

Campeonato Catarinense 2019
Automodelismo Turismo escala 1/10 On road.
Regulamento Desportivo

S U M Á R I O

- 1 – Objetivo**
- 2 – Calendário e local das provas**
- 3 – Cronograma**
- 4 – Inscrições e uso da pista para treino**
- 5 – Procedimentos para as Tomadas de tempo, Semifinais e Finais**
- 6 – Gandulagem**
- 7 – Pontuação**
- 8 – Vistoria técnica**
- 9 – Situação de chuva**
- 10 – Pane no Sistema de Cronometragem**
- 11 – Procedimentos dos mecânicos nos boxes**
- 12 – Penalizações**
- 13 – Protesto**
- 14 – Premiação**
- 15 – Especificações Técnicas**

1. Objetivo:

O objetivo deste regulamento é estabelecer as regras para a realização do Campeonato Catarinense de automodelismo, categoria Turismo, escala 1/10, com motores à combustão. As hipóteses não previstas neste regulamento serão decididas pelo Diretor de Prova e/ou pela Comissão Técnica.

Também procuramos esclarecer aqui os itens a serem vistoriados, nos colocando à disposição para eventuais dúvidas. Esperamos que com esse regulamento todos possam ter as mesmas condições de competitividade, privilegiando deste modo, os melhores pilotos, mecânicos e equipes.

2. Calendário e local das provas:

O calendário de provas do Catarinense 1/10 GP 2019 será o seguinte:

- 1ª etapa – 14/Abril – LEVILL RACING
- 2ª etapa – 09/Junho - AJARC
- 3ª etapa – 22/Setembro - AJARC
- 4ª etapa – 27/Outubro - LEVILL RACING

As provas serão realizadas nas pistas da AJARC, Parque da Expoville, em Joinville/SC e LeVill Racing em Santo Amaro da Imperatriz/SC.

3. Cronograma:

O Cronograma de prova será estabelecido pelo Diretor de prova no sábado do evento, e basicamente, terá o dia do sábado reservado para treinos livres, e o dia de domingo para a realização das tomadas de tempo, semifinais e finais.

O Cronograma detalhado, contendo as atividades e horários, será estabelecido e fixado pelo Diretor de prova, no domingo, no início das atividades.

O Diretor de prova pode promover a alteração do cronograma se julgar necessário, a qualquer momento, para o bom andamento do evento.

4. Inscrições e uso da pista para treino:

As inscrições terão caráter decisivo na realização ou não de cada etapa. Elas poderão ser realizadas antecipadamente, através do e-mail diretoria@ajarc.org.br, ou site www.ajarc.org.br ou no domingo do evento, antes do início das tomadas de tempo, pensando nas etapas que serão sediadas na pista da Ajarc em Joinville, e, no caso em que a etapa tenha sido realizada na pista da Levill Racing, utilizar o link de inscrição que consta no site www.ajarc.org.br

Caso o número de inscrições seja inferior a 5, caberá a decisão de realização da prova ou não ao diretor de prova em conjunto com a diretoria da Ajarc e LeVill Racing

O valor de cada inscrição será de R\$ 100,00.

Obs.: No caso das provas realizadas na Levill Racing, o valor da inscrição realizada até 10 dias antes do evento será de R\$ 100,00, após este prazo o valor passa para R\$ 120,00.

O valor da inscrição não será devolvido caso o piloto tenha algum problema e não consiga participar das tomadas de tempo.

O piloto não sócio da AJARC que desejar utilizar a pista para treino em dia anterior ao sábado de competição deverá pagar uma diária de R\$ 50,00 antes de iniciar qualquer uso da pista.

No sábado e domingo de realização da etapa, os pilotos participantes estão isentos de pagarem a taxa de utilização da pista.

É proibido o uso da pista, durante o sábado e domingo da competição, para pilotos que não forem participar da etapa.

O piloto não sócio da LEVILL RACING que desejar utilizar a pista para treino em dia anterior ao sábado de competição deverá pagar uma diária de R\$ 50,00 antes de iniciar qualquer uso da pista.

As atividades dos pilotos e mecânicos só poderão iniciar-se a partir das 08h00min e poderão estender-se, no máximo, até as 18h00min.

