

REGLAMENTO DEPORTIVO ESPECÍFICO DEL CAMPEONATO DE LA COMUNIDAD VALENCIANA CADETE - PROFILTEK-CIRCUIT 2011.

1. DEFINICIÓN DEL COMITÉ ORGANIZADOR

DOBLEPISTA, S.L. como promotor y CIRCUITO DEL MOTOR Y PROMOCIÓN DEPORTIVA, S.A, a través de la ESCUELA DE KARTING PROFILTEK-CIRCUIT (en adelante, la ESCUELA), organizan el Campeonato de Karting de la Comunidad Valenciana Cadete - Profiltek-Circuit **2011** (en adelante, Campeonato Cadete) que se regirá por el presente reglamento.

2. REGLAMENTACIÓN

2.1. Serán de aplicación por orden de prelación:

- Las Prescripciones Comunes de Campeonatos, Copas y Trofeos de la Comunidad Valenciana
- El Reglamento Deportivo de Karting de la Comunidad Valenciana.
- El Reglamento Técnico de karting de la Comunidad Valenciana.
- El presente Reglamento Deportivo y Técnico Específico.
- El Reglamento Particular de cada prueba.

2.2. El C.D.I. será de aplicación con carácter prioritario en los aspectos generales, de procedimiento, reclamación y apelación.

2.3. Todos los concursantes y participantes se comprometen a respetar estos Reglamentos por el mero hecho de su inscripción en cualquiera de las pruebas puntuables para el Campeonato.

2.4. El Campeonato Cadete se disputará los sábados y domingos de cada meeting. Se realizarán cuatro sesiones de entrenamientos libres oficiales (las tres primeras sesiones tras haber abonado sus derechos de participación según Art. 3.5 del presente reglamento) , 2 entrenamientos oficiales cronometrados, 2 carreras y Ceremonia de Pódium.

3. LICENCIAS Y EDADES.

3.1. El Campeonato Cadete está reservado a deportistas provistos de licencia "CD", y que durante el año 2011 cumplan 11, 12 ó 13 años. Los pilotos que cumplan 14 años durante 2011 no serán admitidos.

3.2. Los boletines de inscripción deberán ser remitidos a la Organización antes de las 20:00h del lunes anterior a la prueba.

3.3. Los costes de la categoría cadete para la temporada 2011 serán los siguientes:

- Opción **A**: 3.650 euros (aceptando la publicidad obligatoria designada por la Organización).
- Opción **B**: 4.850 euros (no aceptando la publicidad obligatoria designada por la Organización).

3.4. Ambas opciones incluyen lo siguiente:

- Inscripciones a los 6 meetings.
- Uso del motor de sorteo.
- **3** juegos de neumáticos de seco para toda la temporada, a utilizar en los entrenamientos oficiales cronometrados y las carreras. La no participación en los entrenamientos oficiales cronometrados, conlleva la pérdida de este derecho.
- Un juego de neumáticos de agua.

3.5. El coste de la inscripción a un sólo meeting se establece en 730 euros (aceptando la publicidad obligatoria designada por la Organización), o 930 euros (no aceptando la publicidad obligatoria designada por la Organización), e incluye lo siguiente:

- Inscripción al meeting.
- Uso del motor de sorteo.
- 1 juego de neumáticos de seco, a utilizar en un mínimo de dos meetings, y quedará mientras tanto en custodia del Organizador. Este juego de neumáticos estará sometido a lo estipulado en el art. 3.4 del Reglamento Técnico Específico del Campeonato Cadete.

3.6. Los derechos de participación en las tres primeras sesiones de los Entrenamientos Oficiales no Cronometrados se establecen en 50 € que se abonarán al organizador el día de su celebración.

