



## **EDERACION METROPOLITANA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO**

### **REGLAMENTO TÉCNICO PAKO** **CLASE "B" CAMPEONATO 2017**

#### **Artículo Nº 1 Vigencia:**

El presente reglamento técnico tendrá vigencia desde el 1º de Enero del 2017 hasta el 31 de Diciembre del 2017, pudiendo ser prorrogado y/o modificado a exclusivo criterio de esta FRAD METROPOLITANA, a efecto de dar mayor paridad mecánica y abaratar costos de preparación.

#### **Artículo Nº 2 Disposiciones Generales:**

El presente reglamento técnico, deberá ser interpretado en forma absolutamente restrictiva es decir, que solo se permite lo que esta explícitamente autorizado.

Las modificaciones autorizadas son el efecto de lo anunciado, y no podrán cumplir otra función.

La única interpretación que se considera correcta es la comisión técnica de FRAD

METROPOLITANA . si se considera que alguna parte del presente reglamento admite una doble interpretación, deberá efectuar por escrito a la FRAD METROPOLITANA a efectos de aclarar el tema. No se admiten apelaciones basadas en consultas verbales.

Los elementos que el presenten reglamento deja **LIBRE**, deberán de todos modos y maneras, cumplir con estas disposiciones generales.

La Comisión Técnica, se reserva la facultad de retirar, precintados los elementos que considere, para su posterior medición, la que se efectuara con los involucrados presentes en lugar a convenir.

#### **Artículo Nº 3 Licencias:**

Todos los pilotos deberán poseer licencia médica y deportiva Grado "G" emitida por FRAD METROPOLITANA

#### **Artículo Nº 4 Identificación y edades:**

Mayores de - DE 13 A 17 años y 364 dias (Mujeres +3 años)

Se deben colocar números identificatorios, los mismos deberán ser de 4 (cuatro) cm de ancho. FONDO BLANCO, NUMEROS ROJOS.

de diseño clásico sin adornos. Los mismos deben ser 4 (cuatro) que estarán colocados en (uno atrás, uno adelante y uno en cada pontón).

#### **Artículo Nº 5 Indumentaria:**

Es obligatorio para competir el uso de los siguientes elementos: Buzo, Guantes, casco y botas y/o calzado con homologación CIK FIA (En los casos que corresponda) y cuellera opcional. No se permite salir a pista sin los elementos de seguridad.

#### **Artículo Nº 6 Combustible:**

Nafta súper de expendio comercial hasta 100 RON , no se admite la nafta aeronafta .

Aceite para motores de 2 tiempos o ricino farmacéutico. Esta expresamente prohibido el agregado de cualquier tipo de carburante, aditivo, mejorador de combustión o líquido elemento (aún cuando no actué como modificador de octanaje).

La violación de este artículo será considerada como una actitud dolosa grave. El organizador o la categoría se reserva el derecho de realizar todo tipo de análisis y/o muestreo, o de solicitar muestra para análisis posteriores. La categoría se reserva el derecho de ser el único proveedor de nafta YPF azul especial hasta 5 litros. Aceites permitidos: AMA, Motul (800 o Racing kart), Castrol (R 40 o 747) Elf (XT 2), Shell (advance), M.A., en cualquier competencia sin previo aviso. Cuando la PAKO es proveedora, el Aceite a utilizar será el Motul 800 o Racing Kart.

#### **Artículo Nº 7 Tanque de Combustible:**

Deberá estar ubicado en la parte central anterior. De material plástico sin recubrir ni pintar

#### **Artículo Nº 8 Neumáticos:**

Habilitados CNK-ACA

Marca MG "ROJO" solamente numeradas y provistas por la categoría Y QUE FIGUREN EN LOS REGISTROS DEL AMCL. USO OBLIGATORIO DE 1 (uno) juego, como mínimo 4 (Cuatro) competencias consecutivas. En caso de rotura o pinchadura comprobable, se permitirá el cambio por una cubierta usada anteriormente. En caso de ser un neumático nuevo, se lastrará con 5 kilos por neumático cambiado.

