

REGLAMENTO TECNICO 2018.

CATEGORIA JUNIOR

(A.Z.K Mar y Sierras)

Consideraciones Generales

1. Se entiende por **ORIGINAL** a toda pieza fabricada, montada en el motor y /o chasis y declarada por el fabricante.
2. Se entiende por **SIMILAR** a toda pieza de diferente fabricante que cumpla con las características del original.
3. Se entiende por **OPCIONAL** a poder quitar o no una pieza.
4. Se entiende por **LIBRE** a la posibilidad de trabajar o cambiar una pieza, pero la misma debe estar presente.
5. Los precintos oficiales deben estar presentes en todo momento, intactos, durante toda la competencia. Un precinto pegado, roto o perdido, producirá la exclusión del kart de la competencia.
6. Las pre verificaciones técnicas y la entrega del pasaporte deberán efectuarse **ANTES** de salir a clasificar.
7. **El pasaporte es un documento**, por lo tanto el mismo debe estar en perfectas condiciones de mantenimiento, entendiéndose por esto a su integridad física, la legibilidad de todas las anotaciones en el realizadas y el llenado completo de todos los datos requeridos. la no presentación del mismo antes de la clasificación, producirá la exclusión del kart de dicha competencia. la pérdida del pasaporte impedirá la competición del kart hasta tanto le sea provisto un nuevo pasaporte, lo que se realizará en la carrera siguiente, sin excepción. la imposibilidad de lectura de los datos volcados en el pasaporte, por parte del técnico, determinará la exclusión del karting.
8. **Todo kart que haya iniciado la clasificación, serie y/o final**, no podrá ser retirado de la pista sin pasar por el área técnica, aún cuando el mismo no hubiese completado la clasificación, serie y/o final. Todos los karts serán retirado del área técnica en el mismo momento, luego de que el técnico autorice el retiro de los mismos.
9. **Todo tipo de consulta técnica deberá gestionarse por escrito a la comisión técnica de la AZK**, para tratar en F.R.A.D. Las mismas serán respondidas por los técnicos el día jueves anterior a la competencia siguiente, o en el momento que la misma lo determine, siempre antes de dicho día, en la sede social de Asociación, kartódromo internacional ciudad de Mar Del Plata ubicado en la autovía N°2, kilómetro 392,5, Mar del Plata.
10. Lo que se consigna en este reglamento es aplicable a la categoría junior y no debe hacerse extensivo a otras categorías.
11. Es obligatorio a todos los pilotos, mecánicos y/o concurrentes el conocimiento del presente reglamento.
12. Los sorteos de elementos dispuestos para las competencias serán sorteados el día sábado por miembros de la A.Z.K

Reglamento Técnico 2018

Categoría Junior (A.Z.K Mar y Sierras)

El presente reglamento cuenta con 9 páginas numeradas. Entra en vigencia el día 01/01/2018 hasta el 31/12/2018 y reemplaza a todo reglamento emitido con anterioridad. Toda modificación al mismo será comunicada mediante anexos oficiales de la Frad Mar y Sierras..

1 MOTOR:

Se utilizara motores flaperos, marca RF, nacional 125 cm3 de cilindrada bajo planos adjuntos aprobados por la AZK refrigerados por aire. **Únicamente para flapera chica.** Sin alteraciones tanto en su aspecto interior, como exterior, salvo las permitidas en el siguiente reglamento. Según ficha de homologación.

2 TAPA DE CILINDRO:

- 2.1 Únicamente RF sin ningún tipo de preparación.
- 2.2 El cubicaje de la cámara de combustión, con el pistón en la posición de punto muerto superior será de 22 cm3, medido hasta el punto de rebalse, en el caso que el cubicaje sea menor a lo establecido el piloto será sancionado por el/los técnicos.
- 2.3 Se permite la reparación de las aletas o la ausencia de las mismas por rotura.
- 2.4 La rosca del alojamiento de la bujía no podrá sufrir alteraciones ni cavidades en todo su diámetro y longitud, se permite la colocación de inserto.
- 2.5 Obligatorio el uso de una tuerca agujereada que permita su precintado.
- 2.6 El técnico utilizara para cubicar aceite hidráulico (ATF)

