

«Согласовано»
Комитетом кольцевых гонок РАФ

«Согласовано»
КСТ РАФ

«Утверждено»
Совет РАФ по спорту

ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ к автомобилям MITJET 2L

Статья 1. ДОПУСКАЕМЫЕ АВТОМОБИЛИ

- 1.1. Автомобили MitJet 2L с 4 различными кузовами: тип А, тип В, тип М и Arctic Revolution, изготовленные компанией TORK ENGINEERING (Франция).
- 1.2. Автомобили должны соответствовать – Омологации CdM 002 FFSA и расширению VO 432 FFSA (Описанию варианта каркаса безопасности/шасси).
- 1.3. На каждый автомобиль, участвующий в соревнованиях, должен быть оформлен и предъявляться на технические инспекции установленный РАФ Технический паспорт автомобиля, участвующего в спортивных соревнованиях (СТП).

Статья 2. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ И ТРЕБОВАНИЯ

- 2.1. Все, что напрямую не разрешено настоящими техническими требованиями - ЗАПРЕЩЕНО.
- 2.2. Любое изменение конструкции относительно Омологации CdM 002 и расширения VO 432, прямо не разрешенное соответствующими положениями настоящих ТТ, ЗАПРЕЩЕНО.
- 2.3. Разрешенные изменения не должны повлечь за собой каких-либо других изменений, не разрешенных соответствующими положениями ТТ.
- 2.4. С автомобилем могут проводиться лишь те работы, которые необходимы либо с точки зрения его обычного обслуживания, либо для замены деталей, изношенных и/или поврежденных вследствие аварии.
- 2.5. Все системы, узлы и агрегаты автомобиля должны оставаться работоспособными, то есть функционировать так, как это предусмотрено изготовителем, на всем протяжении Соревнования.
- 2.6. Требования пунктов 2.4 – 2.5 не относятся к узлам и деталям, установленным в соответствии с разрешенными Статьей 3 изменениями конструкции.
- 2.7. Решения Комитета кольцевых гонок РАФ, принимаемые по ходу сезона, по вопросам безопасности, надежности и баланса соревновательных возможностей, обязательны к исполнению.

Статья 3. ОБОРУДОВАНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ

- 3.1. Системы пожаротушения, омологированные ФИА в соответствии со Статьей 253-7.2 Приложения J, либо аэрозольные СПТ соответствующие Приложению 6 к КиТТ – обязательны.
- 3.2. Систему пожаротушения МАГ разрешено использовать в моторном отсеке и для защиты от огня топливного бака.
- 3.3. Размещение элементов системы МАГ в салоне запрещено. Ручные огнетушители запрещены.
- 3.4. Обязательно к применению омологированное в соответствии с требованиями FIA спортивное анатомическое сиденье (стандарт FIA 8855/1999, либо 8855/1999 для автомобилей S2000 или 8862-2009 – настоятельно рекомендуется) с пятью (5) отверстиями для ремней безопасности. Использование сиденья должно удовлетворять требованиям Статьи 253-16 Приложения J к МСК FIA. Кронштейны сидений должны соответствовать предписаниям Статьи 253-16.4 Приложения J к МСК FIA. Для сидений стандарта FIA 8862-2009 кронштейны сидений должны быть омологированы с сиденьем либо с автомобилем.
- 3.5. Кронштейны сидений должны быть установлены на точки крепления, предусмотренные изготовителем автомобиля без их модификаций.
- 3.6. Обязательны ремни безопасности, оборудованные запором с поворотным рычагом, имеющие как минимум пять (6) точек крепления и омологированные FIA в соответствии со стандартом 8853/1998 либо 8853-2015. Установка и использование ремней должны соответствовать Статье 253-6 Приложения J к МСК FIA. Точки крепления ремней на кузове должны быть строго оригинальными.
- 3.7. Обязательна к применению защитная сеть дверного проема. Она при виде сбоку должна простирается от центра рулевого колеса до средней стойки кузова. Сеть должна быть изготовлена из

