motorom s napájacím generátorom, alebo ako normálne plne hybridné elektrické vozidlo so sadou vysokokapacitných batérií.

3.1.7 Dobíjateľný systém uskladnenia energie (RESS / SYST)

Dobíjateľný systém uskladnenia energie (RESS) (SYST) je kompletne zariadenie na uskladnenie energie pozostávajúce z nosiča uskladňujúceho energiu (napr. zotrvačnik, kondenzátor, batéria a pod.), súčasti na montáž, sledovanie, riadenie a ochranu uskladňujúceho nosiča, vrátane všetkého potrebného na normálnu činnosť RESS, okrem všetkej chladiacej kvapaliny a z chladiaceho zariadenia umiestneného mimov krytu (krytov) RESS.

3.1.7.1 Systém zotrvačnika

Systém zotrvačnika je mechanický, alebo elektromechanický systém schopný uskladniť a uvoľniť energiu systémom rotujúcej hmoty, ako rotor elektrického motora/generátora.

3.1.7.2 Kondenzátory

Kondenzátor (elektrolytický kondenzátor, elektrický dvojvrstvový kondenzátor (EDLC) nazývaný "Super kondenzátor", alebo " Ultra kondenzátor") je zariadenie na uskladnenie elektrickej energie v elektrickom poli, alebo, v prípade EDLC, je to systém, v ktorom je elektrický náboj uskladnený v elektrolyte, ktorý povoľuje adsorbciu a desorbciu na elektródach.

3.1.7.3 Trakčná batéria

Trakčná batéria je RESS/STSY systém, ktorý dodáva elektrickú energiu Hnaciemu obvodu a tým trakčnému motoru (motorom), s možnosťou dodávania elektrickej energie pomocnému obvodu (Článok 3.1.19).

Trakčná batéria je zariadenie, definované ako medzičlánok na uloženie elektrickej energie dodávanej premenou kinetickej energie, generátorom, alebo napájacou jednotkou (pre pripojiteľné hybridy a čisté elektrické vozidlá).

Každá batéria vo vozidle, elektricky zapojená do Hnacieho

Electric Road Vehicle

A (pure) electric road vehicle is an electrically propelled and infrastructure independent, exclusively electrically supplied road vehicle in which electric energy is transformed by electrical machine(s) into mechanical energy for traction purposes (from EN 13447).

Hybrid Electric Vehicle

The International Organisation for Standardisation defines a hybrid electric vehicle (HEV) as: "a vehicle with at least one RESS (art. 3.1.7) and one fuelled power source for vehicle propulsion" (ISO 6469-1:2009).

Full Hybrid Electric Vehicle

A hybrid vehicle is one in which the electric motor is able not only to assist the IC engine but also to propel the vehicle without the help of the IC engine, in the so-called zero emission mode. The range of the zero emission mode in a full hybrid could be several kilometres or fewer.

Plug-In Hybrid Electric Vehicle

A plug-in hybrid electric vehicle (PHEV) is a hybrid vehicle, which has a large high-capacity battery pack that can be recharged by being plugged into normal household power outlets, as well as using the on-board charging capabilities of regular hybrids.

While regular electric hybrids require a combination of regenerative braking and energy from the engine to recharge the RESS and propel the vehicle, plug-ins can operate either as electric vehicles with an internal combustion engine backup generator or as a regular full hybrid vehicle with a high-capacity battery pack.

Rechargeable Energy Storage System (RESS) (STSY)

A Rechargeable Energy Storage System (RESS) (STSY) is the complete energy storage device, comprising an energy storage medium (e.g. flywheel, capacitor, battery etc.), the components to mount, monitor, manage and protect the storage medium including everything needed for normal operation of the RESS with the exception of all cooling liquid and cooling equipment located outside the RESS housing(s).

Flywheel system

A flywheel system is a mechanical or electromechanical system capable of storing and releasing energy by means of a rotating mass system, such as the rotor of an electric motor/generator.

Capacitors

A capacitor (electrolytic capacitor, Electric Double Layer Capacitor (EDLC) named "Super Capacitor" or "Ultra Capacitor") is a device to store electric energy in the electric field or, in the case of the EDLC, a system in which an electric charge is stored, permitting the adsorption and desorption of the ions in an electrolyte to electrodes.