3 CILINDRO:

- 3.1 Únicamente RF sin ningún tipo de preparación, sin ningún tipo de alteración en los tubos de admisión, escapes, transferencias y buster.
- 3.2 Diámetro estándar 54 mm.
- 3.3 Los reglajes deberán ser los siguientes:

Escape	175° +/- 2°
Transferencias	126° +/- 2°
Tercer transferencia	136° +/- 2°
Ancho de escape	35 mm +/- 1mm

Las mediciones se harán al corte de luz. Las correcciones **únicamente** se podrán realizar con junta de base, excepto en el tercer transfer que se podrá biselar 4 mm en el espesor de la camisa, del lado del pistón, a lo ancho del tuvo en forma plana respetando el formato original según ficha de homologación.

- 3.4 Se permite la reparación de las aletas.

4 PISTON:

- 4.1 Marca IAME sin ningún tipo de modificación. Se puede usar pistón nacional, marcas RR o M.A.D y KTT R.F Brasileiro.respetando formas y medidas del antes mencionado.
- 4.2 Diámetro máximo 54.18 mm
- 4.3 Perno de pistón: libre marca, respetando la medida del original Ø14mm exterior.
Libre interior y largo
- 4.4 Aro original o similar 2.20+/-0,1mm de apoyo contra la camisa constante

5 BIELA:

5.1 Original IAME o similar, respetando la forma física y medidas de la original, material magnético. Medida entre centros de 102 mm, pie diámetro 24mm, cabeza diámetro 18 mm. Tolerancia en sus medidas: +/- 0,1mm

5.2 Peso de biela 120 gramos mínimo.

6 CIGÜEÑAL:

6.1 Cárter RF y se utilizarán cigüeñales RF original.

6.2 Ancho de cigüeñal armado 47 mm +/- 0,2mm

6.3 Los rulemanes serán únicamente SKF nacional o KOYO

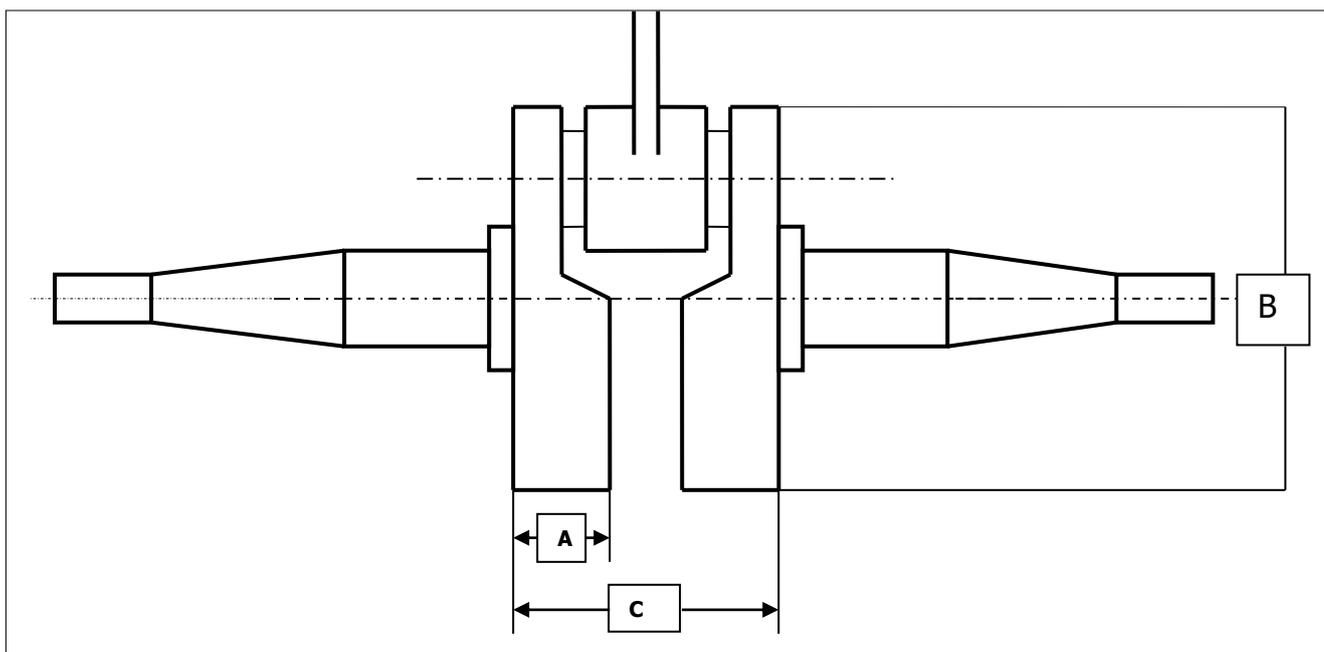
6.4 Se permite el remplazo del muñón por otro similar, de igual medida y material magnético.

