

ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ ДЛЯ МОТОЦИКЛОВ КЛАССОВ 8.5 и 9.3

DR.14.1	ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К КОНСТРУКЦИИ	3
DR14.1.1	Определение объема двигателя	3
DR14.1.2	Измерения	3
DR14.1.3	Рама	3
DR14.1.4	Балласт	3
DR14.1.5	Дорожный просвет	3
DR14.1.6	Передняя вилка	3
DR14.1.7	Тормоза	4
DR14.1.8	Руль	4
DR14.1.8.1	Обтекатель	4
DR14.1.9	Рычаги тормоза	4
DR14.1.10	Колеса	4
DR14.1.11	Шины и камеры	4
DR14.1.12	Дополнительный аэродинамически обвес	4
DR14.1.13	Сидения	5
DR14.1.14	Вилли бар	5
DR14.1.15	Защита	5
DR14.1.16	Нагнетатель	5
DR14.1.17	Карбюраторы и впрыск топлива	5
DR.14.1.18	Резервуары под давлением	5
DR14.1.19	Устройство аварийного отключения двигателя	5
DR14.1.20	Световые приборы	6
DR14.1.21	Выхлопные трубы	6
DR14.1.22	Переключение передач	6
DR14.1.23	Маслосборные баки	6
DR14.1.24	Маслоулавливающее покрытие / маслоулавливающий поддон	6
DR.14.1.25	Запуск	6
DR14.1.26	Двусторонняя радиосвязь	6
DR14.1.27	Управление со стороны пилота	7
DR14.1.28	Стартовый номер	7
DR14.1.29	Стартерные тележки	7
DR14.1.30	Парашюты	7
DR14.1.31	Топливо	7
DR14.1.32	Колесная база	7
DR14.1.33	Лимит	7

DR.14.1 ТЕХНИЧЕСКИЙ РЕГЛАМЕНТ ДЛЯ МОТОЦИКЛОВ КЛАССА 8.5&9.3

Общие положения:

Ответственность за техническое состояние мотоцикла и экипировки в любой момент соревнования несёт Участник соревнования.

Для прохождения технической инспекции пилот или его представитель должен предоставить для осмотра полностью готовый к соревнованиям мотоцикл и полный комплект защитной экипировки, соответствующие данному регламенту во время, отведенное для проведения Технической Инспекции (ТИ) в соответствии с расписанием соревнования.

Факт предъявления мотоцикла на Техническую инспекцию расценивается как официальное подтверждение Участником соответствия данного мотоцикла Регламенту Соревнования.

По запросу технического комиссара / контролёра пилот или его официальный представитель должны обеспечить снятие элементов облицовки для осмотра внутренних частей мотоцикла.

Решение о допуске мотоцикла к соревнованиям принимает технический комиссар/технический контроллер соревнования.

В случае появления разногласий по соответствию каких-либо элементов или систем мотоцикла регламенту соревнования, ответственность за доказательство соответствия лежит непосредственно на Участнике или его ответственном представителе.

Входная Техническая инспекция проводится в целях проверки соответствия мотоциклов и экипировки Участника требованиям безопасности. Дополнительные проверки могут быть проведены в любой момент Соревнования (за исключением времени нахождения Участника на трассе).

Все модификации, которые прямо не разрешены настоящими требованиями, ЗАПРЕЩЕНЫ.

Разрешенная модификация не должна повлечь за собой неразрешенную модификацию.

Допустимые объемы модификаций и монтажных работ определены ниже.

Кроме разрешенных настоящими ТТ модификаций, на мотоцикле разрешается проводить работы, которые необходимы либо с точки зрения его обычного обслуживания, либо для замены деталей, изношенных или поврежденных в результате аварии.

DR14.1.1 Определение объема двигателя

Расчет объема любого двигателя выполняется по формуле определения объема цилиндра, диаметр представлен отверстием цилиндра, а высота – расстоянием, которое проходит поршень от высшей до низшей точки:

$$\text{Объем} = \frac{D^2 \times 3,1416 \times C}{4}$$

где D = отверстие цилиндра, а C = ход поршня

В случаях, когда отверстие цилиндра не является круглым, площадь сечения определяется с использованием соответствующей геометрической методики или метода расчета, после чего, для получения объема результат умножается на значение хода поршня.