Cada piloto receberá 01 jogo de números (2 adesivos) que deverão ser fixados no para-brisa dianteiro e na traseira direita da bolha. Se o piloto já tiver a sua bolha numerada, e este número não estiver sendo utilizado por nenhum outro piloto, ele não receberá um novo número. Se houver a possibilidade, o piloto poderá escolher o seu número.

Cada piloto só poderá utilizar um carro durante a etapa. O carro só poderá ser trocado por outro mediante análise e autorização do Diretor de Prova. Neste caso o carro danificado ficará retido na área de vistoria até o final da etapa.

5. Procedimentos para Tomada de tempo, Semifinais e Finais:

5.1 Tomadas de tempo:

Antes do início de cada tomada de tempo a pista ficará aberta por 03 minutos, somente para os integrantes do hit, a título de aquecimento.

As tomadas de tempo terão duração de 4 minutos. Havendo até 12 pilotos inscritos, será realizada 1 tomada de tempo. Se o número de pilotos inscritos for superior a 12, o Diretor de Prova irá estabelecer o número de pilotos por tomada de tempo, nunca excedendo a 12 pilotos, e o número de tomadas de tempo, nunca superior a 1 por piloto.

Para fins de definição das posições de largada nas semifinais ou final, será considerada a melhor volta de cada piloto nas tomadas de tempo. Em caso de empate, o critério de desempate será aquele piloto que fez o melhor tempo antes.

A ordem de largada para as tomadas de tempo será a ordem de inscrição. Os pilotos serão chamados nominalmente pelo Diretor de Prova e devem largar dos boxes.

Antes das tomadas de tempo os automodelos devem passar por lacração do chassi pelo Diretor de Prova.

Para as tomadas de tempo os pneus serão de uso livre sempre e quando obedecendo o item **15.14.2** deste regulamento.

5.2 Semifinais:

Se o número de pilotos inscritos for superior a 12, deverão ocorrer semifinais. As semifinais terão duração de 20 minutos e os pilotos serão divididos em grupos de, no máximo, 10 pilotos.

Antes do início de cada semifinal a pista ficará aberta por 03 minutos, somente para os integrantes do hit, a título de aquecimento.

Para a formação do grupo A será utilizado o critério de classificação ímpar nas tomadas de tempo (1º, 3º, 5º, ...). O grupo B será formado pelos pilotos com classificação par (2º, 4º, 6º, ...).

O grid de classificação para as finais será formado pelos 3 primeiros colocados em cada grupo, e as 06 posições restantes serão ocupadas pelos pilotos que fizerem o maior número de voltas entre os dois grupos.

A ordem de largada para a primeira final será formado da seguinte maneira:

1º lugar – 1º colocado no grupo A

2º lugar – 1º colocado no grupo B

3º lugar – 2º colocado no grupo A

4º lugar – 2º colocado no grupo B

5º lugar – 3º colocado no grupo A

6º lugar – 3º colocado no grupo B

7º ao 12º lugar – ordem de classificação por maior número de voltas nos grupos A e B

5.3 Finais:

Antes do início de cada final a pista ficará aberta por 03 minutos, somente para os integrantes do hit, a título de aquecimento.

As provas finais, em número de 2, terão duração de 25 minutos cada uma. As posições de largada para a primeira semifinal serão as posições da tomada de tempo, ou as classificações após as semifinais, quando houver.

Para a segunda final, as posições de largada serão na ordem inversa das posições de chegada na primeira final.

Em cada final os pilotos receberão a seguinte pontuação:

1º lugar – 12 pontos

2º lugar – 11 pontos

...

12º lugar – 01 ponto

A classificação final da etapa será obtida pela soma das pontuações em cada final. Será declarado campeão da etapa aquele piloto que somar o maior número de pontos nas 2 finais, sem descarte.

5.4 Procedimentos de corrida:

5.4.1 Posição no Palanque e Boxes:

A posição no palanque será de livre escolha por parte dos pilotos. Não havendo concordância entre os pilotos, o Diretor de Prova vai chamar os pilotos nominalmente pela ordem de inscrição (para as tomadas de tempo), ou pela ordem de classificação (para as semifinais ou finais) para que cada um escolha a sua posição no palanque.