Traction battery

The traction battery is a RESS STSY and supplies electric energy to the Power Circuit and thus to the traction motor(s) and possibly the auxiliary circuit (Article 3.1.19).

The traction battery is defined as any equipment used for the intermediate storage of electrical energy supplied by the conversion of kinetic energy or by a generator or by the charging unit (for plug-in hybrids and pure electric vehicles).

Any on-board battery electrically connected to the Power

obvodu, sa považuje za neoddeliteľnú časť trakčnej batérie vozidla. Trakčná batéria pozostáva z množstva elektricky spojených batériových článkov, zoskupených spolu do batériových modulov.

3.1.7.4 Batériová sada

Batériová sada je jednoduchá mechanická zostava osadená batériovou časťou, pozostávajúca z batériových modulov, nosných rámov, alebo priehradok, ističov a kontaktov, ako aj z riadiaceho systému batérie.

RESS môže pozostávať z viacerých batériových sád, spolu medzi sebou spojených vhodne chránenými káblami/konektormi.

3.1.7.5 Batériový modul

Batériový modul je samostatná jednotka obsahujúca jeden článok, alebo sadu elektricky spojených a mechanicky zmontovaných článkov..

Batériová sada (sady) môžu pozostávať z viac ako jedného batériového modulu, spolu spojených pre dosiahnutie vyššieho prúdu, alebo napätia. Tieto spojenia sú vo vnútri batériovej sady.

3.1.7.6 Batériový článok

Článok je zariadenie uskladňujúce elektrochemickú energiu, ktorého nominálne napätie je elektrochemická väzba nominálneho napätia vytvoreného kladnou a zápornou elektródou a elektrolytom.

3.1.7.7 Kapacita trakčnej batérie

Kapacita C1, je kapacita batérie v Ah pri úplnom vybití za 1 hodinu, pri normálnej pracovnej teplote batérie. Energia dostupná vo vozidle sa vypočíta ako súčin nominálneho napätia trakčnej batérie vozidla vo Voltoch a kapacity C1 v Ah. Energia musí byť vyjadrená vo Wh, alebo v kWh.

3.1.7.8 Riadiaci systém batérie

Riadiaci systém batérie (BMS), je časťou RESS, a dôležitým bezpečnostným systémom. Pozostáva zo sledovacieho a voliteľne z elektrického vyrovnávacieho okruhu, ktorý udržiava všetky články, kedykoľvek pri akýchkoľvek nabíjajúcich, alebo vybíjajúcich podmienkach, v rozsahu napätí daných výrobcou batérie.

3.1.8 Zásaha elektrickým prúdom

Fyziologický efekt vyplývajúci z prechodu elektrického prúdu ľudským telom (podľa ISO/DIS 6469-3.2:2010).

3.1.9 Maximálne pracovné napätie

Najvyššia stredná kvadratická hodnota striedavého, alebo jednosmerného napätia, ktoré sa môže vyskytnúť v elektrickom systéme pri akýchkoľvek normálnych prevádzkových podmienkach, podľa špecifikácii výrobcu, bez ohľadu na prechodové stavy (podľa ISO 6469-1:2009).

3.1.10 Napätie triedy B

Klasifikácia elektrickej súčiastky, alebo obvodu patriaceho k napätíu triedy B je, ak jej maximálne pracovné napätie je v rozsahu od 30 V do 1000 V striedavého napätia, alebo od 60 V do 1500 V jednosmerného napätia (podľa ISO 6469-1:2009).

3.1.11 Podmienky merania maximálneho napätia

Maximálne napätie sa meria najmenej 15 minút po skončení nabíjania RESS..

3.1.12 Preskoková vzdialenosť

Najkratšia vzdušná vzdialenosť medzi vodivými časťami.

Circuit is considered to be an integral part of the vehicle's traction battery. The traction battery consists of numerous electrically connected battery cells grouped together in battery modules.

Battery pack

A battery pack is a single mechanical assembly optionally housed by a battery compartment, comprising battery modules, retaining frames or trays, fuses and contactors, as well as a battery management system.

The RESS may comprise more than one battery pack connected together with suitably protected cables/connectors between the packs.

Battery module

A battery module is a single unit containing one cell or a set of electrically connected and mechanically assembled cells.