При выполнении измерений допускается погрешность 1/10 мм. Если в результате такой погрешности наблюдается превышение предельных значений, предусмотренных для рассматриваемого класса, измерения выполняются повторно (при температуре окружающей среды) при пределе погрешности 1/100 мм.

DR14.1.2 Измерения

Любые измерения длины и дорожного просвета выполняются на плоской поверхности с пилотом на своем месте. Любые измерения длины выполняются на земле.

DR14.1.3 Рамы

Разрешены изменения бугеля (подрамника), на котором сидит пилот.

Литые или приварные выступы на раме для крепления центральной подставки можно удалять.

Kawasaki ZX-14 и ZX-12 разрешается модификация или сварка панелей быстрого доступа к полости рамы и других технологических отверстий, в целях герметизации и повышения давления наддува внутри рамы, в случае использования турбо нагнетателя или механического компрессора. Так же можно заглушить впускные отверстия при помощи сварки, в случае использования турбонаддува, увеличивать эти впускные отверстия запрещено. Установка перепускного клапана (блоуоф), так же разрешена на эти заглушки впускных каналов.

Suzuki 2017+ GSXR 1000: Кронштейн каталитического нейтрализатора под нижним лонжероном задней рамы можно удалить, обрезав его заподлицо с лонжероном рамы.

Suzuki Hayabusa: Разрешено высверливание крепления головки блока цилиндров двигателя и установка вставок (также известных как «вставки рамы») для исправления соосности болтов крепления двигателя/рамы из-за смещения блока цилиндров двигателя. Круглая трубчатая поперечина, расположенная непосредственно за рулевой колонкой, может быть удалена (На GSXR 600 1996-2000 и 750 1996-1999 тоже можно удалить этот элемент). Верхнее крепление заднего подрамника можно обрезать не ниже, чем на 7,5 см ниже оригинальной верхней поверхности фланца крепления стандартно топливного бака.

SUZUKI GSXR (РАННИЕ МОДЕЛИ): На моделях 1986-1987 750 и 1986-1988 1100 могут удалить квадратную трубчатую поперечину, расположенную обычно над карбюраторами.

На моделях с жидкостным охлаждением поздних годов выпуска можно удалять крепления соединяющими головку цилиндров и верхний лонжерон рамы. Монтажные выступы для этих креплений можно удалить с рамы.

HONDA BLACKBIRD: Круглая трубчатая поперечина, расположенная непосредственно за рулевой колонкой, может быть удалена. Верхнее крепление заднего подрамника может быть удалено. Его можно отрезать заподлицо с верхней частью заводского лонжерона рамы, но не дальше.

SUZUKI GS и KAWASAKI KZ/Z1: Рамы можно модифицировать для создания топливного бака внутри хребта. Элементы труб рамы со стороны цепного привода можно заменить/модифицировать для увеличения зазора до цепи.

МОТОЦИКЛЫ С ПОДШИПНИКАМИ СКОЛЬЖЕНИЯ (коленвал который использует вкладыши) С ЗАКИСЬЮ АЗОТА: Могут использовать раму: DME Racing (DME-5900-BUSA)

МОТОЦИКЛЫ С НАГНЕТАТЕЛЕМ: Могут использовать раму: DME Racing (DME-5900-BUSA)

Остальные изменения силовой части рамы разрешены с одобрения технического инспектора.

DR14.1.4 Балласт

Балласт обозначает любой элемент, закрепленный на любой части мотоцикла и предназначенный для утяжеления мотоцикла.

Любой материал, используемый для увеличения общего веса мотоцикла, должен быть надежно прикреплен к раме в безопасном месте.

Использование в качестве балласта жидкостей или сыпучих материалов не допускается.