Cubiertas Ancorizadas (de lluvia) marca NA sin especificación, los pilotos deberán contar con 1 (uno) juego de lluvia., las únicas llantas permitidas son traseras de 7 y 8 pulgadas y delanteras de 5 pulgadas .. La PAKO no es responsable si los pilotos no cuentan con un juego de neumáticos de lluvia al momento de correr con esas características. NO ESTARAN PERMITIDAS OTRAS LLANTAS, NO ESTAN PERMITIDAS OTRAS MARCAS DE NEUMATICOS QUE LAS ESPECIFICADAS EN CADA SITUACION.

#### **Artículo Nº 9 Chasis:**

De fabricación Argentina, Habilitados CNK-ACA. Eje hasta diámetro 40 mm. Y tres bancadas, No se permite el uso de mazas delanteras, ni frenos delanteros.

No se permite llantas de magnesio. No se permiten cuchillas fijas, ni regulables. No se permiten chasis importados. Chasis no precintado por EL AMCL, no puede correr. Los chasis que no se pueda verificar su procedencia y/o concepción, no será autorizado a correr y queda a exclusiva responsabilidad del propietario demostrar su procedencia.

Los chasis deberán tener sus tres bancadas funcionando.

Los chasis deberán ser verificados y precintados previamente por la comisión técnica de la categoría para poder participar de las competencias. De no estar precintados por el AMCL no podrán participar de las competencias. Todo cambio del mismo deberá ser verificado nuevamente. Solo se podrán utilizar 2 chasis por temporada, para poder utilizar un segundo chasis, el piloto deberá informar a la técnica de la categoría para que la misma proceda a su sellado.

Aquellos pilotos con posibilidades matemáticas de salir campeón culminada la fecha 8 aspirantes al campeonato se le precintaran los chasis en la antepenúltima fecha para disputar con ese mismo chasis las últimas dos fechas.

Trocha: máxima 140 cm. Puntas de eje 17 mm para rulemán 6003.

El volante de manejo no podrá ser de madera o algún material astillable .

#### **Artículo Nº 10 Pontones, paragolpes y Trompas:**

Es obligatorio su uso, construidos en material plástico deformable.

**Artículo Nº 11 Peso:**

Mínimo 150 (ciento cincuenta) Kg. Se pesara por orden de llegada  
Por cada 5kg de sobrepeso sin lastre se le dará un diente mas corona.

**Artículo Nº 12 Motor:**

Marca RF O TBR o su reemplazo provisto por la categoría 125 cc. de acuerdo a este reglamento técnico. Monocilíndrico de dos tiempos, enfriado por aire con admisión laminar, El cilindro para cada motor deberá ser original del mismo (se entiende que la camisa de cilindro deberá ser la "original" del motor, no se permite camisa IAME) manteniendo la cantidad de bocas en su diseño original permitiéndose libremente hermanar, pulir limar la camisa al cilindro. Su diámetro máximo permitido 54,30 mm. Estando permitido el Carter con base desmontable.

**Artículo Nº 13 Carburador:**

Deberá ser marca **TILOSOHN HL 360-A o 304** de 27 mm de diámetro standard, la garganta será medida con un calibre pasa no pasa del técnico. El mismo no debe tener ningún tipo de trabajo interior y exterior. Se permite trabajo conducto chicler. Se permitirá reemplazar el tornillo de fijación de la tapa de entrada de nafta por espárrago y mariposa. Se permite soldar arandela para regulación del chicler de baja. Deberá mantener original la mariposa y el eje. Se permite mariposa con 1(un) calado. Se realizara un agujero en el cuerpo del carburador para su precintado.

**Artículo Nº 14 Soporte Fijación, Goma de Filtro de Aire (Trompeta):**

Libre.