4. PRUEBAS PUNTUABLES Y CLASIFICACIÓN.

4.1. EL Campeonato Cadete se disputa en 6 meetings. Se considera meeting, un evento organizado y que sea constituido por entrenamientos oficiales no cronometrados, entrenamientos oficiales cronometrados y dos carreras. El primer entrenamiento cronometrado formará la parrilla de la primera carrera, y el segundo

entrenamiento cronometrado la de la segunda carrera. La clasificación del Campeonato Cadete se establecerá sumando los puntos conseguidos en cada una de las carreras.

4.1.1. Puntuarán de la siguiente manera:

1º, **35 puntos**; 2º, **30**; 3º, **28**; 4º, **27**; 5º, **26**; ... y así sucesivamente.

4.1.2. En cada meeting se concederán 3 puntos suplementarios al piloto que obtenga el mejor tiempo en cada uno de los entrenamientos oficiales cronometrados.

4.1.3. Para la clasificación final del Campeonato se retendrán los resultados de todas las carreras celebradas **menos dos**.

4.1.4. Las exclusiones nunca serán resultados a descontar.

4.1.5. Se declarará campeón o vencedor al piloto que sume el mayor número de puntos en la clasificación final.

4.1.6. El Campeonato se declarará desierto si no se celebran un mínimo de 8 carreras.

4.1.7. Los pilotos que **sólo** se inscriban a los **dos** últimos meetings **o a uno de estos**, no puntuarán ni bloquearán posiciones en las Clasificaciones del Campeonato. Esta norma no afecta a la ceremonia de pódium.

4.1.8. Los posibles empates finales se resolverán según el art. 45.3 del Reglamento Deportivo del Campeonato de Karting de la Comunidad Valenciana 2011.

4.1.9. La participación en una carrera será considerada como tal, cuando el piloto tome la salida, al menos, en los entrenamientos oficiales cronometrados.

5. TROFEOS

5.1. A la conclusión de cada carrera, o en su defecto, a la finalización de la segunda carrera, se realizará la ceremonia de entrega de premios en el Pódium a los tres primeros puestos de la clasificación de cada carrera.

5.2. Los pilotos deberán asistir a la ceremonia de entrega de trofeos ataviados con sus monos de competición, a fin de recibir los premios.

5.3. La no asistencia a la entrega de trofeos, sin justificación supondrá la pérdida de los mismos.

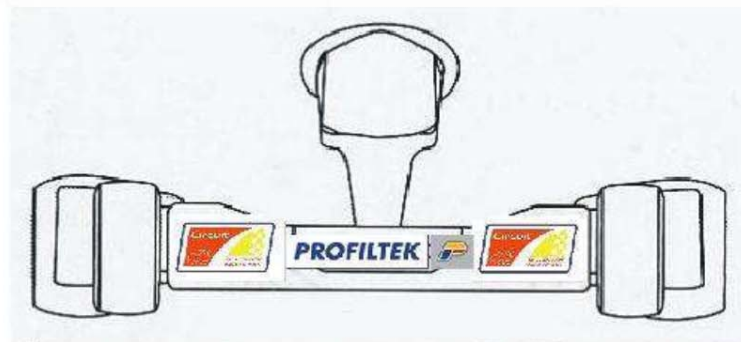
6. CLASIFICACIÓN FINAL

6.1 Será declarado campeón del Campeonato Cadete el piloto que más puntos sume en la clasificación final.

7. PUBLICIDAD

7.1 La publicidad obligatoria a mostrar en el kart de cada participante será la establecida por el comité organizador, según las siguientes figuras. El comité organizador se reserva el derecho de modificar o añadir otro tipo de publicidad, que se detallaría en anexo posterior al presente reglamento. Asimismo, se deberá cumplir el artículo 9 de las prescripciones comunes. Se publicará un anexo con imagen de la publicidad obligatoria.

ANEXO I - PUBLICIDAD OBLIGATORIA CAMPEONATO CADETE.



ANEXO II - PUBLICIDAD OBLIGATORÍA COPA CADETE.



REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO DEL CAMPEONATO DE LA COMUNIDAD VALENCIANA CADETE - PROFILTEK-CIRCUIT 2011.