Балласт должен быть закреплен механически: рекомендованный способ крепления – металлическими болтами. Использование хомутов или кабельных стяжек запрещено.

Утяжеление узла передней вилки путем навешивания дополнительных утяжеляющих элементов (на ось, кроме слайдеров, вилку или колесо и крыло) не допускается.

Размещение балласта на пилоте запрещено.

Функциональные узлы, такие как радиаторы, интеркулеры и/или топливные ячейки не являются «сосудами под давлением» и в качестве балласта не рассматриваются.

DR14.1.5 Дорожный просвет

Минимальный дорожный просвет с пилотом на своем месте в полной экипировке и давлением в шинах 0,6 бар должен быть не меньше 50 мм. Должна быть предусмотрена возможность наклона мотоцикла

из прямого положения на 12 градусов в любую сторону, при этом ни один из элементов мотоцикла, за исключением колес, не должен касаться земли.

Измерение дорожного просвета производится путем замера расстояния до крайней нижней точки элементов и агрегатов мотоцикла от измеряемой поверхности (поддон двигателя, выхлопная система, рычаг подвески, рама, элементы обтекателя, что является низшей частью мотоцикла).

DR14.1.6 Передняя вилка

Передняя вилка должна быть телескопической с гидравлическим или фрикционным демпфированием. Минимальный ход поршня – 25 мм. При нахождении вилки в нижнем положении ни один из элементов мотоцикла не должен касаться земли.

Наличие демпфера рулевого управления является обязательным если он предусмотрен производителем мотоцикла. Запрещено удаление штатного рулевого демпфера. Разрешается его замена на не штатный. В случае если заводом производителем мотоцикла не устанавливался демпфер рулевого управления штатно, разрешено его установить отдельно. Демпфер рулевого управления не может использоваться в качестве ограничителя вилки.

Внутренние подвижные трубы вилки должны иметь диаметр не менее 34 мм.

DR14.1.7 Тормоза

Допускается замена суппортов и тормозных дисков на более производительные, соответствующие данному мотоциклу. Запрещено использование тормозных дисков из цветных металлов, а также их сплавов.

Запрещено использование тормозных дисков из композитных материалов, за исключением случаев, когда это предусмотрено заводом изготовителем мотоцикла или производителем тормозных систем, с условием предоставления сертификата безопасности на тормозной механизм.

Допускается удаление одного переднего тормозного диска и одного тормозного суппорта, в случае если их больше одного на колесе. Не допускается пережатие тормозных магистралей движущимися механизмами мотоцикла

DR14.1.8 Руль

Рукоятки руля должны быть твердыми с резиновым покрытием. Независимо от положения руля, переднее колесо не должно касаться обвеса. Использование жестких упоров обязательно (рулевой демпфер не может выполнять функцию ограничителя). Необходимо предусмотреть достаточный зазор между рулем и рычагами рулевой стойки, а также другими элементами мотоцикла, что позволит защитить пилота от возможных травм в случае аварии. Минимальный зазор определяется следующим образом: рука пилота в перчатке на руле ни в одном из положений не должна соприкасаться ни с одним из элементов мотоцикла. Точно так же, как и органы управления мотоциклом, такие как рычаги сцепления и тормоза не должны касаться ни одного из элементов мотоцикла. Рычаги должны оставаться операбельными в любом из положений руля.

Рулевые зажимы (хомуты клипонов) должны иметь тщательно подобранный радиус, а также высокую точность изготовления, что позволит избежать возникновения точек растрескивания на руле. Ремонт руля посредством сварочных работ не допускается.

Запрещено использование органов рулевого управления (рули и клипоны) из композитных материалов и пластиков, кроме случаев, когда они установлены заводом изготовителем мотоцикла или имеют сертификат безопасности, а также дорожную омологацию для использования на данном мотоцикле, что может быть подтверждено каталогом запасных частей.

DR14.1.8.1 Обтекатель

Разрешена замена обтекателей при условии, что они являются безопасными, не мешают пилоту управлять мотоциклом и надежно закреплен.