**Artículo Nº 15 Encendido:**

Electrónico con rotor interno únicamente, quedando **PROHIBIDO** los de rotor externo. No esta permitido bajo ningún concepto la utilización de cajas adicionales, potenciadores de chispas o variador de avances. Serán pintado o identificados encendido y bobina. No se permitirá los encendidos con reparaciones o alteraciones en la unidad sellada tanto de le bobina como del estator. Sin punto variable. Marca PVL, SELETRA, MVR y MOTOPLA sin ningún tipo de alteración o reparación en estator y/o bobina de Alta. La PAKO se reserva el derecho de cambiar el encendido por uno de su propiedad en cualquier momento de la competencia.

**Artículo Nº 16 Empalme del Carburador:**

De diseño original. No se permitirá brida de diseño especiales, siendo la técnica encargada de autorizarla o no. Se permite pulir su interior. Provista por el fabricantes de motores RF. **Su diámetro de agujero máximo de empalme al carburador será de 27 mm +0.20 mm en toda su longitud permitiéndose solamente el rebarbado del sobre material teniendo un patrón pasa no pasa provista por el fabricante y la realización de un agujero para su precintado.** No se permitirá ningún otro tipo de brida.

**Artículo Nº 17 Tapa de Cilindro**

Trabajos Libres; La cámara de compresión debe cubicar 22cm cúbicos, medido con aceite Hidráulico 50% Y Nafta 50% (mitad aceite Hidráulico, mitad nafta) hasta el borde superior de la bujía.

Con la bujía roscada, solamente puede sobresalir hacia la cámara el electrodo de la misma. Se controlara que la rosca de bujía sea uniforme en los 19 mm de la misma; Se permite cielo postizo siempre y cuando respeten todo lo anterior escrito, el cielo postizo no podrá permitir fugas de liquido que superen al máximo establecido por cubicación.

**Artículo Nº 18 Flapera:**

Chica.

**Artículo Nº 19 Caño de Escape:**

Homologado CNK. Diseño convencional para motores directos, tapa trasera del silenciador libre, largo de pitorro libre, manteniéndose cilindro HASTA 850 mm DE LARGO Total incluido el flex y curva de escape.

**Artículo Nº 20 Curva de Escape:**

Original Del motor, marca y Modelo. Sin trabajos Libres. Debe mantenerse rectangular y luego cilíndrica tal cual la prevista por el fabricante de motores RF. Flex 100 mm de largo máximo.

**Artículo Nº 21 Filtro de Aire o Silenciadores de Admisión:**

Filtro de aire marca MVR idéntico modelo de las demás clases de Mecánica Nacional Pako. Y modelo fabricado por M101.

*HOMOLOGADO CNK (únicos homologados MVR y M101)*

\*Se permite el nuevo filtro de aire M-101 con mallas filtrante  
OBLIGATORIO HOMOLOGADO, SIN MODIFICACIONES.

**Artículo Nº 22 Precinto:**

Deberá perforarse el cilindro con un agujero de 1,5 mm a los fines de poder colocar un precinto o bien hacer que dos de los espárragos del cilindro sobrepasen la altura máxima de las tuercas de la tapa de cilindro en un mínimo de 5 mm, debiéndose estos espárragos tener una perforación de 1,5 mm a los fines de poder colocar un precinto. Una vez realizado el precintado , todo desarme que se tenga que realizar debe ser autorizado por el comisario técnico, y se efectuara en parque cerrado supervisado por de alguien la técnica SIN EXCEPCIÓN. Los precintos serán entregados en la verificación previa obligatoria.

**Artículo Nº 23 Cambio de Motor:**

Por rotura del mismo o sus componentes, podrán ser reemplazados por partes o en su totalidad, debiendo de informar previamente al Comisario Técnico, este decidirá y autorizara la acción que crea conveniente.

Las partes usadas deberán ser depositadas en parque cerrado para un posterior control. Todo piloto que cambie el motor y o elementos, deberá largar en la última fila, tanto de clasificación a serie, como de serie a final.