Os mecânicos deverão se posicionar diretamente abaixo da posição escolhida por seus pilotos. Só será permitido 01 mecânico por piloto.

5.4.2 Frequências de Rádio:

Cada piloto deverá ter, obrigatoriamente, duas frequências diferentes para a inscrição, salvo os que utilizem tecnologia 2.4 GHz. Em caso da ocorrência de frequências iguais durante as tomadas de tempo, o Diretor de Provas deverá chamar os pilotos e propor a troca de frequência dentro do espírito esportivo. Caso não ocorra a troca os pilotos deverão ser separados nos hits de tomadas. Na impossibilidade de dividir em hit´s será feito sorteio para a escolha das frequências.

Nas provas semifinais e finais a preferência absoluta é do piloto que estiver mais bem classificado na etapa, não cabendo recurso.

5.4.3 Sensores:

Todos os pilotos utilizarão obrigatoriamente sensores próprios do tipo Personal Sensor AMB.

Os sensores utilizados serão de total responsabilidade do piloto. Portanto é solicitado ao piloto que faça a correta instalação do sensor no carro.

Durante a prova, caso seja detectado pela Direção de Prova, ou pelo piloto/mecânico, que o sensor não está marcando a volta, o responsável (ou mecânico) pela equipe do piloto envolvido deverá parar o carro no Box, e o carro será retirado da corrida.

5.4.4 Largada:

Nas provas semifinais e finais, o Diretor de Prova fará uma contagem regressiva iniciada em 10 e ao chegar em 4 o ele chamará “carros no chão”, os carros deverão ser colocados no chão pelos mecânicos e estes deverão se afastar para fora da área de passagem dos carros. Os pilotos aguardarão o “start” do Diretor de Prova nos próximos segundos para a largada.

Os carros largarão da pista no estilo Le Mans, na ordem definida nas tomadas de tempo ou nas semifinais.

Fica terminantemente proibido levar o equipamento de start para o grid de largada.

O reabastecimento do carro deve ser feito fora da pista.

Se o motor do carro desligar durante a contagem regressiva, o piloto deverá largar dos boxes, aguardando o último colocado do grid passar para retornar ao Box.

5.4.5 Solicitação de Tempo:

Poderá ser solicitado apenas um pedido de tempo de 10 minutos antes das semifinais ou finais, para reparo de equipamento. Durante este período a pista ficará fechada. Este tempo deverá ser solicitado antes do alinhamento dos carros no grid de largada (dentro dos 3 minutos de aquecimento de pneus, antes do início da contagem).

O piloto que fizer a solicitação de tempo deverá largar na última posição do grid e a sua posição original de largada ficará vaga. Na impossibilidade, ele deverá largar do box, após a passagem de todos os pilotos.

Será dado um novo tempo de aquecimento de 3 minutos para todos os carros, após o final do tempo do pedido de tempo.

5.4.6 Término das Tomadas de tempo, Semi-finais e Finais:

Assim que o Diretor de Prova determinar o final da tomada de tempo ou das provas, nenhum mecânico poderá ter acesso ao carro. Nenhum carro entrará nos boxes, devendo o piloto pará-lo no grid de largada,

onde a Comissão Técnica recolherá todos os carros para realizar a vistoria técnica.

O piloto que por algum motivo abandonar a prova antes do final deve levar seu carro para vistoria assim que abandonar a prova, ou será desclassificado.

Todos os carros devem aguardar a liberação pelo Diretor de Prova ou Inspetor Técnico. O piloto que retirar o carro antes da liberação será desclassificado da tomada de tempo ou prova.

6 Gandulagem:

Os pilotos que não estiverem participando da tomada de tempo, semifinais ou finais deverão atuar como gandulas, mediante chamada nominal do Diretor de Prova. Os pilotos podem ser substituídos por seus mecânicos, ou por outra pessoa de sua equipe, que tenha conhecimento dos procedimentos de corrida e princípios de funcionamento dos automodelos.

O não comparecimento como gandula implicará na desclassificação do piloto.

7 Pontuação:

Cada piloto que estiver inscrito, somará pontos a cada etapa e ao final do Campeonato, será declarado Campeão aquele piloto que tiver o maior número de pontos, descartando a sua pior pontuação.