Запрещены крепежные элементы с острыми, заостренными и заточенными краями/вершинами/поверхностями.

DR14.1.9 Рычаги тормоза

Рычаги ручного тормоза устанавливаются на независимых шарнирах. В случаях, когда педаль заднего тормоза является составной частью оси упора для ног, она должна срабатывать должным образом во всех случаях, включая случаи сгибания или деформации упора для ног.

Переключение передач должно быть реализовано без необходимости убирать руки с руля.

Запрещено использование рычагов из композитных материалов и пластиков, кроме случаев, когда они установлены заводом изготовителем мотоцикла или имеют сертификат безопасности, а также дорожную омологацию для использования на данном мотоцикле, что может быть подтверждено каталогом запасных частей.

DR14.1.10 Колеса

Разрешена замена штатных колесных дисков на диски, имеющие допуски по стандарту DOT E и JWL, сертифицированные для дорог общего пользования, включая колесные диски из композитных материалов. По правилам ЕАК ООН и требованиям TP TC 018/2011 (Технический Регламент Таможенного союза) такая маркировка должна присутствовать непосредственно на сертифицированном элементе и должна быть легко различима для технического инспектора при проверке.

DR14.1.11 Шины и камеры

Разрешены мотоциклетные шины. Ширина покрышки должна соответствовать ширине колесного диска. Минимальная глубина протектора 2мм.

DR14.1.12 Дополнительный аэродинамически обвес

В данном классе неприменим.

DR14.1.13 Сиденья

Устройство сидений должно позволять пилоту безопасно управлять мотоциклом, при этом само сиденье не должно быть неудобным или небезопасным. Рекомендуется предусмотреть сиденья из ткани или с противоскользкой текстурой.

DR14.1.14 Вилли бар

Вилли бар разрешен в том случае, если его конструкция будет признана безопасной техническим инспектором.

DR14.1.15 Защита

Защита цепи обязательна.

Разрешена замена защита цепи на алюминиевую с толщиной не менее 2,5мм либо композитную с толщиной не менее 3мм.

В случае удлинения маятника, защита цепи должна доходить до центра задней звезды или дальше. Начинаться защита цепи должна там же где и штатная на штатном маятнике.

DR14.1.16 Нагнетатель

Установка нагнетателей разрешена.

DR14.1.17 Карбюраторы и впрыск топлива

Все мотоциклы должны быть оборудованы дросселем, который управляется при помощи поворотной ручки и в состав которого входит пружина, работающая на сжатие, которая механически прикреплена к механизму карбюратора. Дроссель должен автоматически закрываться после того, как была отпущена поворотная ручка. Не допускается пережатие топливных магистралей движущимися механизмами мотоцикла.

Разрешена замена карбюраторов и систем впрыска топлива. Так же разрешено изменение программ управления двигателем.

Разрешены системы впрыска закиси азота, а также системы впрыска метанола.

DR.14.1.18 Резервуары высокого давления

Любые баллоны/резервуары высокого давления, соответствующие клапаны и шланги должны устанавливаться с внутренней стороны рамы мотоцикла или маятника, в том числе баллоны для закиси азота.

DR14.1.19 Устройство аварийного отключения двигателя

Для мотоциклов, в данном классе обязательно, использование систем аварийного отключения двигателя с электрическим контактом, который, в случае потери пилотом контроля над мотоциклом, позволяет полностью отключить электропитание двигателя, **включая электрические топливные насосы**. Трос/устройство аварийного отключения должен(-но) срабатывать при вытягивании.

Если по мнению специалистов технической группы трос не соответствует своему назначению, это может являться основанием для недопуска такого мотоцикла до участия в соревнованиях.

DR14.1.20 Световые приборы

При проведении заездов в условиях недостаточной видимости должен использоваться постоянно работающий задний красный фонарь. **Фонарь должен быть рабочим и присутствовать на мотоцикле при проведении технических инспекций.**

DR14.1.21 Выхлопные трубы

Выхлопные трубы не должны выходить за заднее колесо, а также должны быть расположены в направлении от пилота, бензобака и шин. Использование гибких труб запрещено.

