



## **BULLETIN TECHNIQUE 2010 - 1 PROTECTION ARRIÈRE APPLICATION : 14 MAI 2010**

Pour toutes les classes comprises dans le Challenge Rotax Max Canadien, les karts doivent être muni d'un système de protection arrière.

### **1. Rotax DD2 / DD2 Masters**

Tel que décrit à l'article 3.1 du règlement technique 2010, le Système de Protection des Pneus arrières Rotax doit être utilisé dans ces deux catégories.

### **2. Rotax Max Junior / Rotax Max / Rotax Max Masters**

La protection arrière est obligatoire et doit être homologuée par la CIK-FIA.

La protection arrière doit être en plastique de type monobloc creux et ne doit présenter aucun danger pour la sécurité. La structure doit en outre être en plastique coulé sans garniture de mousse et l'épaisseur de la paroi doit être constante afin que sa résistance soit uniforme.

Elle ne doit à aucun moment être située au-dessus du plan passant par le haut des pneus arrière.

La(les) surface(s) de la protection arrière doit(vent) être uniforme(s) et lisse(s) ; la protection arrière ne doit pas comporter de trous ou découpes autres que ceux nécessaires à sa fixation et/ou présents lors de l'homologation.

Écart entre l'avant de la protection arrière et la surface des roues arrière 15 mm minimum, 50 mm maximum.

Largeur minimum : 1 340 mm.

Largeur maximum : celle de la largeur arrière hors-tout, à tout moment et dans toutes les conditions.

Garde au sol : minimum 25 mm, maximum 60 mm en 3 emplacements minimum d'une largeur minimum de 200 mm, situés dans le prolongement des roues arrière et l'axe médian du châssis.

Elle doit être d'une hauteur de 200 mm minimum au-dessus du sol et présenter à l'arrière une surface verticale (+0°/-5°) de 100 mm minimum de haut immédiatement au-dessus de la garde au sol, mesurée en 3 emplacements minimum d'une largeur minimum de 200 mm, situés dans le prolongement des roues arrière et l'axe médian du châssis (Protection arrière, dessin technique n°2c en annexe).

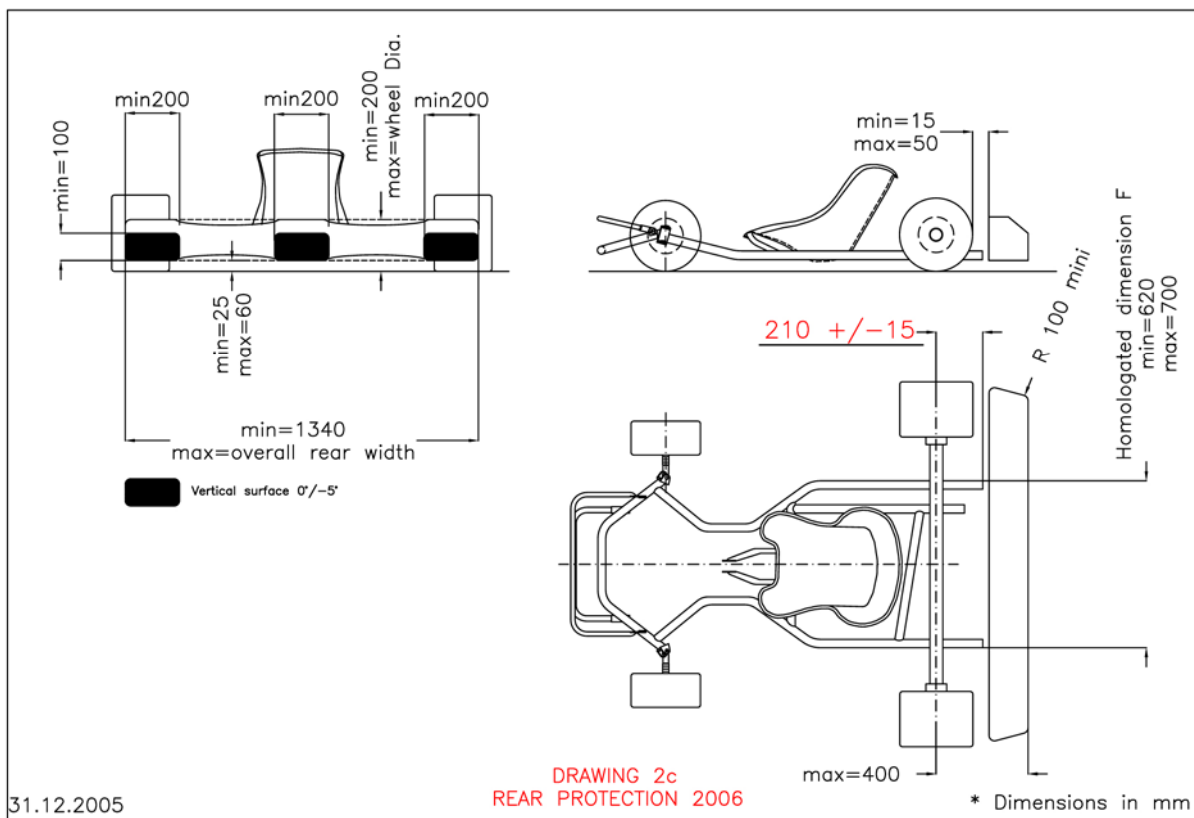
Porte-à-faux arrière : 400 mm maximum.

L'ensemble doit être fixé au cadre en 2 points minimum par des supports homologués avec la protection et réalisés en plastique, acier ou aluminium (éventuellement par un système souple) sur les 2 tubes principaux du châssis, ou sur le pare-chocs actuel (barre supérieure et barre anti-encastrement, Article 2.5.2 du Règlement technique CIK-FIA), et il doit pouvoir être monté sur tous les châssis homologués (respect des cotes F homologuées variant de 620 à 700 mm).

L'utilisation d'un carénage arrière intégral répondant aux dimensions physiques du pare-chocs arrière rend facultatif le montage de la barre anti-encastrement et de la barre supérieure.

A tout moment et dans toutes conditions, la protection arrière ne doit jamais dépasser du plan extérieur des roues arrière.

### Dessin Technique No 2c CIK-FIA : Protection arrière



### 3. Rotax Micro-Max / Mini-Max

La protection arrière doit être en plastique ou en acier aimanté et sa construction ne doit présenter aucun danger pour la sécurité.

L'ensemble doit être fixé au cadre en 2 points minimum par des supports réalisés en plastique, acier ou aluminium (éventuellement par un système souple) sur les 2 tubes principaux du châssis, ou sur le pare-chocs actuel (barre supérieure et barre anti-encastrement, Article 2.5.2 du Règlement technique CIK-FIA).

La protection arrière doit couvrir au minimum 50% de chacune des roues arrière (assemblage de la jante et du pneu) à tout moment. La mesure doit être faite à partir de la ligne centrale du pneu.

A tout moment et dans toutes conditions, la protection arrière ne doit jamais dépasser du plan extérieur des pneus ou des jantes arrière, quelque soit l'élément le plus à l'extérieur.