The Battery Pack(s) may comprise more than one Battery Module connected together to obtain higher current or voltage. These connections are inside the Battery Pack.

Battery cell

A cell is an electrochemical energy storage device of which the nominal voltage is the electrochemical couple nominal voltage, made of positive and negative electrodes, and an electrolyte.

Energy capacity of the traction battery

The capacity C1 is the capacity of the battery in Ah at the normal battery operating temperature and for a complete battery discharge within 1 hour. The on-board energy is calculated by the product of the nominal voltage of the vehicle's traction battery in volts and the capacity C1 in Ah. The energy capacity must be expressed in Wh or kWh respectively.

Battery Management System

The Battery Management System (BMS) is part of the RESS and an important safety system. It comprises a monitoring and optionally a charge-balancing circuit to keep all cells, at any time and under any charge or discharge conditions, within the specified voltage range given by the battery manufacturer.

Electric shock

Physiological effect resulting from an electric current passing through a human body (from ISO/DIS 6469-3.2:2010).

Maximum working voltage

Highest value of AC voltage root-mean-square (rms) or of DC voltage, which may occur in an electric system under any normal operating conditions according to the manufacturer's specifications, disregarding transients (from ISO 6469-1:2009).

Voltage class B

Classification of an electric component or circuit as belonging to voltage class B, if its maximum working voltage is > 30 V AC and 1000 V AC, or > 60 V DC and 1500 V DC, respectively (from ISO 6469-1:2009).

Conditions for the measurement of the maximum voltage

The maximum voltage must be measured at least 15 minutes after the charging of the RESS has ended.

Clearance

Shortest distance in air between conductive parts.

3.1.13 Plazivý prúd

Najkratšia vzdialenosť pozdĺž povrchu pevného izolovaného materiálu medzi dvomi vodivými časťami.

3.1.14 Hnací obvod

Hnací obvod sa skladá zo všetkých častí elektrického zariadenia, ktoré slúži na pohon vozidla. Hnací obvod pozostáva z RESS (Čl.3.1.7), z výkonovej elektroniky (menič, prerušovač) pre hnací motor (motory), zo stykača (stykačov) Hlavného obvodového spínača (Čl. 3.1.14.3), z Hlavného spínača jazdca (Čl. 3.1.20), z ručne ovládaného prevádzkového spínača, z poistiek (Čl. 3.1.14.2), z káblov a vedení (Čl. 3.1.14.1a), z konektorov, generátora (generátorov) a z hnacieho motora (motorov).

3.1.14.1 Energetická zbernica

Energetická zbernica je elektrický obvod používaný na prenos energie medzi generátorom, RESS (napr. trakčnou batériou) a hnacím systémom, ktorý pozostáva z výkonovej elektroniky a z hnacieho motora (motorov).

a. Typy izolácia káblov a vedení

Nasledujúce definície sú podľa normy ISO 8713:2005.

b. Základná izolácia

Nevyhnutná izolácia živých častí (Čl. 3.1.16) na zabránenie dotyku (neporušená)-

c. Dvojitá izolácia

Izolácia pozostávajúca zo základnej izolácie a z dodatočnej izolácie.

d. Zosilnená izolácia

Systém izolácií živých častí zabraňujúci zásahu elektrickým prúdom, rovnocenný s dvojitou izoláciou.

POZNÁMKA : Zmienka o izolačnom systéme nemusí hneď znamenať, že izolácia je z jedného kusu. Môže sa skladať z niekoľkých vrstiev, ktoré nemusia byť skúšané samostatne, ako to je pri základnej, alebo dodatočnej izolácii..

e. Dodatočná izolácia

Nezávislá izolácia, použitá ako prídavná ku základnej izolácii, ktorá ma zabrániť zásahu elektrickým prúdom pri poškodení základnej izolácie.

3.1.14.2 Prúdový istič (poistky)

Prúdový istič je zariadenie nainštalované do obvodu, ktoré samočinne preruší elektrický prúd v obvode, ak hodnota tohto prúdu prekročí zadanú limitnú hodnotu počas daného časového úseku (i^2t).

3.1.14.3 Hlavný obvodový spínač

Hlavný obvodový spínač celkovo odkazuje na relé, alebo stykače, ktoré sa spínajú po zapnutí bezpečnostného vypínača (Čl. 3.1.14.4), ktoré odstavia všetky elektrické systémy vo vozidle od akéhokoľvek zdroja energie.