A pontuação ao final de cada etapa será a seguinte:

1º lugar – 50 pontos

2º lugar – 49 pontos

3º lugar – 48 pontos

4º lugar – 47 pontos

5º lugar – 46 pontos

6º lugar – 44 pontos

7º lugar – 42 pontos

8º lugar – 40 pontos

9º lugar – 38 pontos

10º lugar – 36 pontos

11º lugar – 34 pontos

12º lugar – 32 pontos

A partir do 13º lugar, menos 2 pontos para cada posição.

O piloto que estiver inscrito e não comparecer receberá a pontuação do último colocado menos 2 pontos. No caso de 02 ou mais pilotos inscritos e não participantes da prova, estes receberão a classificação pela ordem de inscrição.

O piloto que largar na pole position na primeira final receberá mais 1 ponto na pontuação final.

Será obrigatório descartar do total de pontos o pior resultado obtido nas 4 etapas. Se o número de etapas realizadas for inferior a 4, não haverá descarte.

No caso de empate entre pilotos na pontuação final do campeonato o critério de desempate será pela ordem: maior quantidade de vitórias; maior quantidade de poles; maior quantidade de 2º lugares e assim sucessivamente até o 12º lugar.

8 Vistoria técnica:

Todos os carros deverão ir para vistoria técnica pelo Inspetor Técnico (indicado no dia da prova pela Comissão Técnica).

O Regulamento Técnico utilizado como referência para a vistoria é o regulamento do Brasileiro de 1/10 GP, divulgado pela FEBARC.

No término das tomadas de tempo, semifinais ou finais nenhum piloto poderá entrar nos boxes com o seu carro, devendo parar no grid de largada, onde somente o Diretor de Prova, a comissão técnica ou o Inspetor Técnico terá acesso aos carros.

O piloto deve colocar seu carro em condições de ser fiscalizado/vistoriado (com o tanque vazio e o sistema elétrico desligado) e pode acompanhar a vistoria técnica, sem interferir no trabalho do Inspetor Técnico.

O carro que não passar pela vistoria técnica está automaticamente desclassificado da etapa. A comissão poderá optar por realizar, ou não, a vistoria técnica em uma ou mais etapas. Os procedimentos utilizados durante a vistoria poderão abordar todos, alguns ou um tópico do regulamento técnico. Se um tópico não for verificado no momento da vistoria e algum dos pilotos desejarem que seja vistoriado, este piloto deverá utilizar o procedimento de “protesto” para garantir a avaliação.

Não será realizada vistoria técnica obrigatória no início das atividades, porém os equipamentos utilizados para esta finalidade estarão à disposição de todos para uma prévia em seus carros. É responsabilidade exclusiva do piloto estar com seu carro dentro das especificações técnicas.

A direção de prova também poderá realizar vistorias técnicas dirigidas a qualquer carro quando ocorrer significativa discrepância dos tempos

comparados entre pilotos do mesmo nível, com as mesmas consequências anteriormente descritas.

No decorrer do evento, caso a Comissão Técnica solicite a vistoria técnica dos componentes internos do motor, o piloto poderá optar que seja feita a vistoria do motor imediatamente ou que ela seja realizada no final do evento, este será lacrado e o piloto deverá apresentá-lo no final do evento para verificação.

Se o piloto deixar de apresentar o motor e/ou houver o rompimento do lacre, o piloto estará automaticamente desclassificado da prova.

Após ter o motor lacrado o piloto decidir trocar de motor, o motor lacrado deverá ser encaminhado para a Vistoria Técnica e ficará em parque fechado até o final do evento.

9 Situação de chuva:

Em situações de chuva, uma prova é considerada completa somente se for realizada uma das provas finais na sua totalidade de duração (25 minutos).

No caso de nenhuma das provas finais terminar, e as tomadas do tempo ou semifinais tiverem sido concluídas, a pontuação recebida pelos pilotos será a da tomada de tempos ou das semifinais.

Caso ocorra chuva antes do início das atividades, ficará a cargo do Diretor de Prova aguardar o tempo que julgar necessário para, se for o caso, dar a prova como encerrada, incompleta, transferida ou cancelada.