6.5 Volteo o carrera (54mm)

6.6 Peso cigüeñal completo, dos medios panes, jaula, muñón, arandelas colocadas y biela, no deberá ser menor a.

1.900 gramos	Tolerancia +10 gramos.
--------------	------------------------

A	Espesor	19mm+/-0,2mm
B	Diámetro	88mm+/-0,2mm
C	Ancho	47mm+/-0,2mm



3

7 CARTER o BLOCK MOTOR:

7.1 Original RF sin ningún tipo de preparación.

7.2 Se contemplan las marcas por rotura de biela, previa verificación y autorización del comisario técnico.

8 SILENCIADOR DE ADMISION:

8.1 Se autoriza únicamente marca VARA o MVR, redondo, con costo a cargo del piloto.

8.2 Su uso es obligatorio.

8.3 La única entrada de aire debe ser a través del silenciador de admisión.

8.4 Se prohíbe introducir cualquier tipo de elemento que signifique una canalización del flujo de aire desde los orificios de entrada hasta los orificios de salida del mismo. Se puede colocar en su interior, la espuma de goma filtrante original del motor IAME.

- 8.5 La goma porta filtro debe ser la original del silenciador VARA o MVR. También se permite el uso de la marca Righetti Ridolfi, sin ninguna modificación. No podrá presentar rajaduras, ni orificios que permitan el ingreso de aire directamente al silenciador de admisión.
- 8.6 Los tubos de entrada de aire al silenciador de admisión deberán ser totalmente originales en su forma física y medidas.
- 8.7 Las mallas filtrantes de las bocas de entrada deberán ser las originales del silenciador o similares. Las mismas deberán estar **colocadas** y en buen estado, se permite enchavetarlas, pegarlas, precintarlas o atarlas para evitar su pérdida. Si el cuerpo del silenciador está relleno con la espuma de goma filtrante IAME, las mallas filtrantes de las bocas de entrada pueden no ser colocadas.
- 8.8 El capuchón para los días de lluvia deberá ser el correspondiente al silenciador de admisión VARA o MVR.
- 8.9 Se permite el remplazo de la abrazadera por una a tornillo.

9 CARBURADOR:

- 9.11 Monomarca TILLOTSON HL 360. La trompeta debe ser tipo original. No se permite ningún tipo de preparación, ni en el carburador ni en la trompeta.
- 9.2 No se permiten carburadores con el orificio del gicleur de baja agrandado, aunque este haya sido provisto por la AZK.
- 9.3 Reparación únicamente original TILLOTSON o IBEA provista por la AZK
- 9.4 Se podrá soldar una mariposa, arandela o similar en el regulador de baja, para facilitar su manipulación.
- 9.5 Se prohíbe cualquier sistema de inyección.
- 9.6 Se prohíbe cualquier sistema de turbo o sobrealimentación.
- 9.7 Se prohíbe cualquier sistema de **power valve**
- 9.8 Se permite soldar el comando de eje de mariposa, se permite cambiar el morseto por uno similar o igual. Se permite reemplazar la tapita de entrada de nafta al carburador por una similar material plástico. Se permite cambiar los tornillos del diafragma o bombas por similares en cabeza y rosca los cuales deberán estar todos colocados (6). La mariposa deberá tener su forma física y sus medidas originales y debe mantener su mismo espesor.
- 9.9 Se permite el reemplazo del eje y la mariposa por uno de otro fabricante, que respete las medidas del original.

10 BRIDA:

- 10.1 Brida permitida:

Original R.F	Flapera chica	27,5mm+-0,02	Diámetro constante
T.B.R	Flapera chica	27,5mm+-0,02	Diámetro constante
Ancho de brida	15,00 mm +- 0,02		
Ancho de brida	Será medido sin la junta.		