- плетеных полос шириной минимум 19 мм (3/4 дюйма). Минимальный размер отверстий сетки должен быть 25 x 25 мм, а максимальный – 60 x 60 мм. Плетеные полосы должны быть невоспламеняемыми и сшитыми друг с другом в каждой точке пересечения. Сеть не должна иметь временный характер. Сеть должна крепиться к каркасу безопасности над боковым (водительским) окном и сниматься посредством быстроразъемного соединения даже в случае опрокидывания автомобиля. Должна быть предусмотрена возможность отсоединения сетки одной рукой. Застежки должны иметь цветную маркировку яркой (оранжевой, желтой, красной) краской. Допускается установка разъемного соединения с нажимной кнопкой, при условии соответствия требованиям настоящей Статьи. Нажимные кнопки должны быть видны снаружи, иметь контрастную окраску и маркировку “PRESS”. Для крепления сетки или ее опоры к каркасу безопасности допускаются только винтовые хомуты. Модификации каркаса безопасности не допускаются.
- 3.8. В зоне возможного касания шлема пилота каркаса безопасности на каркас должны быть установлены и надежно закреплены защитные накладки, соответствующие Стандарту FIA 8857-2001 тип А (См. технический лист №23 «Омологированные ФИА накладки для каркасов безопасности»). В местах, где другие части тела водителя, сидящего на месте и пристегнутого ремнями безопасности, могут контактировать с каркасом безопасности, должна быть предусмотрена установка защитных накладок из мягкого материала, не поддерживающего горения.
- 3.9. Обязательна установка ветрового стекла из макролона (+ крепления). В случае объявления дождевой гонки допускается демонтаж лобового стекла или установка специального дождевого стекла.
- 3.10. Обязательно применение систем FHR с совместимыми шлемами.
- 3.11. Обязательно использование защитной экипировки водителя в соответствии с Приложением №15 к КиТТ. Обязательно использование шлемов только закрытого типа, оснащенных визором.

Статья 4. ВЕС АВТОМОБИЛЯ. БАЛЛАСТ

- 4.1. Вес автомобиля с пилотом должен быть не менее 880 кг.
- 4.2. Данные значения минимального веса должны соблюдаться на протяжении всего периода соревнований, в том числе в момент пересечения автомобилем финишной линии.
- 4.3. Измерение веса автомобиля может осуществляться в любой момент соревнования.
- 4.4. Для увеличения веса автомобиля допускается применение одного или нескольких балластных грузов при условии, что они представляют собой прочные и единые блоки, смонтированные при помощи инструментов таким образом, чтобы имелась возможность установки пломб, и размещенные внутри автомобиля на полу салона на месте пассажирского сиденья.
- 4.5. Балласт должен быть прикреплен к кузову болтами с показателем качества не менее чем 10.9 минимальным диаметром 8 мм с усилительными пластинами, в соответствии с Рис. 1.

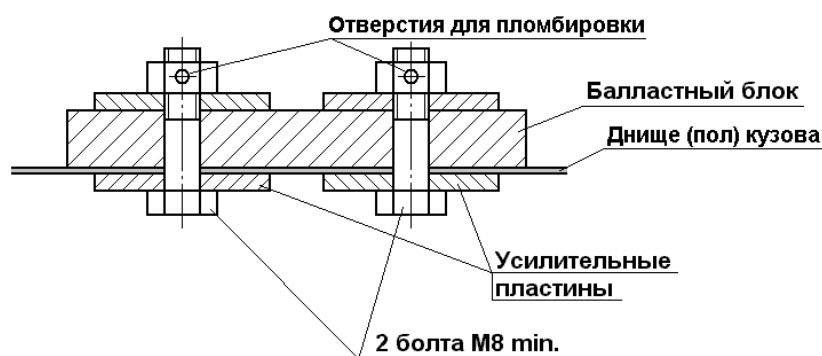


Рис. 1.

Минимальная площадь соприкосновения между кузовом и усилительными пластинами в каждой точке крепления должна составлять 40 см². Количество болтов: не менее двух (2) на каждые 20 кг балласта и не менее двух (2) на каждый блок весом свыше 10 кг. Толщина пластины не менее 3 мм. Болты следует размещать вблизи периметра блока на максимальном расстоянии друг от друга.

Статья 5. ДОРОЖНЫЙ ПРОСВЕТ

- 5.1. Минимальный дорожный просвет 75 мм.

- 5.2. Дорожный просвет проверяется без пилота. Все колеса должны быть равномерно накачены. **Если для проведения замера автомобиль взят из закрытого парка, Заявителю разрешается увеличить давление в шинах до 1.5 бар.**
- 5.3. Этот замер должен проводиться на одной или нескольких плоских площадках, определенных Техническим Делегатом.
- 5.4. Это измерение может быть проведено в любое время в течение соревнования.

