

ROTAX MAX CHALLENGE BRASIL 2019

REGULAMENTO TÉCNICO CATEGORIAS

ROTAX MICRO-MAX, MINI-MAX, JÚNIOR-MAX, MAX, MAX-MASTERS, DD2, DD2-MASTERS

ADENDOS EM VIGOR A PARTIR DE 18 DE ABRIL DE 2019

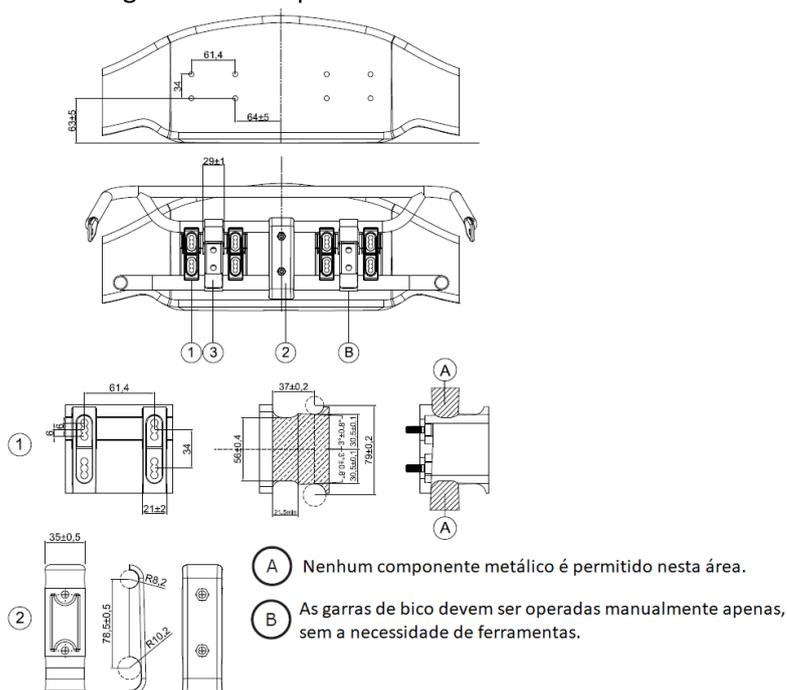
ART. 38º – CARENAGEM E PÁRA-CHOQUES TRASEIRO

38.1 É obrigatória a utilização, para todas as categorias, de carenagem completa e proteção traseira homologada CBA ou CIK/CBA, que cubra as rodas traseiras ou que siga uma largura estabelecida (conforme o Regulamento Técnico de cada categoria).

38.2 Se, durante o transcorrer de qualquer atividade de pista, qualquer peça de carenagem ou a proteção traseira ou parte dela soltar-se ou cair, a Direção de Prova sinalizará ao piloto para que se dirija à Área de Manutenção, durante as provas, ou aos boxes ou Área de Manutenção, conforme o caso, durante os treinos livres ou de aquecimento, para reparo. A não obediência a essa determinação implicará na exclusão do mesmo da referida prática. No caso específico da Carenagem Frontal (Bico), mesmo que apenas um pedaço dessa peça tenha se soltado ou caído, o piloto estará sujeito ao procedimento acima descrito. Independentemente de o diretor de prova apresentar ou não a bandeira preta com disco laranja ao piloto cujo kart enquadrar-se nesta situação, sua equipe deverá providenciar imediatamente a correção do problema na Área de Manutenção, sob pena de desclassificação por ocasião da vistoria técnica na chegada. Na tomada de tempo o piloto será sinalizado para se dirigir ao Parque Fechado e serão consideradas apenas as voltas realizadas até a constatação do problema pela Direção de Prova ou Comissários. Neste caso a equipe poderá repor o bico ou a carenagem que caiu, para pesagem. Se o fato ocorrer durante a última volta de uma bateria ou prova, o piloto poderá concluí-la sem que seja feita a correção, porém o conjunto será pesado conforme chegou ao parque fechado, sem o devido acessório.

38.3 CARENAGEM FRONTAL (BICO) MODELO CIK/FIA: a partir de 2019 algumas categorias da CSPKGV vão adotar o modelo em questão, já homologado pela CIK/FIA. Este bico é dotado de um sistema de fixação que permite o deslocamento da posição original para uma 2ª posição de descanso (sem que o bico se destaque do kart) todas as vezes que houver um impacto de maior energia. O objetivo é reduzir as colisões traseiras, intencionais ou não, com a clara intenção de coibir atitudes anti-desportivas.