Persistindo a chuva, a prova será cancelada e transferida para a próxima data reserva. Se a data reserva já estiver sendo utilizada, a etapa será cancelada.

Caso ocorra chuva durante a competição, caberá ao Diretor de Prova a observância das condições de pista para a decisão de interromper a corrida.

10 Pane no Sistema de Cronometragem:

Serão adotados os mesmos procedimentos para o caso de chuva. Caberá à Organização da Prova a decisão final em caso de dúvidas.

Em todas as situações em que ocorrer a interrupção por motivos de pane no sistema de cronometragem, seja nas tomadas de tempo, nas semifinais ou finais, os carros ficarão em parque fechado, até a liberação por parte do Diretor de Prova para reinício das atividades.

Em todas as situações de pane no sistema de cronometragem a prova será considerada finalizada se ao menos 75% do tempo de prova já tiver transcorrido. Se este percentual não tiver sido atingido, a prova será considerada incompleta.

11 Procedimentos dos mecânicos nos boxes:

Todos os participantes deverão comportar-se de maneira cordial, desportiva e ética, não sendo permitidos palavrões, ofensas gerais ou pessoais e interferências no andamento da competição.

Os mecânicos deverão se posicionar nos boxes correspondentes ao do piloto no palanque. Os pilotos deverão parar os carros no boxe em frente ao seu mecânico.

Os mecânicos somente poderão receber os carros dos gandulas para reparos nas laterais dos boxes ou em área determinada pela organização da prova.

Os mecânicos deverão recolocar os carros na pista de rolagem com a máxima atenção em relação a outros carros que possam estar entrando ou saindo dos boxes, de forma a evitar acidentes ou obstruir estes carros.

Os mecânicos deverão abastecer o carro fora da área da pista e da área de rolagem do box. Não é permitido o abastecimento sobre a mureta de proteção. Caso ocorra derramamento de combustível sobre a pista, os mecânicos devem fazer a limpeza deste combustível imediatamente após a liberação do carro.

Ao final de cada etapa os mecânicos devem deixar a área dos boxes limpa e sem nenhum dos seus equipamentos e ferramentas.

Os mecânicos devem entregar o carro e acompanhar a vistoria, caso solicitado pelo inspetor, no final de cada etapa.

12 Penalizações:

Serão aplicadas, pelo Diretor de Prova, aos pilotos ou membros de sua equipe quando do não cumprimento do regulamento.

Salvo as penalizações previstas que não cabem recurso, as demais caberão recurso por escrito dirigido à Organização, resguardando assim o princípio da ampla defesa.

As penalizações serão divididas em:

12.1 Advertência Verbal ou Drive Thru (A critério do Diretor de Prova)

– O Diretor de Prova comunicará a penalização da seguinte forma:

Piloto XXXX, você esta sendo penalizado com drive thru por

Enquadra-se nessa categoria de penalização os casos que não interfiram na desempenho dos pilotos adversários, como: obstruir, sem insistência, a passagem de piloto mais rápido; tocar um carro adversário de maneira brusca, sem que o mesmo perca sua posição; ou entrar no box em velocidade exagerada.

12.2 Stop and Go – O Diretor de Prova comunicará a penalização da seguinte forma:

Piloto XXXX, “Stop and Go”, você esta sendo penalizado por XXXXXXXX.

Enquadra-se nessa categoria de penalização os casos que interfiram no desempenho dos pilotos adversários, no caso de já ter recebido uma advertência verbal durante a mesma corrida, ou em faltas consideradas graves, como: piloto retardatário obstruir, com insistência, a passagem de piloto mais rápido; usar termos de baixo calão (tanto o piloto quanto integrante de sua equipe); tocar um carro adversário de maneira brusca, acarretando a perda de posição do outro piloto; falta de condições técnicas do equipamento e/ou pilotagem de forma a causar prejuízos (acidentes graves) aos demais pilotos; queima de largada (qualquer movimentação do carro antes da autorização de largada); o piloto/mecânico que for flagrado pelos fiscais de Box ou Diretor de Provas resfriando o motor de seu carro com combustível, álcool ou qualquer outro produto para tentar ligá-lo; obstruir o fluxo nos boxes; parar os carros com os pés; realizar reparos na pista; ou pilotar de forma que interfira no resultado da corrida.