Stykač (stykače), použité pri hlavnom obvodovom spínači, musia byť v neiskrivom prevedení. Aby sa zabránilo taveniu stykača; jeho $[I^2t]$ (charakteristika štvorec ampéra sekunda vyjadruje tepelnú energiu rozptýlenú na stykači pri spínaní) musí dostatočne zaistiť správnu činnosť hlavného obvodového spínača aj v podmienkach nárazového prúdu, hlavne toho, ktorý sa vyskytuje pri pripínaní RESS k energetickej zbernici. Je vhodné použiť predpät'ové relé, aby sa zabránilo zvareniu kontaktov

Hlavný obvodový spínač MUSÍ mať mechanické kontakty. Polovodičové zariadenie nie je dovolené. Stykač musí pracovať aj pri havarijných podmienkach.

3.1.14.4 Bezpečnostný vypínač**Creepage distance**

Shortest distance along the surface of a solid insulating material between two conductive parts.

Power Circuit

The Power Circuit consists of all those parts of the electrical equipment that are used for driving the vehicle.

The Power Circuit comprises the RESS (Article 3.1.7), the power electronics (converter, chopper) for the drive motor(s), the contactor(s) of the General Circuit Breaker (Article 3.1.14.3), the Driver Master Switch (Article 3.1.20), the manually operated Service Switch, fuses (Article 3.1.14.2), cables and wires (Article 3.1.14.1a), connectors, the generator(s) and the drive motor(s).

Power Bus

The Power Bus is the electric circuit used for energy distribution between the generator, the RESS (e.g. traction battery) and the propulsion system, which consists of the power electronics and the drive motor(s).

Insulation types of cables and wires

The following definitions are in accordance with ISO 8713:2005.

Basic insulation

Insulation of live parts (art. 3.1.16) necessary to provide protection against contact (in a no-fault condition).

Double insulation

Insulation comprising both basic insulation and supplementary insulation.

Reinforced insulation

Insulation system applied to live parts, which provides protection against electric shock; equivalent to double insulation.

NOTE: The reference to an insulation system does not necessarily imply that the insulation is a homogeneous piece. It may comprise several layers, which cannot be tested individually as either basic insulation or supplementary insulation.

Supplementary insulation

Independent insulation, applied in addition to basic insulation, in order to provide protection against electric shock in the event of a failure of the basic insulation.

Overcurrent trip (fuses)

An overcurrent trip is a device that automatically interrupts the electrical current in the circuit in which it is installed if the level of this current i exceeds a defined limit value for a specific period of time (i^2t).

General Circuit Breaker

The term General Circuit Breaker refers collectively to the relays or contactors which are actuated by the Emergency Stop Switches (art. 3.1.14.4) to isolate all the electrical systems in the vehicle from any power sources.

The contactor(s) used for the General Circuit Breaker must be a spark-proof model. In order to prevent contact melting of the contactor its $[I^2t]$ (ampere squared seconds characteristics, representing heat energy dissipated on the breaker contacts during switching) must be sufficient to guarantee the proper operation of the General Circuit Breaker even under surge current conditions, in particular those occurring during the connection of the RESS to the Power Bus. If appropriate, a pre-charge relay should be used to prevent welding of the contacts.

The General Circuit Breaker MUST use mechanical contacts. Semiconductor devices are not permitted.

The contactor must guarantee operation under crash conditions.