38.3.1 Diagrama do kit de montagem universal padronizado:



ADENDOS ao Regulamento Técnico do ROTAX Max Challenge 2019 - 1/4

38.3.2 O kit padrão é composto de:

38.3.2.1 duas placas de plástico com 2 “gomos” cada uma, totalizando 4 gomos, parafusadas ao bico através de 4 parafusos cada, totalizando 8 parafusos;

38.3.2.2 Uma trava central em duas peças fechadas com dois parafusos

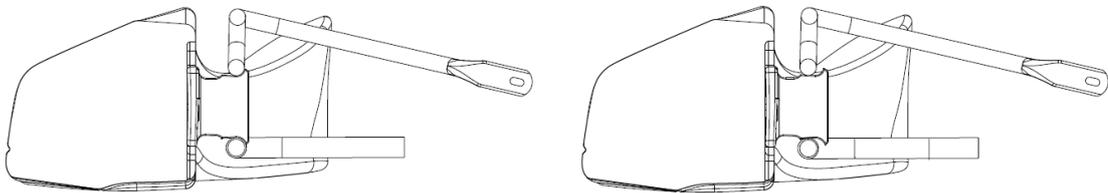
38.3.2.3 Duas travas de bico metálicas.

38.3.2.4 Nenhum outro material de nenhuma natureza pode ser usado nas peças que compõe o kit, de modo a alterar seu funcionamento. O bico deve poder transitar entre os estágios de fixação. Deve-se evitar o uso de qualquer substância sobre as peças do kit (mesmo que para limpeza), pois a checagem com o detector MiniRAE (“Cheirador”) pode ser feita a qualquer momento.

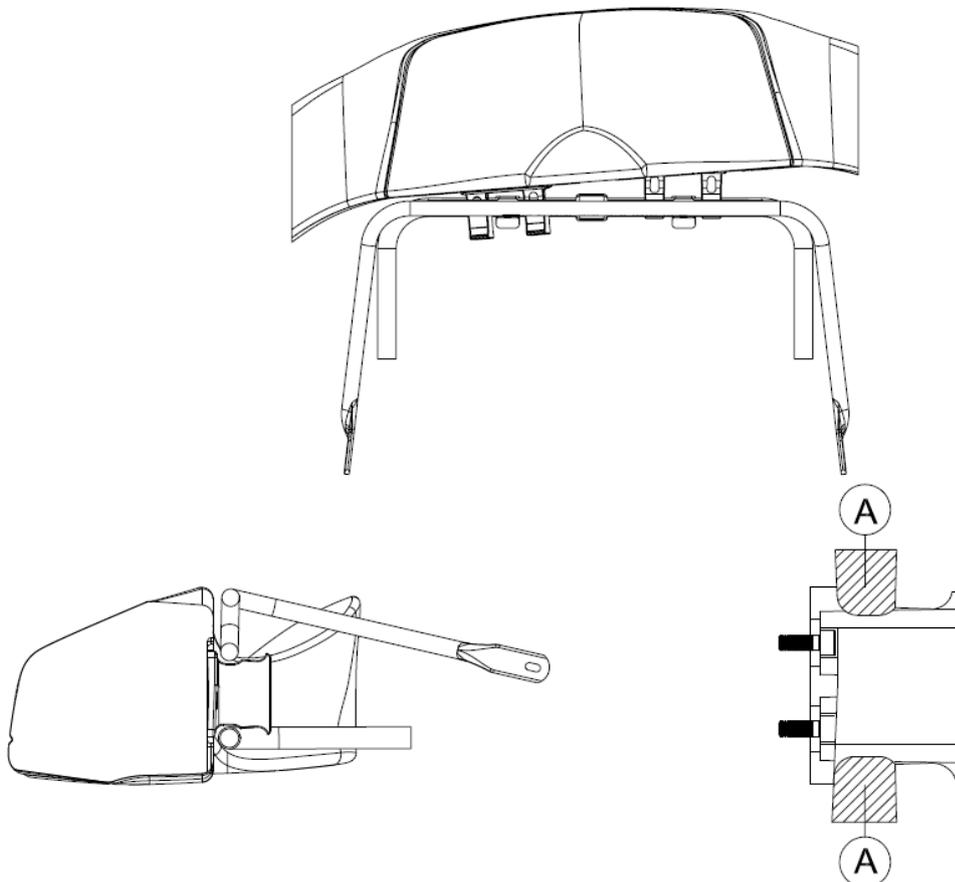
38.3.3 Antes de cada bateria, a instalação do bico pode ser supervisionada por um Comissário no Parque Fechado de saída.

38.3.4 Durante as baterias só é permitido corrigir a montagem na Área de Reparos.

38.3.5 Posições aceitáveis no diagrama a seguir:



38.3.6 Define-se “posição não-aceitável” se os gomos apresentam-se deslocados para sua posição mais estreita, em um dos lados ou ambos do bico. Posição não-aceitável no diagrama a seguir:



38.3.7 A bandeira preta com bola laranja não será mostrada aos pilotos cujos bicos estejam em posição não-aceitável. Os pilotos que estiveram nesta situação ao receberem a bandeira quadriculada preta e branca ao final da prova serão punidos automaticamente em 5 s somados ao tempo final de prova. Esta punição é inapelável.