Para cumprir o drive thru o piloto deve entrar pela pista de rolagem dos boxes, passar sem parar em velocidade moderada e segura retornando a pista para continuar a competir. O piloto penalizado terá três voltas para cumprir. Caso falte menos de três voltas para o termino da prova, e o piloto não cumpriu sua penalização, este terá acrescido 10 segundos ao seu tempo, sem direito a recurso.

Para cumprir o Stop and go o piloto deve entrar pela pista de rolagem dos boxes, parar o carro no seu box, o seu mecânico irá levantar o carro por 10 segundos e recolocar na pista de rolagem para retornar à pista. A Direção de Prova somente abrirá a contagem após o mecânico levantar o carro do chão e o mesmo somente poderá largá-lo após autorização da Direção. O piloto penalizado terá três voltas para cumpri-la. Caso falte menos de três voltas para o termino da prova, e o piloto não cumpriu sua penalização, este terá acrescido 10 segundos ao seu tempo, sem direito a recurso.

É proibido qualquer manutenção ou atividade no carro durante o Stop & Go ou Drive Trhu.

12.3 Desqualificação – O Diretor de prova comunicará a desqualificação se: o piloto deixar de apresentar o veículo quando solicitado para a vistoria após as tomadas de tempo, semifinais e finais; o piloto receber 03 Stop and go na mesma etapa; o mecânico levar o equipamento de partida (caixa de start ou similar) para o grid de largada;

12.4 Desclassificação – O Diretor de prova comunicará a desclassificação se: não acontecer o pagamento da taxa de inscrição da etapa; nos casos de agressões verbais descontroladas; no caso de

agressão física e/ou verbal direta, de forma suntuosa e ofensiva, a algum participante do evento, na presença de qualquer testemunha; nos casos de condutas irregulares intencionais e atitude antidesportiva durante a etapa; violar ou substituir qualquer parte do carro sem aviso e autorização da Direção de Prova; passar o sensor na antena de captação do sinal; insistir em manter o carro com algum problema técnico (Ex.: pipa solta ou quebrada, pneu rasgado ou descolado que interfira na estabilidade do carro, etc.) na pista, colocando em risco a posição dos pilotos adversários.

12.5 Suspensão – O Diretor de prova comunicará a suspensão se: houver fraude intencional do regulamento (ex: troca de carro ou chassis sem permissão da direção de prova, troca de pilotos durante o evento); ou na segunda desqualificação durante a temporada.

12.6 Eliminação do Campeonato – O Diretor de prova comunicará a eliminação do campeonato se houver agressão física.

13 Protesto:

Somente será aceito o protesto por escrito e encaminhado em mãos ao diretor de prova.

O protesto pode ser de ordem técnica ou desportiva.

Prazos para encaminhamento do protesto:

Tomadas de tempo: 05 minutos após o término.

Provas semifinais: 05 minutos após o término.

Provas finais: 10 minutos após o término.

Caberá somente ao piloto inscrito solicitar ao Diretor de Prova vistoria técnica suplementar de qualquer carro. Para isso, deverá proceder da seguinte forma:

Pagar uma taxa de três vezes o valor da inscrição da prova;

Preencher um requerimento informando o nome do piloto objeto da solicitação de vistoria.

Caso não seja procedente a reclamação, o piloto solicitante arcará com os custos da vistoria em favor do dono do carro vistoriado. (Ex: inutilização de qualquer peça, pneu, roda, motor, câmbio ou acessório do carro para que a vistoria seja procedida).

Caso seja procedente a reclamação, o Diretor de Prova desclassificará ou desqualificará o piloto envolvido, de acordo com a gravidade do fato, e o requerente não arcará com qualquer custo da vistoria, tendo o valor pago pela taxa de vistoria reembolsada.

A presença dos envolvidos durante a solicitação de vistoria e julgamento é obrigatória.

Todo protesto será respondido por escrito pelo Diretor de Prova.

14 Premiação:

A cada etapa serão premiados com troféus os 03 primeiros colocados.

No final do Campeonato os 03 primeiros colocados também serão premiados com troféus.