Emergency Stop Switches

<p>Bezpečnosť vypínač ovláda hlavný obvodový spínač</p> <p>3.1.14.5 Uzemnenie</p> <p>Uzemnenie je napätie voči zemi elektrického hnacieho obvodu. Obyčajne je to - UB pól RESSu, alebo 50% napätia RESS.</p> <p>3.1.15 Uzemnenie elektrického šasi, vozidla a zemské napätie</p> <p>Uzemnenie elektrického šasi (vozidlo a karoséria) tu a ďalej nazývané uzemnenie šasi, je referenčné elektrické napätie (zemské napätie ak je dobité vozidlo na šarovacom rošte) všetkých vodivých častí karosérie vrátane šasi a bezpečnostnej kliečky. Pomocné uzemnenie musí byť spojené s uzemnením šasi. Vodivé časti RESS a hnacieho obvodu, ako aj motor (motory) a stykače musia mať masívne spojenie s uzemnením šasi.</p> <p>3.1.15.1 Hlavný bod</p> <p>Rozvod vysokých prúdov v sieti musí byť urobený s východiskovým bodom a nie do slučky, aby sa zabránilo možným prenosom vyplývajúcim s tokom prúdu. Východiskový bod elektrického referenčného napätia je odtiaľ označovaný ako hlavný bod</p> <p>3.1.16 Žive časti</p> <p>Vodič, alebo vodivé časti, ktoré sú elektricky napájané počas normálnej činnosti.</p> <p>3.1.17 Vodivé časti</p> <p>Časti schopné viesť elektrický prúd. <i>POZNÁMKA: Hoci nemusia byť elektricky napájané pri normálnej pracovnej činnosti, môžu sa stať elektricky napájanými pri poruche základnej izolácie.</i></p> <p>3.1.18 Odhalené vodivé časti</p> <p>Vodivé časti elektrického zariadenia, ktoré sa môžu skúšať skúšačkou podľa IPXXB a ktoré normálne nie sú živé, ale môžu sa stať živými pri poruche (podľa ISO/DIS 6469-3.2:2010). <i>POZNÁMKA 1: tento pojem sa vzťahuje na zvláštne elektrické obvody: živá časť v jednom obvode môže byť odhalená vodivá časť v inom (napr. karoséria vozidla môže byť živou časťou pomocnej siete, ale odhalenou vodivou časťou hnacieho obvodu)</i> <i>POZNÁMKA 2: Špecifikáciu skúšačky pre IPXXB, pozri ISO 20653 alebo CEI 60529.</i></p> <p>3.1.19 Pomocný obvod</p> <p>Pomocný obvod (sieť) sa skladá zo všetkých tých častí elektrického zariadenia, ktoré sa používajú na signalizáciu, osvetlenie, alebo komunikáciu, alebo voliteľne na ovládanie spaľovacieho motora</p> <p>3.1.19.1 Pomocná batéria</p> <p>Pomocná batéria dodáva energiu na signalizáciu, osvetlenie, alebo komunikáciu, alebo elektrickému zariadeniu pre spaľovací motor. Ako náhrada za pomocnú batériu sa dá použiť elektricky izolovaný menič DC-DC napájaný z trakčnej batérie (Čl. 3.1.7.3). Napätie pomocnej batérie, alebo DC/DC meniča musí byť menšie ako 60 V.</p> <p>3.1.19.2 Pomocné zemnenie</p> <p>Pomocné zemnenie je zemské napätie pomocného obvodu. Pomocné zemnenie musí byť masívne spojené s uzemnením šasi</p> <p>3.1.20 Hlavný spínač jazdca</p> <p>Hlavný spínač jazdca (DMS) je zariadenie, ktoré spína a rozopína hnací obvod pri normálnych pracovných podmienkach:</p> <ul style="list-style-type: none"> • s výnimkou všetkých elektrických zariadení potrebných na 	<p>The Emergency Stop Switches control the General Circuit Breaker.</p> <p>Power Circuit Ground</p> <p>Power Circuit Ground is the ground potential of the electrical Power Circuit. Typically this is the –UB pole of the RESS, or 50 % of the RESS voltage.</p> <p>Electric Chassis Ground, Vehicle Ground and Earth Potential</p> <p>Electric Chassis (Vehicle and Bodywork) Ground, hereinafter named “Chassis Ground”, is the electrical reference potential (earth potential if the vehicle is recharged from the grid) of all conductive parts of the bodywork including the chassis and the safety structure. Auxiliary ground must be connected to chassis ground. The conductive cases of the RESS and of Power Circuit units such as motor(s) and contactors must have robust connections to Chassis Ground.</p> <p>Main Ground Point</p> <p>The distribution of high currents in a network must be made in a star-point configuration and not in a loop, in order to avoid potential shifts resulting from current flows. The star-point of the electrical reference potential is henceforth named “Main Ground Point”.