Principios generales.

1.- Motor. Suministrador y sistema de utilización

El motor autorizado para el Campeonato Cadete será el motor marca IAME, modelo Parilla Puma 85, homologado por la RFEA y de acuerdo a las características técnicas descritas en la ficha de homologación vigente, y siempre bajo el régimen de precintado oficial descrito en este reglamento. Los únicos motores autorizados a participar, serán los precintados por el Suministrador autorizado, mediante precinto oficial de la FACV, que procederá a su control en las verificaciones.

2.- Suministro de motores

El suministrador autorizado de motores y recambios será la empresa Circuito del Motor y Promoción Deportiva S.A. (en adelante CMPD S.A.). Se establece la adjudicación, por sorteo realizado ante los Comisarios Técnicos, de un (1) motor por participante y por meeting.

3. Mantenimiento, reparación y precintado

Cualquier reparación o manipulación del motor que implique la rotura del precinto oficial, implicara un nuevo proceso de control de especificaciones técnicas y control de potencia, siendo el suministrador CMPD S.A. el único habilitado para llevarlo a cabo.

En el caso de una rotura de motor durante la prueba, el Suministrador será el único autorizado a realizar la reparación necesaria para su correcta puesta en funcionamiento. En el supuesto de que el motor no pudiera ser reparado adecuadamente, cuestión que deberá ser determinada por el Suministrador y los Comisarios Técnicos de la prueba, y sólo en ese caso, el concursante será autorizado a la sustitución de la unidad, mediante petición al suministrador de motores CMPD S.A.

4. Recambios

El suministrador autorizado será el encargado del suministro de recambios originales.

5. Asistencia técnica

El Suministrador ofrecerá, en todas las pruebas, un servicio de asistencia técnica, motores de recambio y recambios.

6. Infracciones

Cualquier infracción al presente reglamento de motores, manipulación de los motores, sus precintos y/o modificación de las características del motor suministrado así como el uso negligente del mismo, será consideradas faltas graves y conllevaran la exclusión inmediata del meeting, en cualquiera que sea el momento de constatación de la infracción.

Art.1. MOTOR.

Art.1.1. Motor: No se podrán modificar los ángulos y distancias de piezas o elementos susceptibles de variar el rendimiento del motor (por ejemplo, escapes).

Art.1.2. Transmisión:

- Cadena. Tipo paso mini.
- Piñón de salida: 10 dientes. Corona: 78, 79, 80, 81 u 82 dientes. En el reglamento particular de cada prueba se especificará la corona o coronas autorizadas.

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

Art. 1.4. Sistema arranque: El sistema de arranque será de tipo eléctrico a bordo, alimentado con batería exclusivamente para el arranque, con sistema de parado, accionables ambos por el piloto a bordo en posición normal de conducción.

1.4.1. Batería.

- La batería será del tipo seco.
- Queda prohibido salir a pista sin batería.

Art. 1.5. Aceite: El aceite obligatorio a utilizar por todos los participantes será de la marca Xeramic, modelo Castor en un porcentaje del 5%.

Art. 1.6. Bujía: Únicamente está autorizada la bujía, sin permitirse modificación alguna:

- NGK, grado térmico BR10EG.
- La pipa de la bujía, será la entregada junto al motor por el suministrador.
- No se entregará bujía con el motor de sorteo. Es responsabilidad del PARTICIPANTE disponer de la/s bujía/s homologadas necesarias durante la temporada.

Art.2. CHASIS.

2.1. Chasis: Ficha de homologación.

- Chasis Homologados RFEDA.
- Serán validos todos los chasis homologados en el periodo actual.

2.2. Características generales.

2.2.1. Numero de tubos.

- Tubos de material magnético.
- El número de tubos principales del chasis será de 6, considerándose como tales a los mayores de 20 mm. de diámetro y/o 150 Mm. de longitud, y con un máximo de 8 curvas en los mismos.
- Se autoriza la inclusión de una 9ª curva, exclusivamente en el tubo paralelo longitudinal destinado a la sujeción del motor.