Статья 6. ДВИГАТЕЛЬ И ЕГО СИСТЕМЫ

- 6.1. Двигатель и электронный блок управления двигателем (ECU) должны быть строго оригинальными в соответствии Омологацией CdM 002. Запрещено самостоятельное вмешательство в ECU двигателя, с целью изменения его рабочих параметров или замены программы управления двигателем. Какие-либо изменения запрещены.
- 6.2. Свечи зажигания оригинальные.
- 6.3. Воздушный фильтр оригинальный.
- 6.4. Давление топлива должно составлять не более 4.3 бар/ Проверяется на шланге подачи рядом с топливной рампой.
- 6.5. **Топливо**
 - 6.5.1. Предписывается использование исключительно неэтилированного товарного бензина марки не хуже чем Аи-98. Топливо и его использование должно соответствовать приложению 13 КиТТ.
 - 6.5.2. Участвующие в гонках автомобили должны после каждого официального заезда иметь в системе питания как минимум три литра топлива для отбора проб.
 - 6.5.3. Должна быть обеспечена возможность опломбирования заправочной горловины бензобака.
 - 6.5.4. При участии в Кубке РАФ в ЗГ Спортпрототип CN, топливо должно также соответствовать требованиям Приложения 5 к Регламенту ЧР.
- 6.6. **Система выпуска**
 - 6.6.1. Система выпуска должна быть строго оригинальной. Какие-либо изменения запрещены.
 - 6.6.2. Уровень шума, замеренный по методике FIA, не должен превышать 100 dB(A) при 75% от максимальных об/мин. двигателя стоящего автомобиля, что является предельной величиной без верхнего допуска. Это положение может быть проверено в любой момент Соревнования.

Статья 7. ХОДОВАЯ ЧАСТЬ И ТРАНСМИССИЯ

- 7.1. Амортизаторы и пружины: оригинальные, одинаковые по жесткости на одной оси. Также допускаются оригинальные подпружинники.
- 7.2. **Передняя подвеска:** Углы установки передних колес произвольные в пределах, предусмотренных Производителем. Внесение изменений в конструкцию подвески запрещено.
- 7.3. **Задняя подвеска:** Разрешается регулировка положения заднего моста в пределах, предусмотренных Производителем. Внесение изменений в конструкцию подвески запрещено.
- 7.4. **База автомобиля** должна составлять 2400 мм \pm 1%. База проверяется на стоящем на ровной опорной поверхности автомобиле без Водителя.
- 7.5. Трансмиссия строго оригинальная.

Статья 8: ТОРМОЗА

- 8.1. Тормозная система строго оригинальная, приобретены исключительно у Поставщика или представителя Поставщика.
- 8.2. Передние и задние тормозные колодки должны бы колодки приобретены исключительно у Поставщика или представителя Поставщика. Любая их доработка запрещена.

Статья 9: КОЛЕСА И ШИНЫ

- 9.1. Технические характеристики применяемых шин должны соответствовать весу автомобиля и максимальной скорости движения по дистанции.
- 9.2. Вспененный наполнитель, как и любая другая система, позволяющая автомобилю передвигаться без давления воздуха в шинах, запрещен.

- 9.3. Любые системы регулировки давления в шинах во время движения автомобиля запрещены. Любое изменение шин относительно состояния поставки посредством их механической, термической или химической обработки запрещено. В момент начала официальных или тренировочных заездов при выезде на трассу температура шины, первично установленной на автомобиль, может превышать температуру окружающей среды максимум на 10 градусов. Это может быть измерено при внеочередной Технической инспекции. Принудительное нагревание шин при помощи любых приспособлений / способов запрещено. Рекомендация: не оставлять шины под прямыми солнечными лучами
- 9.4. При участии в Кубке РАФ в ЗГ Спортпрототип CN, шины должны соответствовать требованиям Приложения 5 к Регламенту ЧР.
- 9.5. Давление в шинах свободное.
- 9.6. **Детали крепления колес: шпильки, болты, гайки не должны выступать за наружную поверхность ступичной части колесного диска.**

Статья 10: СБОР ДАННЫХ

- 10.1. Любая передача информации из движущегося автомобиля к внешним абонентам и наоборот, извне в движущийся автомобиль, запрещена. Исключение составляют:
- импульсный датчик в салоне для фиксации прохождения кругов – «lap timer», получающий импульсы от соответствующего генератора, установленного на дистанции, при условии, что этот датчик никак не связан с управлением двигателем и другими системами автомобиля.;
- 10.2. Разрешены системы сбора данных, без функции телеметрии.

Статья 11: ВИДЕООБОРУДОВАНИЕ

- 11.1. Обязательна установка видеокамеры в салоне автомобиля, допускается установка снаружи автомобиля. При этом камера должна быть надежно закреплена с применением инструмента, ее крепления не должно иметь временный характер (присоски, клей, клейкая лента, пластиковые хомуты и т.п.). При креплении камеры к каркасу безопасности запрещается выполнение дополнительных отверстий и/или сварки в элементах каркаса. При установке камеры ее крепление должно быть согласовано Техническим Делегатом. Камера, установленная снаружи не должна выступать за габарит автомобиля, видимый сверху. Устанавливать/снимать видеокамеру и вставлять/изымать карту памяти имеют право только технические контролеры. В зону видимости видеокамеры, расположенной внутри, должен попадать руль, либо часть руля и руки пилота.