</p> <p>Live Part</p> <p>Conductor or conductive part intended to be electrically energized in normal use.</p> <p>Conductive part</p> <p>Part capable of conducting electric current. <i>NOTE: Although not necessarily electrically energized in normal operating conditions, it may become electrically energized under fault conditions of the basic insulation.</i></p> <p>Exposed conductive part</p> <p>Conductive part of the electric equipment, which can be touched by a test finger according to IPXXB and which is not normally live, but which may become live under fault conditions (from ISO/DIS 6469-3.2:2010). <i>NOTE 1: This concept is relative to a specific electrical circuit: a live part in one circuit may be an exposed conductive part in another [e.g. the body of a vehicle may be a live part of the auxiliary network but an exposed conductive part of the Power Circuit].</i> <i>NOTE 2: For the specification of the IPXXB test finger, see ISO 20653 or IEC 60529.</i></p> <p>Auxiliary Circuit</p> <p>The Auxiliary Circuit (Network) consists of all those parts of the electrical equipment used for signalling, lighting or communication and optionally to operate the IC engine.</p> <p>Auxiliary battery</p> <p>The auxiliary battery supplies energy for signalling, lighting or communication and optionally to the electrical equipment used for the IC engine. A galvanically isolated DC to DC converter powered by the traction battery (art. 3.1.7.3) may be used as a substitute for the auxiliary battery. Voltage of the auxiliary battery or DC/DC converter must be under 60V.</p> <p>Auxiliary Ground</p> <p>Auxiliary Ground is the ground potential of the Auxiliary Circuit. Auxiliary Ground must have a robust connection to Chassis Ground.</p> <p>Driver Master Switch</p> <p>The Driver Master Switch (DMS) is a device to energise or de-energise the Power Circuit under normal operating conditions:</p> <ul style="list-style-type: none"> • with the exception of all electrical equipment needed to run
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>chod spaľovacieho motora</p> <p>a</p> <ul style="list-style-type: none"> • s výnimkou systémov potrebných pre <ul style="list-style-type: none"> - sledovanie odporu izolácie medzi uzemnením šasi a hnacím obvodom - sledovanie maximálneho napätia medzi uzemnením šasi a uzemnením hnacieho obvodu 	<p>the IC engine;</p> <p>and</p> <ul style="list-style-type: none"> • with the exception of the systems needed <ul style="list-style-type: none"> - to monitor the isolation resistance between Chassis Ground and Power Circuit and - to monitor the maximum voltage between Chassis Ground and Power Circuit Ground.
<p>3.1.21 Bezpečnostné indikátory</p> <p>Bezpečnostné indikátory musia jasne ukazovať "živý" alebo "bezpečný" stav hnacieho obvodu. "Živý" označuje napájaný a "bezpečný" označuje vypnutý hnací obvod</p>	<p>Safety indications</p> <p>Safety indications must clearly show the "Live" or "Safe" condition of the Power Circuit. "Live" means that the Power Circuit is energised and "Safe" means that the Power Circuit is off.</p>
<p>3.1.22 Elektrický motor</p> <p>Elektrický motor je točivý stroj, ktorý premieňa elektrickú energiu na mechanickú</p>	<p>Electric Motor</p> <p>The electric motor is a rotating machine which transforms electrical energy into mechanical energy.</p>
<p>3.1.23 Elektrický generátor</p> <p>Elektrický generátor je točivý stroj, ktorý premieňa mechanickú energiu na elektrickú.</p>	<p>Electric Generator</p> <p>The electric generator is a rotating machine which transforms mechanical energy into electrical energy.</p>
<p>3.1.24 Podmienky pri meraní maximálneho napätia</p> <p>Maximálne napätie bude neustále sledované FIA prostredníctvom zariadenie zapisujúceho údaje (DRS)</p>	<p>Conditions for the measurement of the maximum voltage</p> <p>The maximum voltage will be permanently monitored by the FIA via a Data Recording System (DRS).</p>
