



FEDERACION METROPOLITANA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

REGLAMENTO TÉCNICO PAKO **CLASE “SUPER PAKO” 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 - IDENTIFICACION Y EDADES:

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

Color amarillo con Fondo negro, Clase “ A “ Edad desde 15 años

Color blanco con fondo negro Clase “ C “ Edad de 11 a 15 años

Color rojo con fondo amarillo Clase “Light” Mayores de 24 años pilotos de 19 años o más que no registren experiencia anteriores , por peso o alguna otra razón evaluada por la categoría, la misma lo considere apto para esta clase

Color blanco con fondo Rojo Clase “KF +40 ” Edad 40 o mayor de 40 años, pilotos de 39 años cumplidos ,que por peso o alguna otra razón evaluada por la categoría, la misma lo considere apto para esta clase

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

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). 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. Está expresamente prohibido el agregado de cualquier tipo de carburante, aditivo, mejorador de combustión o líquido o elemento (aun 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 10 litros. Aceites permitidos: AMA, Motul (800 o Racing kart), Castrol (R40 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.

Terminada Clasificación, Serie y Final será obligatorio tener en el tanque la cantidad suficiente de combustible para permitir realizar el control, dicha cantidad no debe ser inferior a 200cc (ideal 400 cc). En caso de no poder realizarse el control correspondiente, se procederá a su desclasificación. El control del combustible se llevara a cabo mediante la utilización del medidor comparador de combustibles fabricado por CICROSA S.A., La medición de la comparación de combustibles no debe superar los 10 puntos, caso contrario se procederá a su desclasificación, esta es de carácter inapelable.

Artículo Nº 7 - TANQUE DE COMBUSTIBLE:

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

Artículo Nº 8 - NEUMATICOS:

Habilitados por CNK – ACA, **CUBIERTAS SLICK** 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 en 4 (Cuatro) competencias consecutivas. En caso de rotura o pinchadura comprobable, se permitirá el cambio por una cubierta usada anteriormente (**sellada por el mismo piloto**). 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. (**No se permiten chasis importados**)

El mismo deberá tener 3 bancadas soldadas al chasis.

Portarulemanes: Con rulemán hasta 40mm de diámetro interior. En el caso de la tercer bancada, el portarulemán puede estar abulonado o no, puesto o no, funcionando o no.

Eje de 40 mm.

No se permite el uso de mazas delanteras, ni frenos delanteros.

No se permite llantas de “magnesio”. **La categoría podrá comparar el peso de una llanta sospechada vs llanta patrón, la diferencia de peso entre ambas no podrá ser mayor al 10%.**

No se permiten cuchillas fijas, ni regulables.

Chasis no precintado por EL AMCL, no puede correr. Los chasis que no se puedan verificar su procedencia y/o concepción, no será autorizado a correr y queda a exclusiva responsabilidad del propietario demostrar su procedencia.

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 (dos) 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, contruidos en material plástico deformable.

Artículo Nº 11 - PESO:

Mínimo 160 Kgs (ciento Sesenta). 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 su reemplazo provisto por la categoría 125cc. de acuerdo a este reglamento técnico. Mono cilíndrico de dos tiempos (2T), enfriado por aire con admisión laminar, el cilindro deberá ser original (**se entiende que la camisa de cilindro deberá ser la “original” del motor, no se permite camisa IAME**) del mismo 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 **TILOTTSON 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 en conducto de 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 FIJACION GOMA DE FILTRO DE AIRE (Trompeta):

Libre.

Artículo Nº 15 - ENCENDIDO:

Electrónico con rotor interno de punto fijo no variable, quedando **PROHIBIDO** los de rotor externo. No está permitido bajo ningún concepto la utilización de cajas adicionales, potenciadores de chispas o variador de avances. Serán pintados o identificados, encendido y bobina. No se permitirá los encendidos con reparaciones o alteraciones en la unidad sellada, tanto de la bobina como del estator. Sin punto variable. Marca **PVL, SELETTRA, MVR y MOTOPLAT** 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

Deberá ser provista por el fabricante de motores RF. Su diámetro de agujero máximo de empalme carburador será de 27 mm +0.20 mm en toda su longitud permitiéndose solamente el rebabado 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 22cm³ medido con 100% aceite Hidráulico Y.P.F hasta el borde superior de la bujía. **En caso de inserto en la rosca de la bujía este deberá ser desde el borde superior del hueco hasta el borde superior de la tapa. (debe ser de la misma medida que la rosca original).**

Con la bujía roscada, solamente puede sobresalir hacia la cámara el electrodo de la misma. Se controlará 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 líquido que superen al máximo establecido por cubicación.

Artículo Nº 18 - FLAPERA:

Chica.

Artículo Nº 19 – CAÑO DE ESCAPE:

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

Artículo Nº 20 – CURVA DE ESCAPE:

Original de cada marca y modelo. Sin trabajos Libres. Debe mantenerse rectangular y luego cilíndrica tal cual la prevista por el fabricante de motores RF, para todas las marcas

- **El FLEX de escape deberá tener un largo máximo HASTA 100mm. TOLERANCIA MAXIMA HASTA 2 mm.** (dos milímetros)

Artículo Nº 21 – FILTRO DE AIRE o SILENCIADORES DE ADMISION:

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

HOMOLOGADO CNK, sin modificaciones (únicos homologados MVR y M101)

*Se permite el nuevo filtro de aire M-101 con mallas filtrante

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 - CIGUEÑAL:

Original de cada marca: RF forma y carrera original provista por el fabricante. **No se permite muñón escalonado ni hueco, solo el macizo.**

Artículo Nº 26 - BIELA:

De fabricación Nacional. Permitiéndose la importada IAME “no cuchilla”, queda terminantemente prohibida la biela tipo cuchilla

Muñón 18 mm. Largo entre 102 mm entre centros

Artículo Nº 27 - PISTON:

Se permitirá el provisto por el fabricante del motor nacional o importado y el de marca MAD con 1 (uno) solo aro laminar. **No esta permitido modificar el limite inferior del pistón, ni anticipar la admisión.**

Artículo Nº 28 - MULTIPLICACION:

10:75 Piñón y Corona de uso corriente.

Artículo Nº 29 – 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 30 - SISTEMA DE FRENOS:

Podrán utilizarse los homologados por cada terminal, pudiéndose intercambiar entre distintas Marcas de “INDUSTRIA ARGENTINA”. No se podrán utilizar freno de origen importado, como tampoco mas de una bomba. Las pastillas deberán funcionar con resortes mecánicos convencionales **(no se permite frenos con imán)**. Se permiten calipers de 2 o 4 pistones. Cuyo

origen sea comprobablemente NACIONAL. “LA PAKO NO ES LA ENCARGADA DE DEMOSTRAR SI UN PRODUCTO ES NACIONAL. EL PILOTO ES EL RESPONSABLE DE CADA ELEMENTO UTILIZADO, QUE SEA NACIONAL Y PUEDA COMPROBAR SU PROCEDENCIA”

Artículo 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.