2.2.2. Dimensiones tubo: El diámetro de los tubos principales del chasis debe ser de 28 Mm. y 2 mm. de espesor (+-0,1 Mm.), sin considerar la pintura del mismo.

2.2.3. Distancia entre ejes: La distancia entre ejes, será de 950 mm. +/- 5 Mm.

2.2.4. Barras estabilizadoras: No están autorizados los sistemas de barras estabilizadoras amóviles, o cualquier sistema de control de flexión del chasis.

2.2.5. Ancho total vía - Máximo: Ancho máximo de vías, será de 1.200 mm.

2.3. Eje delantero.

2.3.1. Avance: Libre. Se autoriza el uso de excéntricas para su regulación.

2.3.2. Caída: Libre. Se autoriza el uso de excéntricas para su regulación.

2.4. Eje trasero.

2.4.1. Eje Trasero.

- Material magnético.
- Eje trasero con diámetro de 30 Mm., taladrado no macizo y con un espesor mínimo de 4,9 mm. y máximo de 5,2 Mm., excepto en los chaveteros.
- La longitud máxima del eje trasero será de 1.060 mm.

2.4.2. Apoyos eje trasero: Eje trasero con dos puntos de apoyo/rodamientos.

2.4.3. Vía trasera: El ancho máximo de la vía trasera será de 1.200 mm.

2.5. Paragolpes.

2.5.1. Delantero: Según el Reglamento Técnico de Karting, Art. 2.7.4.

2.5.2. Trasero: Según el Reglamento Técnico de Karting, Art. 2.7.4.

2.5.3. Laterales: Según el Reglamento Técnico de Karting, Art. 2.7.4.

2.6. Bandeja delantera: Según el Reglamento Técnico de Karting Art. 2.7.4.4.

2.7. Carrocería.

- La carrocería estará formada por un carenado delantero y un panel frontal, dos pontones laterales y un carenado trasero.

- La carrocería deberá estar de acuerdo al artículo 2.8 del Reglamento Técnico de karting de la C.V. y al dibujo técnico nº 2 B debiendo respetar en todo momento el objetivo de seguridad reflejado en este artículo y sin presentar cortes o modificaciones que alteren su capacidad de absorción de impactos.
- Respetando los conceptos indicados, las medidas de la carrocería estarán ajustadas y adecuadas a las medidas de los chasis de la categoría.
- Como referencia se pueden utilizar los conceptos marcados en los Dibujos Técnicos Nº 2-b, sin tener en consideración las medidas expresadas (solo aplicables a categorías CIK o similares).
- La protección trasera no podrá superar en ningún momento el ancho máximo trasero establecido en la categoría (1200 mm para cadete) y deberá estar fabricada en material plástico.
- No será necesario que esté homologada CIK-FIA.

2.8. Frenos.

2.8.1. Sistema frenos: Mecánico o Hidráulico, actuando exclusivamente en las ruedas traseras, según Ficha de Homologación.

2.8.2. Material Disco: Material magnético o hierro fundido.

2.9. Asiento.

2.9.1. Protección soportes: Según el art. 2.14. del Reglamento Técnico de Karting.

2.9.2. Números soportes: Limitado a 4 puntos en el chasis y 2 puntos de refuerzo/apoyo.

2.10. Deposito combustible.

2.10.1. Depósito combustible: Deposito con 5 litros de capacidad.

2.10.2. Sistema montaje rápido: Recomendado instalar un sistema de desmontaje rápido.

2.11. Cubrecadenas: Deberá existir un sistema cubrecadenas que ofrezca una protección eficaz del desarrollo y la cadena.

2.12. Llantas.

2.12.1. Llantas: 5 pulgadas diámetro. (Dibujo Técnico nº 4)

2.12.2. Aleación llantas: Llantas en aluminio, con exclusión de magnesio o electrón.

2.12.3. Ancho máximo llanta/neumático delantero.

- El ancho máximo de la rueda delantera completa y montada (llanta y neumático montado) será de 115 mm. y un mínimo de 105 mm.
- No está permitida la utilización de distanciadores o inserciones entre el neumático y el borde de apoyo de la llanta.
-