38.3.8 Quando os Comissários Desportivos reportarem os karts em que esta condição foi verificada aos Comissários desportivos, estes aplicarão automaticamente a punição prevista. Os pilotos em questão não deverão ser chamados a assinar o documento de punição.

38.3.9 Se identificado que o piloto ou qualquer outra pessoa tenha deliberadamente recolocado um bico que estava na posição incorreta ao receber a bandeirada de chegada de volta à posição original depois do fim da prova, em qualquer ponto da pista ou do Parque Fechado, o piloto do kart em questão será desclassificado do evento.

38.3.10 A checagem das peças com o MiniRAE ("Cheirador") não deve detectar mais que 5ppm. Se constatada irregularidade o piloto não será autorizado a participar da bateria, mesmo que troque o conjunto. Se ao final da prova, poderá ser desclassificado.

38.3.11 Categorias que usarão este modelo de Carenagem Frontal em 2019: ROTAX MICROMAX, MINIMAX, JUNIOR MAX, MAX, MAXMASTERS, DD2, DD2MASTERS

38.3.12 Procedimento de entrada no parque fechado: Os competidores deverão entrar no parque fechado para a tomada de tempos e baterias com o bico desmontado para verificação, conforme imagem abaixo:



CATEGORIA: JÚNIOR-MAX

Parágrafo 1º - O piloto deverá, no ato da devolução ou troca, entregar um cheque-caução como garantia por eventuais danos que possam ter sido causados ao motor durante o seu uso. Por ocasião da desmontagem do mesmo o piloto que utilizou o motor em questão ou um representante legalmente reconhecido deverá estar presente para confirmar a existência ou não de eventuais danos. As peças porventura danificadas deverão ser ressarcidas conforme preço de tabela, mais uma taxa de serviço também tabelada. A lista de danos a seguir exemplifica, sem esgotar, as possíveis ocorrências:

- peças danificadas por erro de carburação (pistão, cilindro, etc);
- danos externos por manipulação incorreta ou acidente;
- danos à rosca de vela no cabeçote;
- quebra de componentes por ingestão de detritos;
- quebras ou extravios que tenham origem no sistema de arrefecimento, entre outras ocorrências.



Somente após a entrega do cheque-caução à organização o piloto receberá o novo equipamento em troca do danificado. É aconselhável o uso de monitoramento de temperatura por meio de sensor e painel pelo piloto para minimizar o risco de superaquecimento do motor.

Parágrafo 2º - A troca de qualquer equipamento só será permitida em qualquer situação, com a autorização da Mach5 Karting e do Comissário Técnico. Após o sorteio do motor, o piloto só poderá solicitar a sua troca após o mesmo ter sido avaliado em movimento na pista e constatado alguma anormalidade, neste caso a Mach5 Karting procederá à troca através de sorteio na presença de outro competidor. Caso a troca seja durante o treino, o piloto só poderá solicitá-la uma única vez. Durante a competição, os motores trocados, serão revisados e poderão retornar ao sorteio.

Parágrafo 3º - A prioridade de troca é regida pela quebra do motor que não puder ser reparado no local. A troca estará sujeita a disponibilidade de motores. Caso não haja disponibilidade de motor no ato da solicitação para troca, o piloto deverá aguardar a manutenção do mesmo.

Parágrafo 4º - A troca de motor, efetuada por erro de carburação ou qualquer outro motivo, acarretará ao piloto a perda de 5 (cinco) posições no Grid de Largada. Estarão isentas de penalidades as trocas efetuadas pelos seguintes motivos:

- Quebra de biela, pistão ou eixo de biela,
- Fusão da biela ou Rolamento do Carter.
- Espanar a rosca do cabeçote (prisioneiro) que se mantiver devidamente lacrado.

CATEGORIA: MAX

ART. 3º - IDADES E PESOS

3.1.4 Rotax Max: 173 kg

3.1.5 Rotax Max-Masters: 173 kg

ROTAX MAX CHALLENGE 2019 REGULAMENTO TÉCNICO

5.6 Bateria e suporte e fixação Somente as baterias originais Rotax a seguir podem ser utilizadas: As baterias podem ser das marcas YUASA YT7B-BS com ou sem a marca da Rotax, ou ROTAX RX7-12B ou ROTAX RX7-12L de fosfato de lítio ou Marca Vulcania YT7B- BS

(ADENDOS VÁLIDOS A PARTIR DE 18/04/2019)