<p>3.1.25 Výstielky priestoru pre posádku</p> <p>Nefunkčné časti umiestnené v priestore pre posádku za účelom zlepšenia pohodlia a bezpečnosti jazdca. Všetky takéto materiály sa musia dať rýchlo odstrániť bez použitia náradia.</p>	<p>Cockpit padding</p> <p>Non-structural parts placed within the cockpit for the sole purpose of improving driver comfort and safety. All such material must be quickly removable without the use of tools.</p>
<p>3.1.26 Hlavná konštrukcia</p> <p>Celoodpružená konštrukcia vozidla, ku ktorej sú prenášané zavesenie a/alebo odpružené časti, siahajúca pozdĺžne od najprednejšieho bodu predného zavesenia na šasi po najzadnejší bod zadného zavesenia</p>	<p>Main structure</p> <p>The fully sprung structure of the vehicle to which the suspension and/or spring loads are transmitted, extending longitudinally from the foremost point of the front suspension on the chassis to the rearmost point of the rear suspension.</p>
<p>3.1.27 Odpružené zavesenie</p> <p>Spôsob, akým sú všetky kompletne kolesá zavesené na karosériu/šasi pružným prostriedkom.</p>	<p>Sprung Suspension</p> <p>The means whereby all complete wheels are suspended from the body/chassis unit by a spring medium.</p>
<p>3.1.28 Aktívne zavesenie</p> <p>Akýkoľvek systém, ktorý umožňuje ovládať ktorúkoľvek časť zavesenia, alebo znížiť výšku počas jazdy vozidla.</p>	<p>Active Suspension</p> <p>Any system which allows control of any part of the suspension or of the trim height when the car is moving.</p>
<p>3.1.29 Bezpečnostná kľetka</p> <p>Uzavretá konštrukcia, ktorá obsahuje priestor pre posádku a oddelenie pre uskladnenie elektriny.</p>	<p>Safety Cell</p> <p>A closed structure containing the cockpit and the electric storage compartment.</p>
<p>3.1.30 Kompozitný materiál</p> <p>Nerovnomerné materiály, ktoré v priečnom reze pozostávajú buď z jadra potiahnutého z každej strany tenkou vrstvou, alebo zostavou vrstiev tvoriacich jeden laminát.</p>	<p>Composite structure</p> <p>Non-homogeneous materials which have a cross-section comprising either two skins bonded to each side of a core material or an assembly of plies which form one laminate.</p>
<p>3.1.31 Telemetria</p> <p>Prenos údajov medzi pohybujúcim sa vozidlom a boxom.</p>	<p>Telemetry</p> <p>The transmission of data between a moving car and the pit.</p>
<p>3.1.32 Kamera</p> <p>Televízna kamera</p>	<p>Camera</p> <p>Television cameras</p>
<p>3.1.33 Teleso kamery</p> <p>Zariadenie tvarovo a hmotnostne rovnaké ako kamera dodávané príslušným súťažiacim na uchytenie do vozidla namiesto kamery.</p>	<p>Camera housing</p> <p>A device which is identical in shape and weight to a camera and which is supplied by the relevant competitor for fitting to his car in lieu of a camera.</p>
<p>3.1.34 Kotúčové brzdy</p> <p>Všetky časti brzdového systému mimo bezpečnostnej kľetky, ďalej brzdové kotúče, brzdové pedále, piestiky,</p>	<p>Brake Calliper</p> <p>All parts of the braking system outside the safety cell, other than brake discs, brake pads, calliper pistons, brake hoses</p>

brzdové domčeky a uchytenia, ktoré sú namáhané pri vytvorení brzdného tlaku. Skrutky, alebo kolíky, ktoré sa používajú na uchytenie nie sú považované za časť brzdného systému.

and fittings, which are stressed when subjected to the braking pressure. Bolts or studs which are used for attachment are not considered to be part of the braking system.

3.1.35 Elektronické ovládanie

Každý ovládací systém, alebo postup, ktorý využíva polovodičovú, alebo termionickú technológiu

Electronically controlled

Any command system or process that utilises semi-conductor or thermionic technology.

3.1.36 Otvorené a uzavreté sekcie

Sekcia je považovaná za uzavretú ak je kompletná vo svojich rozmerových hraniciach, ku ktorým sa vzťahuje. Ak to tak nie je, je sekcia považovaná za otvorenú.

Open and closed sections

A section will be considered closed if it is fully complete within the dimensioned boundary to which it is referenced; if it is not, it will be considered open.

ÚPRAVY PLATNÉ OD 01.01.2016

MODIFICATIONS APPLICABLE ON 01.01.2016

ÚPRAVY PLATNÉ OD 01.01.2017

MODIFICATIONS APPLICABLE ON 01.01.2017