- 10.2 El espesor de los grupos de juntas entre el carburador y la brida, entre la brida y la flapera, entre la flapera y el cárter o block motor debe ser de 1.5mm como máximo. El diámetro del orificio de pasaje de vacío entre el carburador y la brida no debe ser menor a 2,5mm ni mayor de 3.5 mm
- 10.3 El orificio central de la junta entre el carburador y la brida debe ser diámetro como mínimo (27mm)

11 FLAPERA:

- 11.1 Flapera chica de 4 ventanas.
- 11.2 Láminas autorizadas espesor mínimo 0,26mm comunes. se permiten laminas de fibra de carbono de espesor 0.22mm o mayor.
- 11.3 El espesor del grupo de juntas entre la flapera y el carter no debe ser mayor a 1.5mm.

12 ENCENDIDO:

- 12.1 Únicamente marca PVL modelo 1418 ó 1419
- 12.2 No se podrá modificar las ranuras que fijan el estator al block. El encendido se precintará o sellara.
- 12.3 El avance no se podrá modificar y será como máximo lo que se indica a continuación:

1418	avance.....2.8 mm
1419	avance.....3.5 mm

- 12.4 peso de rotor cono

Grande	330 gramos +/- 7 gramos
Chico	340gramos+/- 7 gramos

13 BUJIA:

- 13.1 Marca y modelo

NGK	B9EGB
BOSCH	W3CS

Diámetro de rosca 14mm, largo 17,80 mm +/- 0,1 mm.

- 13.2 Deberá conservar su arandela original.

14 ESCAPE:

- 14.1 Codo de escape, se utilizara el correspondiente al motor RF. Sin ninguna modificación, se contempla su reparación, previa verificación y autorización del comisario técnico.

Medida mínima, midiendo la longitud del arco interior desde la base hasta el borde del orificio de salida, utilizando un alargue patrón de 50mm instalado en la cola de escape, deberá ser de 168mm +/-2mm. Tal como lo indica la figura 1 en su cota A.

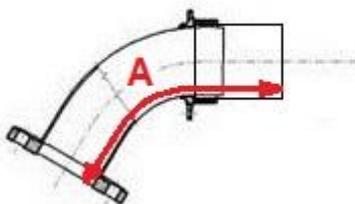


Figura 1. . 168mm +/- 2mm.

- 14.2 Escape tipo y modelo único (510) medidas según plano adjunto. a costo del piloto. El precinto lo cobrara y entregara la AZK en la primera fecha. Los escapes usados serán re precintados por la AZK quedando habilitado así para todo el año 2018. En caso de rotura previa supervisión por el técnico de la categoría se autorizará el reemplazo. Se habilitara solo un escape nuevo por piloto por año.

En caso de rotura previa supervisión por el técnico de la categoría se autorizará el reemplazo.

- 14.3 No debe sobrepasar las medidas del chasis en todo su perímetro.

- 14.4 El largo del conjunto escape, alargue identificado como cota A en la figura 2 será de 645mm +/- 3mm. La medida se tomará con el escape armado desde la punta del cono difusor interior hasta el final del alargue, como lo muestra la figura 2.

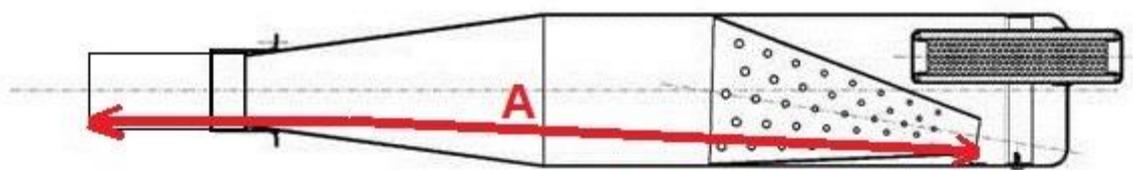


Figura 2. A = 655 +/-3mm.

14.4A Es obligatorio el uso de una sola junta de no más de 2 mm de espesor.

14.5 Alargue de escape, largo 135mm +/- 3mm. Construido a partir de un tubo no flexible de 47mm de diámetro interior y 50 mm de diámetro exterior +/- 1mm en sus diámetros. Los diámetros deberán ser constantes.

