

В Комитет кольцевых гонок РАФ
От команды «Лукойл Рейсинг Тим»

Москва 25 сентября 2006 г.

Уважаемые дамы и господа!

В связи с появляющимися в открытом доступе (Интернет) суждениями и комментариями команды «Исток Арт-Лайн Рейсинг» в отношении поданного ею на 4-м этапе Чемпионата России в з/г Формула 1600 протеста на несоответствие автомобилей нашей команды п. 3.5 ТТ Формулы 1600 Команда «Лукойл Рейсинг» считает необходимым обратить внимание ККГ РАФ на нижеследующее:

1. Считаю указанный протест, не основанным на соответствующих терминах и определениях Технических требований к автомобилям «Формула 1600» и не соответствующим буквальному тексту и смыслу упомянутого документа, а именно:

- 1.1. Пунктом 2.3. ТТ определено, что кузов - это «Все полностью поддресоренные элементы автомобиля, обтекаемые с внешней стороны воздушным потоком, за исключением дуги безопасности и элементов, непосредственно связанных с работой двигателя, трансмиссии и шасси...» из чего следует, что все поддресоренные элементы автомобиля, связанные с работой двигателя, трансмиссии и шасси **не относятся** к кузову автомобиля.
- 1.2. Пунктом 2.3. ТТ так же определено, что «...Радиаторы и коробка, обеспечивающие подвод и отвод воздушных потоков, признаются составной частью кузова», что вполне понятно, т.к. эти элементы крепятся непосредственно к кузову.
- 1.3. Податель протеста утверждает, что **корпус воздушного фильтра является коробом и частью кузова**, и потому основывает свой протест на п. 3.5. ТТ к автомобилям класса «Формула 1600», а именно: «...Ширина любого элемента кузова, расположенного перед осью задних колес на высоте, превышающей высоту комплектных задних колес, не должна превышать 500 мм в каждую сторону от продольной оси автомобиля». Однако, во – первых, замер производился от продольной оси автомобиля, а крепление корпуса воздушного фильтра находится не на продольной оси автомобиля, во-вторых, указанный пункт регламентирует **ширину отдельного элемента кузова**, а не все расстояние от продольной оси до крайней точки элемента. В противном случае подателем протеста и ТДК А. Потехиным единым элементом кузова принимается часть головки блока двигателя с прикрепленным к нему (и только к нему) корпусом воздушного фильтра, что в инженерном смысле является полным абсурдом.
- 1.4. Если принять позицию подателя протеста ТДК А. Потехина, то «подвод и отвод воздушных потоков» в случае со спорным корпусом воздушного фильтра производится следующим образом: воздух подводится через корпус воздушного фильтра и отводится через выхлопную трубу, проходя перед этим через цилиндры двигателя, то есть двигатель и система выпуска - тоже короб, обеспечивающий уже отвод воздуха, что также является полным абсурдом. Кроме того, союз «и» - соединительный, объединяющий процесс как непрерывный – «подвод и отвод».
- 1.5. «Огурец» или «Сигару», как в просторечье податель протеста называет корпус воздушного фильтра подобной формы, вряд ли можно назвать кубиком или КОРОБочкой.
- 1.6. Протест подан на несоответствие корпуса воздушного фильтра Техническим требованиям, который жестко закреплен на двигателе автомобиля и «непосредственно связан с работой двигателя» (п. 2.3.ТТ). Корпус воздушного фильтра имеет форму с оконечным раструбом (дистриктором). Согласно ГОСТу

8.563.1-97 сопла ISA 1932 однозначно понимается нами, как сужающееся устройство с круглым отверстием, имеющее на входе плавно сужающийся участок с профилем, образованным двумя сопрягающимися дугами, **т.е. окончательным раструбом** (в соответствии с п. 2.17. ТТ). Корпус воздушного фильтра с окончательным раструбом обеспечивает нормальные газодинамические процессы, правильную работу двигателя и не имеет никакого соединения с кузовом автомобиля, как короба и радиаторы, указанные ранее, и не может быть «коробом подводящим и отводящим воздушные потоки».

- 1.7. Понимая, что в ТТ отсутствует четкое определение понятий, технических терминов и названий деталей, касающихся существа данного протеста, а именно «короб», «корпус воздушного фильтра», «воздушный фильтр», «оконечный раструб», «подвод и отвод воздуха», «элементы, непосредственно связанные с работой двигателя», «элементы кузова», протестующая сторона, которая фактически является создателем ТТ формулы 1600, манипулирует указанными техническими понятиями. Например, любой человек более - менее знакомый с работой ДВС понимает, что входящий в воздушный фильтр воздух в дальнейшем становится рабочей смесью, а выхлопные газы по своему качеству сильно отличаются от воздуха.
2. Спорная деталь – корпус воздушного фильтра является внешней частью автомобиля, а ее размеры и место установки легко определяются визуально. В существующей комплектации автомобиля команды «Лукойл Рейсинг Тим» участвуют в соревнованиях Чемпионата России в течение последних 3-х лет (время действия настоящих ТТ). Аналогичные устройства используются и на автомобилях других команд.
 - 2.1. Протест подан на предпоследнем этапе Чемпионата России А. Потехиным, который является официальным представителем команды «Исток Арт-Лайн Рейсинг», одновременно являющийся Техническим Делегатом класса (ТДК) Формулы 1600. В круг обязанностей ТДК входит обеспечение «одинаковости трактовки технических требований к классу на протяжении одного сезона», но в течении всего сезона им не направлялись никакие претензии к команде по данному вопросу, и, в частности, по вопросу толкования понятий ТТ. Также он ни разу не обсуждал этот вопрос со вторым ТДК Формулы 1600 И. Аракеляном (Лукойл Рейсинг Тим).
 - 2.2. Податель протеста обратился не за защитой своего права участия в равной борьбе, а для целей нанесения ущерба сопернику по формальному, некорректному поводу, в удобный для него момент.
 - 2.3. Считаю указанный необоснованный протест типичным злоупотреблением правом, поскольку как видно из вышеизложенного, права команды «Исток Арт-Лайн Рейсинг» ничем не нарушены, а несоответствие наших автомобилей ТТ надумано.

Прошу ККГ РАФ при рассмотрении указанного протеста учесть аргументы, изложенные в этом письме.

С уважением,

Спортивный координатор команды
«Лукойл Рейсинг Тим»

И.В. Больших