**Artículo Nº 24 Control de Medidas (del Motor):**

Cada piloto deberá controlar por si mismo las medidas y partes del motor al desarrollarlo, haciéndose responsable de su legalidad. No vale aquello de "...así lo compre, yo no toque nada..."

**Artículo Nº 25 Cigüeñal:**

Original de cada marca: RF forma y carrera original provista por el fabricante.

El resto de las marcas deberán presentar ante la técnica de la federación y de la categoría un solo modelo a utilizar. La categoría solicitará a los fabricantes una muestra patrón.

**Artículo 26 Pistón:**

Se permitirá el provisto por el fabricante del motor nacional o importado y el de marca MAD con 1 (uno) solo aro laminar

**Artículo Nº 27 Multiplicación:**

11:75 Piñón y Corona de uso corriente.

**Artículo Nº 28 Trocha Trasera:**

La misma deberá tener como máximo 1400 mm. (1m 40cm). La medida será tomada del borde exterior de una de las llantas hasta el borde exterior de la otra. Los pontones deberán sobrepasar hasta 20 mm. por lado el ancho máximo establecido por la trocha.

**Artículo Nº 29 Biela:**

De fabricación Nacional. Permittedose la importada IAME "no cuchilla" queda terminantemente prohibida biela tipo cuchilla

Muñón 18 mm. Largo entre centros 102 mm

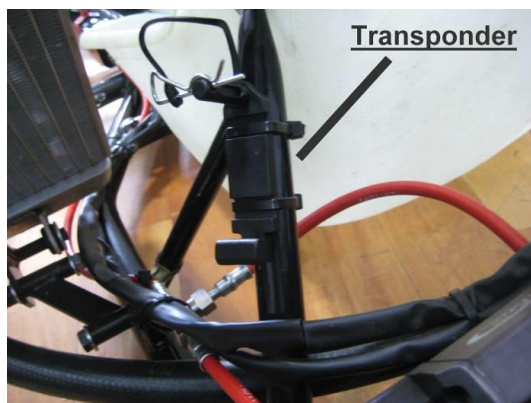
**Artículo Nº 30 Sistema de Frenos:**

Podrán Utilizarse los Homologados por cada terminal pudiéndose intercambiar entre distintas Marcas "Industria Argentina". NO SE PODRAN UTILIZAR FRENOS DE ORIGEN IMPORTADO. COMO TAMPOCO MAS DE UNA BOMBA. LAS PASTILLAS DEBER FUNCIONAR CON RESORTES MECANICOS CONVENCIONALES. no se permite frenos con imán. SE PERMITEN CALIPERS DE 2 O 4 PISTONES. CUYO ORIGEN SEA COMROBABLEMENTE NACIONAL. LA PAKO NO ES LA ENCARGADA DE DEMOSTRAR SI UN PRODUCTO ES NACIONAL. EL PILOTO ES EL RESPONSABLE DE CADA ELEMENTO UTILIZADO SEA NACIONAL Y PUEDA COMPROBAR SU PROCEDENCIA.

**Artículo Nº 31:****Ubicación del TRANSPONDER para tomar los tiempos:**

La ubicación del transponder para realizar la toma de los tiempos, debe ser la reglamentada.

Para esto es obligatorio el uso de un PORTA Transponder, el cual es provisto por la empresa prestadora del servicio. En caso de rotura del mismo o de pérdida de la chaveta, este será reemplazado sin costo alguno. Dicho TRANSPONDER debe estar colocado del lado izquierdo del karting, sobre el caño trasero de sujeción de la butaca. (Ver fotos).



**MUY IMPORTANTE:**

El devolución del TRANSPONDER debe ser realizada al personal de la empresa prestadora del servicio, como máximo 30 minutos después de la finalización total de la actividad de la categoría en el evento. En caso de NO CUMPLIR con esta entrega en tiempo y forma, se le aplicara un multa.