2.12.4. Ancho máximo llanta/neumático trasero.

- El ancho máximo de la rueda trasera completa y montada (llanta y neumático montado) será de 150 mm. y un mínimo de 140 mm.
- No está permitida la utilización de distanciadores o inserciones entre el neumático y el borde de apoyo de la llanta.

2.12.5. Sistema retención neumático DL/TR: Opcional.

Art.3. NEUMÁTICOS.

3.1. Neumáticos Slick BRIDGESTONE YJL: **3** juegos por participante para toda la temporada, marcados por la Organización, que se entregarán en el primer, tercer y quinto meeting, permaneciendo el resto del tiempo bajo custodia del organizador. Su uso será obligatorio en los entrenamientos oficiales cronometrados y en las carreras. Para los entrenamientos libres oficiales de cada meeting, sólo se podrá utilizar neumáticos BRIDGESTONE YJL propiedad del piloto. Para este fin, el Organizador dispondrá de un servicio de suministro de dichos neumáticos en cada carrera.

3.2. Neumáticos de lluvia: BRIDGESTONE YFD. El piloto podrá utilizar tantos juegos como estime oportunos durante la temporada, tanto para las mangas de entrenamientos oficiales no cronometrados, como para los cronometrados y las carreras. Será responsabilidad del PARTICIPANTE disponer de los neumáticos de lluvia que pueda necesitar para cada meeting de la temporada. Para aquellos participantes que se inscriban a la temporada

completa, se les entregará en el primer meeting un juego de neumáticos de agua cortesía del Circuito del Motor y Promoción Deportiva, S.A.

Los neumáticos de agua no permanecerán depositados en el Parque de neumáticos.

3.3. No está permitida la utilización de separadores o inserciones entre el neumático y el borde de apoyo de la llanta.

3.4. En caso de que un participante se inscriba a un único meeting, deberá hacer uso de los neumáticos oficiales suministrados por la Organización de la siguiente manera:

- Inscripción al 1º, 3º, o 5º meeting: el participante estrenará un juego de neumáticos de seco en las mismas condiciones que el resto de participantes.
- Inscripción al 2º, 4º ó 6º: el participante quedará obligado a utilizar el juego de neumáticos de seco oficial desde la primera tanda de entrenamientos oficiales no cronometrados, con el objetivo de igualar el desgaste de los neumáticos de todos los participantes. El incumplimiento de esta norma será sancionado con la pérdida de 10 posiciones en el resultado del primer entrenamiento cronometrado.

3.5.- El precio de los neumáticos (18% IVA incluido) para la presente temporada es:

- Slick 145 €
- WET 175 €

Art.4. PESOS.

El peso mínimo en orden de marcha será de 118 Kg.

Art.5. ADQUISICIÓN DE DATOS Y TELEMETRÍA.

- Solo se autorizarán dos sensores: uno de régimen de motor y otro de tiempo por vuelta.
- La telemetría está prohibida.
- Todo sistema de comunicación por radio entre conductores en pista y cualquier entidad está prohibida.
- En el caso concreto de las cámaras de grabación, no serán autorizadas,

Art.6. MATERIAL UTILIZABLE.

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

CHASIS	1 (*)
MOTORES	1 (**)
JUEGO NEUM. SLICK	1 (***)
JUEGO NEUM. LLUVIA	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 rotura de la unidad de motor verificada, solo se autorizara su sustitución en los supuestos contemplados en el punto 3 de los Principios Generales del presente Reglamento Técnico Específico del Campeonato Cadete.

(***) 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.