15 Especificações Técnicas:

A categoria consiste em carros escala 1:10 200mm Turismo

15.1 Somente um (1) sistema de freio atuante é permitido

15.2. Permitido câmbio de no máximo duas (2) velocidades

15.3. Todo carro deve obrigatoriamente possuir embreagem com desengate e um sistema de freio capaz de parar o automodelo

15.4. Qualquer tanque que não passar na vistoria técnica deverá ser aferido novamente após um período de resfriamento de 15 minutos. Este período somente será necessário em caso de temperatura ambiente superior a 20°C

15.5. Somente permitido o uso de motores 2.11cm³. Os motores devem ser refrigerados a ar, somente 2 tempos. Os motores devem possuir no máximo quatro (4) janelas, incluindo escape. Nenhum tipo de indução forçado é permitido bem como nenhum tipo de transferências ou escape com tempo variável. É permitida somente vela de ignição. São proibidos furos no pistão, com exceção do furo existente para o pino de travamento da biela. No Cilindro são permitidos furos e fendas desde sejam para efeito de lubrificação e que estejam abaixo do ponto morto inferior do motor. Para dirimir qualquer duvida, é considerado furo qualquer buraco que tenha material em toda a sua volta. O diâmetro do carburador deve ser no máximo de 5.50mm

16.6. Capacidade cúbica do motor deve ser de no máximo 2.11cm³ (centímetros cúbicos)

15.7. Partida por recoil opcional (permitida)

15.8. Modificações internas do motor são permitidas desde que atendam os parâmetros dos itens 15.4 e 15.5.

15.9. Sistema de escape:

15.9.1. Diâmetro máximo do tubo de saída de gases: * 5.20mm

15.9.2. Comprimento mínimo do tubo de saída de gases: 10.00mm.
Medido pelo ângulo maior.

15.9.3. O tubo de saída de gases deve ser direcionado na horizontal ou inclinado para baixo somente.

15.9.4. Esta dimensão inclui uma tolerância para levar em conta variações de fabricação de tubos comercialmente disponíveis.

15.10. Peso

15.10.1. Mínimo sem combustível (transponder incluso): 1650,00 gramas.

15.11. Tanque

15.11.1. A capacidade máxima do tanque de combustível (incluindo mangueiras, filtros, etc.): 75cc.

15.11.2. O equipamento de aferição do volume de combustível pode ter a tolerância de +/- 1ml.

15.11.3. Qualquer tanque que não passar na vistoria técnica deverá ser aferido novamente após um período de resfriamento de 15 minutos. Este período somente será necessário em caso de temperatura ambiente superior a 20°C. Obs. O tanque poderá ser retirado do carro e aferido novamente após o período de descanso.

15.12. Bolhas e recortes permitidos: Carrocerias tipo sedan Turismo, 2 ou 4 portas.

15.12.1. O pára-choque dianteiro deve seguir o contorno da carroceria e deve ser instalado para minimizar danos do modelo que possa ser atingido por outro carro. O pára-choque deverá ser fabricado com espuma ou algum material plástico flexível.

15.12.2. A bolha deverá ser fabricada com material flexível e deverá ser devidamente pintada. Todas as janelas devem ser totalmente transparentes sem qualquer pintura ou adesivos

15.12.3. A traseira da carroceria não deve ser cortada acima de 50.00mm medidos a partir do carro suspenso em blocos de 10.00mm. Faróis, lanternas, grades, tomadas de ar e janelas devem contrastar com a pintura do modelo.

15.12.4. São permitidos somente seguintes furos na bolha:

1. Um (1) furo de captação de ar no pára-brisa dianteiro de dimensão máxima de 60.00mm. Este furo não deve adentrar ao teto ou do capô do automodelo.
2. Furo para acesso a vela de diâmetro máximo de 35.00mm. Porém não pode ser interligado a nenhum outro furo.
3. Ambas as janelas laterais dianteiras e o vidro traseiro podem ser removidos para ventilação, exceto as janelas laterais traseiras que devem permanecer intactas.
4. Furo para reabastecimento de diâmetro máximo de 50.00mm (Este furo deverá estar posicionado acima do tanque de combustível e no mínimo 5mm de distância do furo de captação de ar).
5. Pequenos furos para saída de gases do escape, transponder e antena de rádio poderão ser feitos.
6. Nenhum outro furo é permitido.

