

REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO DEL LeCont TROPHY DD-2 y DD-2 SILVER 2020.

Art.1. MOTOR.

Los únicos motores autorizados son:

- Rotax DD-2 con **precintos Rotax**. Se admiten los motores "NO EVO", EVO y versiones 2019 y 2020, así como combinaciones de material EVO sobre motores "NO EVO". Los motores que se empleen en cada prueba deberán estar precintados por Rotax o por alguno de sus agentes autorizados en España o Portugal y disponer del pasaporte de dicho precinto. La falta, rotura o manipulación del precinto original podrá ser sancionado por los comisarios deportivos hasta con la descalificación de la prueba.
- Carburador DELL'ORTO VHSB 34.
- Queda prohibida cualquier tipo de preparación en cárteres, cilindro, pistón o culata, cualquier rasgadura, pulimento o similar será considerada como preparación y conllevará la exclusión automática de la manga o carrera.
- Cualquier motor podrá ser verificado a propuesta del Delegado Técnico de la FACV.

1.1. Filtro de aire. Todos los filtros de Aire deberán llevar su esponja o derivado, de lo contrario será motivo de sanción.

1.2. El motor deberá cumplir las especificaciones establecidas en el Reglamento técnico de series Rotax (FADA) 2019/2020, a excepción de:

- La carburación (chicle, chimenea y aguja) será libre.
- Refrigerado por agua o líquido refrigerante.
- La medida del squish para todas las versiones del motor Rotax DD-2 ha de ser de 1.3mm.
- El resto de características será lo marcado en el reglamento de las Series Rotax.

1.3. Escape, será el homologado y cumplirá con las características establecidas en el reglamento técnico de series Rotax (FADA) 2019/2020 para esta categoría.

1.4. Aceite y gasolina:

El aceite obligatorio a utilizar por todos los participantes será de la marca Xeramic, modelo SYNMAX (sintético), el porcentaje obligatorio será 2,5%, el precio al cual se suministrará el aceite durante el meeting será de 16€ IVA incluido con un máximo de 3 botes por meeting y piloto en la empresa Marlonkart, no siendo obligatoria la compra en la misma. La Gasolina del Meeting será indicada en el reglamento particular de cada prueba. No está permitido añadir otro líquido o cualquier tipo de «power-boosting» en la gasolina.

Art.2. CHASIS.

Serán válidos todos los chasis homologados en el periodo actual y en el periodo anterior.
Frenos cerámicos NO autorizados.

Art.3. NEUMÁTICOS.

3.1. Neumáticos Slick LeCont LO. Se establece un máximo de 1 juego nuevo por participante por meeting, a comprar al suministrador RODAKART al precio de 160€, iva incluido. Para los entrenamientos libres oficiales de cada meeting, sólo se podrá utilizar neumáticos **Le Cont** propiedad del piloto.

3.2. Neumáticos lluvia: LeCont SV1. Se establece un máximo de 1 juego por participante por meeting, a comprar al suministrador RODAKART al precio de 175€, iva incluido, para su uso obligatorio en los entrenamientos oficiales cronometrados y en las carreras, si así lo indicase el director de carrera.

Art.4. PESOS.

El peso mínimo en orden de marcha será de **173** kg.

Art.5. ADQUISICIÓN DE DATOS Y TELEMETRÍA.

- Se autorizarán dispositivos (tipo Alfano) con los siguientes sensores: uno de régimen de motor, uno de temperatura de agua, uno de temperatura de escape, uno de velocidad, uno de GPS y otro de tiempo por vuelta, así como una toma de alimentación a batería.
- Los sistemas de telemetría están prohibidos.
- En el caso concreto de las cámaras de grabación, sólo serán autorizadas en los entrenamientos libres oficiales. El uso en los entrenamientos cronometrados y las carreras está prohibido. Salvo que sean instaladas por la FACV.

Art.6. MATERIAL UTILIZABLE.

Por cada meeting y piloto inscrito, los concursantes podrán utilizar, dentro de la normativa vigente, como máximo el siguiente material:

CHASIS 1 (*)
MOTORES 2 (**)
JUEGO NEUM. SLICK 1 (***)

(*) En el caso de un incidente constatado durante la prueba y ante una imposibilidad manifiesta de reparación del chasis verificado, será posible solicitar la sustitución del chasis a los Comisarios Técnicos. El concursante podrá solicitar la sustitución del chasis, exclusivamente una por piloto y por mitin, siempre por uno de la misma marca, modelo y especificaciones técnicas que el verificado inicialmente, previa petición escrita a los Comisarios Técnicos, quienes procederán a una revisión técnica del mismo y determinarán si procede su sustitución.

(**) En el caso de un incidente constatado durante la prueba y ante una imposibilidad manifiesta de reparación del motor verificado, será posible solicitar la sustitución del motor a los Comisarios Técnicos. El concursante podrá solicitar la sustitución del motor, exclusivamente una por piloto y por mitin, previa petición escrita a los Comisarios Técnicos, quienes procederán a una revisión técnica del mismo y determinarán si procede su sustitución.

(***) Eventualmente se podrá autorizar un neumático de repuesto, con la obligación de devolver el neumático cambiado al Comisario Técnico. El cambio tiene que ser pedido obligatoriamente por escrito al Comisario Técnico. La autorización firmada debe presentarse al organizador.