14.6 El técnico de la categoría en cualquier momento y lugar podrá revisar el escape y cambiarlo por otro caño propiedad de la A.Z.K si así lo quisiera. Se deberán asentar los números de los precintos en el pasaporte. A partir de la segunda fecha de campeonato es obligatorio el uso del retenedor .Provisto, precintado y sorteado por la AZK costo a cargo del piloto

15 CHASIS:

15.1 Modelo y marca libre nacionales homologados por el automóvil club. Se podrán utilizar solo dos bastidores por año, en caso de rotura irreparable se evaluará la autorización para reemplazar el bastidor por parte de la comisión técnica de la AZK..

15.2 No se podrán usar masas en el tren delantero

15.3 Se prohíbe el uso en el kart de cualquier elemento de magnesio.

15.4 Será obligatorio la punta de eje de 17 mm

15.5 Ancho de trocha trasera máximo 1400 mm sin suspensión de ningún tipo.

15.6 Es obligatorio el uso de paragolpes trasero plástico. Sus soportes pueden ser de fabricación artesanal, siempre independientes entre sí. Se permiten colocar precintos para evitar su pérdida.

15.7 Soporte de pontones, paragolpes delantero, barra delantera y la barra lateral deberá ser de material magnético. Diámetro mínimo 16 mm (tubo de acero hueco sin ningún tipo de relleno, espesor máximo 2 mm)

15.8 Es obligatorio el uso de pontones, babero y carenado frontal (trompa) homologados o tipo homologados AZK, CNK o CIK. La trompa deberá estar fijada por el sistema CIK FIA (gancho de ponga y saca), sin otra sujeción. Se permite fijar la oreja superior del gancho al paragolpes con un precinto para evitar su pérdida. El piloto deberá poder extraer la trompa sin herramientas y sin ayuda, cuando el técnico lo solicite.

15.9 Las cámaras digitales de grabación utilizadas por los pilotos se podrán colocar solo en la corbata del karting, no se permiten instaladas en el casco del piloto.

15.10 Los chasis de cualquier marca y o fabricación de procedencia dudosa podrá ser llevado por el técnico a la FRAD para su posterior revisión.

6 EJE TRASERO:

16.1 Provisto y precintado por la AZK.
En el año 2018 las medidas del eje son :

Largo	1040 mm +-5
Espesor de la pared	3 mm +-0,05
Diámetro	39,95 mm.

16.2 Los 3 rulemanes del eje deben ser iguales, siendo optativo la bancada del ruleman del medio o tercera bancada.

16.3 Las masas traseras serán hasta 120 mm de largo.

16.4 Todas las piezas principales del chasis deben estar sólidamente fijadas unas a otras o a la estructura del chasis.

16.5 Solo se admitirán conexiones articuladas para el soporte de la punta de eje y para la dirección.

- 16.6 Llantas para neumáticos slicks se utilizaran llantas nacionales marcas VARA, M101 y TBR traseras de 8 pulgadas y delanteras de 5 pulgadas.
- 16.7 Llantas para cubiertas de lluvia nacionales, Delanteras 5” pulgadas, Traseras de 6”, 7” u 8” pulgadas.
- 16.8 Se prohíbe el uso de masas delanteras.

17 FRENO:

- 17.1 Trasero a disco único, comprobándose la efectividad del mismo.
- 17.2 No se permite ningún tipo de freno delantero.
- 17.3 No se permite sistema antibloqueo (ABS)
- 17.4 Se permite bomba de freno con depósito.

18 TRANSMISION (CADENA, CORONA Y PIÑÓN):

- 18.1 Cadena corona y piñón, paso ministar.
- 18.2 Cantidad uno (1)
- 18.3 No se permite la lubricación con el kart en marcha
- 18.4 Es obligatorio el uso de cubre piñón de material metálico que cubra en forma integral el mismo.
- 18.5 Entre el Piñón y el block motor no deberá existir ningún elemento fijo o solidario al cigüeñal o al piñón.
- 18.6 La relación será fija

Piñón de 10 dientes	Corona de 71 dientes continuos	Autovía N°2
Piñón de 11 dientes	Corona de 71 dientes continuos	Balcarce

19 NEUMATICOS SLICKS:

- 19.1 Los neumáticos serán provistos por la AZK con costo a cargo del piloto.
- 19.2 Cada piloto podrá comprar un juego de gomas nuevas cada 2 (Dos) carreras como mínimo y en la decima.