15.12.5. Santo-Antonio deverá ficar por dentro da carroceria

15.12.6. Nenhuma parte do carro, exceto a saída do escape, postes de fixação da carroceria e o tubo de antena podem estar para fora da carroceria

15.12.7. Não é permitido qualquer acessório aerodinâmico de qualquer natureza sob a carroceria.

15.13. Dimensões gerais

15.13.1. Todas as medidas especificadas são valores máximos ou mínimos.

DIMENSÕES Mínimo (mm) Máximo (mm) Distância entre-eixos 230.00 ~ 270.00

Largura do carro (sem bolha) 170.00 ~ 200.00

Largura do carro (com bolha) 175.00 ~ 205.00

Comprimento do modelo (com carroceria e aerofólio) 360.00 ~ 460.00

Altura do carro (medida do ponto mais alto do teto da carroceria com o carro suspenso em blocos de 10.00mm) Mínimo de 120.00 e Máximo de 175.00

Largura do aerofólio 125.00 ~ 200.00

Corda do aerofólio - 50.00 Lateral da asa: 35.00mm x 50.00mm

Excesso da asa (traseira) 10.00 Diâmetro da roda (excluindo o pneu) 46.00 ~ 50.00 + 1mm de tolerância Largura da roda - 30.00 + 1mm de tolerância

15.13.2. Aerofólio

1. Uma (1) asa ou um (1) spoiler pode ser instalado no carro (caso o modelo original em escala real possuir, será permitido fazer o mesmo), ambos devem ser fabricados com material flexível. A medida da ASA (corda) não pode ser maior do que 50mm. O excesso da asa não deve ser maior do que 10.00mm no seu ponto extremo, medido a partir do centro do pára-choque do modelo. (A pintura da Asa é opcional)

2. A altura da asa pode ser ajustável, porém a asa e as laterais da asa não podem ultrapassar a altura do teto do carro. As asas devem ser moldadas, são proibidas asas feitas com chapa lisa ou dobrada manualmente.

15.13.3. Assim que o Diretor de Prova determinar o final da prova, nenhum mecânico poderá ter acesso ao carro. Nenhum carro entrará nos boxes, devendo o piloto parar seu carro no grid de largada, onde o Diretor Técnico recolherá os carros dos os carros para proceder a vistoria técnica final. O piloto deverá aguardar a liberação pelo diretor de prova. O piloto que retirar o carro antes do tempo determinado será desclassificado.

15.14. Pneus

15.14.1. Podem ser utilizados pneu de borracha e/ou espuma. Qualquer que seja o material, não deverá danificar a superfície da pista.

15.14.2. Está PROIBIDO o uso de qualquer tipo de Aditivo nos pneus, causando desqualificação da prova que participou. Qualquer suspeita de uso de aditivo nos pneus, os organizadores antes do início das tomadas de tempo ou provas subfinais e finais, farão o uso de álcool nos pneus para eliminar os resíduos dos aditivos nos pneus.

15.15. Combustível

15.15.1. metanol + nitrometano + óleo. Percentual de nitrometano livre. Somente dois (2) servos são permitidos. Silenciador: Silenciador do tipo INX Box modelo aprovado pela IFMAR. Uso Obrigatório a partir de Abril/2010.

15.16. Não permitido

15.16.1. Freio independente nas duas ou nas quatro (4) rodas.

15.16.2. Refrigeração líquida do motor.

15.16.3. Sistemas hidráulicos.

15.16.4. Mais do que dois (2) servos.

15.16.5. Câmbio com mais de duas (2) velocidades.

15.16.6. Não é permitido o uso de giroscópios eletrônicos.

15.16.7. Não é permitido o uso de travas de engate rápido nas rodas. Para o travamento das rodas é permitido somente o uso de parafusos ou porcas auto-travante e/ou parafusos desde que não excedam para a largura da roda.

Joinville, 01 de fevereiro de 2019.

Diretoria da AJARC Comissão de Corrida

Diretoria da LEVILL RACING Comissão de Corrida