DR14.1.22 Переключение передач

Механизм переключения передач должен быть спроектирован таким образом, чтобы пилоту не приходилось убирать руки с руля в процессе переключения.

Разрешено использование квикшифтера, пневматических и электрических шифтеров.

DR14.1.23 Маслосборные баки

Мотоцикл должен иметь штатную заводскую систему вентиляции картерных газов, подключенную к коробу воздушного фильтра. Если штатная система вентиляции картерных газов подверглась изменениям, то шланг вентиляции картерных газов должен быть подключен к маслоуловительному баку с лабиринтом, рекомендованным объемом 0.5л.

Рекомендуется применять маслосборный бак так же для системы дренажа воздушного фильтра (для недопущения попадания масла на дорожку) и для патрубков и шлангов вентиляции бака или адсорбера (снижение риска воспламенения при неисправности системы дренажа и вентиляции).

DR.14.1.24 Маслоулавливающее покрытие / маслоулавливающий поддон

Настоятельно рекомендуется использовать защитный щит и/или герметичный обтекатель.

DR.14.1.25 Запуск

Допускается пользование переносными устройствами для запуска двигателя.

DR14.1.26 Двусторонняя радиосвязь

Применительно ко всем классам разрешено использование двусторонней радиосвязи для голосового взаимодействия между пилотом и командой. В случаях, когда взаимодействие осуществляется на частотах, которые используются официальными лицами, необходимо перейти на другую частоту. В случаях, когда взаимодействие осуществляется на частотах, которые используются конкурентами, проявите уважение и перейдите на другую частоту.

DR14.1.27 Управление со стороны пилота

Управление коррекцией ускорения и торможение осуществляются исключительно пилотом.

DR14.1.28 Стартовый номер

Информация на стартовых номерах должна быть легко читаемой. Префикс, обозначающий класс, а также цифры должны быть не менее 80 мм в высоту и присутствовать на обеих сторонах мотоцикла. Они должны быть четко видны на фоне, выполненном в матовых цветах, что позволяет избежать бликов на солнце.

Допускается использование номеров, выданных или предоставленных организатором.

DR14.1.29 Стартерные тележки

Тележки должны быть оборудованы аккумуляторами в закрытом исполнении. Допускается использование пластиковых водонепроницаемых боксов для аккумуляторов. Использование аккумуляторов в открытом исполнении запрещено. Во избежание вращения стартеров настоятельно рекомендуется предусмотреть у стартеров предохранительную штангу, которая упирается в корпус двигателя или его раму. Рекомендуется разместить номер вашего мотоцикла на вашей стартовой тележке.

DR14.1.30 Парашюты

Неприменимы в данном классе.

DR14.1.31 Топливо

Разрешено использование только неэтилированных бензинов, биоэтанола категории E, метанол.

DR14.1.32 Колесная база

Длина колесной базы не ограничена.

Запрещено удалять ограничитель хода оси заднего колеса.

ТРЕБОВАНИЯ К ЧИСТОМУ МЕТАНОЛУ

Характеристика	Марка А	Марка АА
Содержание метанола; весовой процент, мин.	99,85	99,85
Ацетон и альдегиды, ч/млн, не более	30	30
Ацетон, ч/млн, не более	20	
Этанол, ч/млн, не более	10	
Кислота (в виде уксусной кислоты), ч/млн, не более	30	30
Содержание воды, ч/млн, не более	1500	1000
Удельная плотность; 20°C	0,7928	0,7928
Перманганатное число; мин.	30	30

Запах	Характеристика
Интервал перегонки при 1010 гПа (760 мм рт.ст.)	не более включая 64,4 1°C ±0,1°C при 760 мм рт.ст.
Цвет; платино-кобальтовая шкала, смесь	5 5
Внешний вид	прозрачный - бесцветный
Остаток при испарении,	

г/100 мл	.001	.001
Карбонируемые примеси; цвет платино-кобальтовая шкала, макс.	30	30