1° primera	3° tercera	5° quinta	7° séptima	9° novena	10° decima
-------------------	-------------------	------------------	-------------------	------------------	-------------------

Todo neumático asentado en el pasaporte podrá ser usado a partir de la 3° fecha a criterio del piloto. A partir de la clasificación hasta la final.

Aquel piloto que haya extraviado los neumáticos que le corresponda utilizar, podrá colocar un juego nuevo penalizando en el chasis con 10 kilos del peso mínimo.

El piloto que ingrese o retorne a la competición en la carrera 2ª, 4ª, 6ª, 8ª podrá utilizar un juego de gomas nuevas y cargara solo en esa carrera 10 kilos de lastre en el chasis, el juego de neumáticos será utilizado hasta que coincida con el punto 19.2. En este caso quedara sin efecto el párrafo que dice como mínimo dos carreras

- 19.3 Cada neumático será identificado por un código o número para su control por el comisario técnico.
- 19.4 El número de cada neumático adquirido se asentará en el pasaporte técnico en el momento del sorteo de los mismos, debiendo ser colocados para la clasificación.
- 19.5 No se permitirá el calentamiento y la refrigeración de los neumáticos, ni la utilización de productos químicos para su tratamiento. No se permite su limpieza, con pistola de calor.
- 19.6 Se prohíbe la utilización simultánea de neumáticos slick y de lluvia sobre un mismo kart.
- 19.7 La goma pinchada no se cambia por neumático nuevo. Solo podrá ser reemplazada previa autorización del comisario técnico por una cubierta usada del mismo piloto, asentada en el pasaporte en alguna fecha anterior. Solo en la primera fecha del campeonato, podrá colocar un neumático nuevo, penalizando con 5Kg o podrá colocar uno usado de similar desgaste, previa verificación del comisario técnico. En caso de que un neumático nuevo presente una falla de fabricación y que la AZK reconozca la misma, solo se podrá reemplazar por uno nuevo sin penalizar, si la falla se manifiesta en la clasificación. En tal caso podrá poner el neumático nuevo para la pre final. En otro caso, se tomara en cuenta, como si fuera un neumático pinchado.

19.8 Se utilizara un solo juego de neumáticos (4) slick o de lluvia según corresponda para toda la competencia

19.9 Las cubiertas de prueba no se asentarán en ningún registro.

19.10 Las gomas pinchadas deberán llegar a la técnica armadas en su correspondiente llanta para ser verificadas por el técnico. Aquel piloto que declare partiendo desde la clasificación dos o más gomas pinchadas o rotas deberá largar en la próxima etapa desde la última fila penalizando con 5 kilos de lastre por cada una.

19.11 El neumático reemplazado no podrá volver a utilizarse en posteriores fechas del campeonato, salvo indicación del comisario técnico.

19.12 En caso de extravió o robo de los neumáticos usados que se fueran a utilizar en una competencia y estén asentados en el pasaporte, para poder utilizar otro juego nuevo deberá cargar 10 kilos sobre el peso mínimo de la categoría sin incluir el lastre por performance.

20 NEUMATICOS ESPECIALES PARA LLUVIA:

20.1 Se permite el uso únicamente de marca PRONEC nueva o usada, provista, registrada y entregada por la AZK.

Precintada en la primera carrera que participe, dentro del corriente campeonato.

20.2 Un solo juego por carrera.

21 TANQUE DE NAFTA:

21.1 Tiene que estar bien sujeto al chasis

21.2 Obligatorio material plástico.

21.3 Debe poseer un respiradero que descargue en un recipiente recuperador fijado al soporte superior de la corbata, que no permita la pérdida de combustible.

21.4 Diámetro de boca mínimo 27mm

22 COMBUSTIBLE:

22.1 El combustible a utilizar en las competencias del campeonato Mar y Sierras de karting será provisto por cada piloto.

22.2 El tipo de nafta será SUPER SHELL el lugar de compra a designar por la A.Z.K

22.3 La marca y tipo de aceite que se podrá utilizar serán :

Sera obligatorio asentar la marca de aceite en el pasaporte.

