

REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO DEL I LeCont TROPHY JUNIOR.

Principios generales.

1.- Motor.

Los motores autorizados para el I LCT Junior serán: el motor marca Iame X30 Junior de acuerdo a las características técnicas descritas en la ficha de homologación vigente en el reglamento técnico del campeonato de España 2020 para esta categoría, además, se autorizará a participar con el carburador Tryton HB27-C 27mm utilizado hasta 2017:

Rotax Junior precintado CON PASAPORTE. Con carburador "VHSB 34" troquelado y "QD" o "QS" grabado en la carcasa.

Rotax Junior EVO precintado CON PASAPORTE. Con carburador "VHSB 34" troquelado y "QD" o "XS" grabado en la carcasa.

Rotax Junior Versión hasta 2020 según reglamento series 2019/2020.

Art.1. MOTOR

1.1 Motor: Se entiende por motor el bloque completo del motor e incluye bobina y carburador.

- Bujía
- Cableado completo y botones
- Escape
- Batería y soporte de batería
- Cargador de batería
- Muelles de escape

1.1.2 Características motores Rotax Junior:

- Rotax Junior precintado (con pasaporte) por distribuidor en España o Portugal.
- Squish mínimo: 1.2 mm
- Escape: deberá ser el homologado, cualquier manipulación será objeto de sanción.
- Las combinaciones de material "EVO" y "NO EVO" están permitidas.
- El resto de características será lo marcado en el reglamento de las Series Rotax.

1.2. Transmisión:

- Cadena. Estándar paso 219.
- Piñón de salida y Corona: LIBRE

1.3. Embrague: Centrifugo en seco, descrito en la ficha de homologación.

1.4. Sistema arranque

1.4.1. El sistema de arranque será de tipo eléctrico a bordo, alimentado con batería y con sistema de parado, accionables ambos por el piloto a bordo en posición normal de conducción.

1.4.2. Batería: La batería será del tipo seco. Queda prohibido salir a pista sin batería.

1.5. Bujía: Será obligatoria la arandela que queda entre la bujía y la culata.

Es responsabilidad del PARTICIPANTE disponer de la/s bujía/s homologadas necesarias durante los meetings.

1.6. Aceite y gasolina:

El aceite obligatorio a utilizar por todos los participantes será de la marca Xeramic, modelo SYNMAX o CASTOR en un porcentaje LIBRE, pero cada concursante deberá especificar dicho porcentaje en el pasaporte técnico que se entregará en las verificaciones técnicas. 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.

1.7. Bujía: Será obligatoria la arandela que queda entre la bujía y la culata.

Es responsabilidad del PARTICIPANTE disponer de la/s bujía/s homologadas necesarias durante los meetings.

1.8. Filtro de gasolina. Será voluntario colocar el filtro entre el depósito y la bomba

1.8. El radiador. El único permitido es el original Rotax o Iame en su caso está autorizado a utilizar líquido refrigerante en los motores Rotax y prohibido en motores Iame X30, en este último caso debe ser agua destilada o de la red.

1.9. Escape. Sólo será autorizado el escape original Rotax o Iame en su caso (CEK 2020), sujetado por dos muelles (el silencioso soldado está prohibido). Para fijar el escape al cilindro se deben de utilizar solamente muelles originales Rotax o Iame en su caso, y solo se permite como máximo la utilización de cuatro muelles. No es permitida la utilización de cables. Se permite una sonda de temperatura en el escape, a 50 mm del cono de entrada del escape.

El aislante de ruido es obligatorio y debe ser original ROTAX o Iame en su caso. Solamente se puede usar una unidad de aislante de ruido. Solo se permite soldar el escape en caso de reparación de una fuga de gases.

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

Art.2. CHASIS

2.1. Chasis homologados CIK o RFEA. Serán válidos todos los chasis homologados en el período actual y en el período anterior.

2.2. Frenos: Para las categorías Junior, está prohibido cualquier sistema de frenado en las ruedas delanteras.

2.3 Discos de freno cerámico prohibido.

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 **LeCont** 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

4.1. El peso mínimo:

- En orden de marcha con Motor X30 Junior será de **145** kilos.
- En orden de marcha con Rotax Junior será de **152** kilos.

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.
- Todo sistema de comunicación por radio entre conductores en pista y cualquier entidad está prohibida.
- 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 éstas hayan sido instaladas por la FACV.
- Los sistemas de telemetría están prohibidos.

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.

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