



## FEDERACION METROPOLITANA DE AUTOMOVILISMO DEPORTIVO

# REGLAMENTO TÉCNICO PAKO CLASE “Super A”

### **Artículo Nº 1 Vigencia:**

El presente reglamento técnico tendrá vigencia desde el 1º de Enero del 2020 hasta el 31 de Diciembre del 2020, 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 16 años.**

Se deben colocar números identificatorios, los mismos deberán ser de 4 (cuatro) cm de ancho. FONDO AMARILLO, NUMEROS NEGROS, 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. 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 5 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.

**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

“Cubiertas Slick” marca NA “Amarillos” solamente numeradas y provistas por la categoría Y QUE FIGUREN EN LOS REGISTROS DEL AMCL. USO OBLIGATORIO DE 1 (uno) juego, como mínimo **3 (tres)** competencias consecutivas. En caso de rotura o pinchadura comprobable, se permitirá el cambio por una cubierta usada anteriormente. Quienes reincidan en el cambio por alguna unidad 0km cargara 5 kg de lastre por cada unidad, no considerándose este lastre parte estructural del karting, (son 5 kg de lastre adicionales)

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 145 (ciento cuarenta y cinco ) Kg. Se pesara por orden de llegada, cada 5kgs de sobrepeso sin lastre se permitirá 1 diente de corona.

**Artículo Nº 12 Motor:** Entregado por la categoría o en su defecto TBR refrigerado por agua. Cubicado armado 15.50 cm3. Medido con Brinkmann de la categoria

**Artículo Nº 13 Carburador:**

Deberá ser marca **TILOTSOHN HL 360-A** 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 Selettra 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. La categoría se reserva el derecho de utilizar encendidos con centralina de corte de rpm. El motor esta equipado con encendido selettra de rotor chico y tiene el defecto que atrasa 4° en lugar de avanzar, esto es perjudicial pero es para todos igual, esto se debe a que se quemaba la bobina y logre anular el corte de corriente pero con ese defecto del atraso variable. Pero debemos tener la facultad de poder poner la centralina a 15500 RPM que se fabrica en argentina, pero primero necesitamos fondo para esta modificación.

**Artículo Nº 16 Empalme del Carburador:****Únicamente Marca TBR modelo S27, según plano de fabrica.**

De diseño original. No se permitirá brida de diseño especiales siendo la técnica encargada de autorizarla o no. Se permite pulir su interior

Su diámetro de agujero máximo de empalme carburador será de 27,6 mm +/- 0.20 mm en toda su longitud permitiéndose solamente el rebarbado del sobre material teniendo un patrón pasa no pasa disponible en la tecnica de la categoría y la realización de un agujero para su precintado. No se permitirá ningún otro tipo de brida

**Artículo Nº 17 Tapa de Cilindro**

Sin modificaciones. Original del motor.

**Artículo Nº 18 Flapera:**

Sin modificaciones. Original del motor.

**Artículo Nº 19 Caño de Escape:**

Marca TBR únicamente según plano 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 flex y curva de escape. Provisto x la categoría con sello o marca PAKO.

**Artículo Nº 20 Curva de Escape:**

Original . Sin trabajos Libres.

Flex o tubo largo máximo 65 mm. TOLERANCIA MAXIMA HASTA 2 mm. (dos milímetros)

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

Filtro de aire de fabricación nacional, marca M101 o MVR con elemento filtrante en su interior.

**Artículo Nº 22 Precinto:**

El motor se entregara precintado y deberá tener los presintos puestos durante todo el evento, la categoría se reserva el derecho de abrir el motor en cualquier momento del evento y hacerlo revizar por el fabricante y compararlo con los planos de fabricación.

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.

**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):**

Todos los motores están de acuerdo a los planos de fabricación cualquier modificación en sus medidas será considerada una falta grave.

**Artículo Nº 25 Cigüeñal:**

Original del motor, no esta permito su modificación ni alteración de sus medidas.

**Artículo 26 : Piston:**

Original del motor.

**Artículo Nº 27 Multiplicación:**

Piñón 10, corona 70, cada 5kgs de sobrepeso sin lastre se permite 1 diente mas en la corona.

**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:**

Original del motor.

**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. No se permite frenos con imán importados. 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"