Ama 700/800
Castrol 747
Elf 909
Motul 800
Valvoline

22.4 El comisario técnico dispondrá las espectrografías de las muestras que extraiga bajo el sistema infrarrojo

22.5 El comisario técnico puede cambiar la nafta de los vehículos en cualquier momento de la competencia.

23 IDENTIFICACION:

23.1 Delantera y trasera mínimo 20 x 20cm, máximo 23 x 23cm. El numero, mínimo 15cm de altura. Laterales en una placa cuadrada de 15 x 15cm, con número de 12cm de altura mínima.

23.2 Ubicación de las placas: delantera en el babero, trasera en el paragolpes y lateral en ambos pontones.

23.3 El nombre y grupo sanguíneo del piloto deberán estar en ambos pontones del kart.

23.4 Color: Fondo Rojo y número blanco.

23.5 La misma identificación debe estar colocada en el carro de transporte del karting, dado que éste ingresará SIN ACOMPAÑANTES al área técnica, luego de la clasificación, pre final y final.

24 PESO:

24.1 El peso mínimo será de 140 Kg.

24.2 El control se efectuará al finalizar la clasificación, series o prefinal, repechaje y finales, con el Kart en las condiciones en que arribó y el piloto con toda su indumentaria (Buzo, casco integral, guantes, etc.). El lastre deberá ir fijado al chasis y/o a la butaca por bulones.

24.3 Los lastres de más de 2Kg deberán ser fijados por al menos 2 (dos) bulones

24.4 Aquellos pilotos que con el kart sin lastre, ni combustible, pesen más de 150 Kg, podrán cubicar con 1.0 Cm³ menos. El momento del quite de este beneficio será evaluado por la comisión técnica de la AZK

25 EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:

25.1 Es obligatorio el uso de casco integral, buzo, guantes, y botas de competición de acuerdo a las exigencias de la frad mar y sierras.).El cuello protector o hans es optativo. De marcas reconocidas. El nombre y grupo sanguíneo del piloto deberá estar bordado en el buzo.

25.2 En caso que el comisario deportivo o el comisario técnico considere que alguno de los elementos que componen el equipamiento de seguridad del piloto no cumpla las condiciones de tales no autorizará la salida a pista del mismo, hasta tanto reemplace el elemento objetado.

26 MEDICION DE VACIO:

Todo el aire que ingresa al motor deberá hacerlo a través de la boca del carburador, para constatar, se realizara una prueba de vacío, la misma se realizara sacando el carburador y sellando la boca de admisión y la salida del escape, en la cual el motor deberá sostener una depresión aplicada de aproximadamente 5 Libras. En caso de que la depresión aplicada no se mantenga se procederá a aplicar presión, si esta se mantiene, automáticamente será desclasificado de la competencia. Si no mantiene la presión estable se procederá a la revisión con el fin de encontrar la causa, el piloto no será desclasificado en caso de que las causas sean alguna de las siguientes: junta de tapa de cilindro soplada, rulemán de bancada averiado (causal de perdida por el retén), o un espárrago del cilindro cortado, por cualquier otro motivo será desclasificado automáticamente.

27 CAMBIO DE MOTOR:

27.1 Se autoriza el cambio previa constatación del Comisario Técnico de rotura o mal funcionamiento. En tal caso el piloto deberá largar desde la última posición.

27.2 Se permite la reparación y el reemplazo de partes dañadas excepto el cilindro y el block, previa autorización del comisario técnico y bajo la supervisión del mismo. En tal caso, el piloto, no perderá su posición en la grilla.

TODO LO QUE NO AUTORICE EXPRESAMENTE EL PRESENTE REGLAMENTO TECNICO, ESTA PROHIBIDO.

ESTA PROHIBIDO MONTAR CUALQUIER PIEZA O ELEMENTO EN FORMA O FUNCION DIFERENTE A LA PREVISTA POR EL FABRICANTE.

NOTA:

Este reglamento permanecerá abierto hasta la cuarta fecha, inclusive, para que la comisión técnica de la AZK, en acuerdo con la FRAD Mar y Sierras, realicen las modificaciones que consideren necesarias.

ASOCIACION ZONAL DE KARTING MAR Y SIERRAS.

MAR DEL PLATA, AZK

Oscar Alfredo Cepeda

