

## REGLAMENTO TECNICO 2018.

### **CATEGORIA MASTER**

(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 Master 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

## CATEGORIA MASTER 125 cc directo (A.Z.K Mar y Sierras)

El presente reglamento cuenta con 12 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:

1.1 Marca RF de fabricación nacional de 125cm<sup>3</sup> 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.

1.2 No se autoriza a montar una pieza original en forma distinta a la prevista por el fabricante, a menos que la autorice el presente reglamento técnico. Las partes de las cuales no se hace mención en el presente reglamento técnico, deberán ser estrictamente originales, no pudiéndose alterar en su aspecto, forma, dimensiones, materiales, terminación superficial y/o tratamiento térmico.

### 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 18 cm<sup>3</sup>, 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.

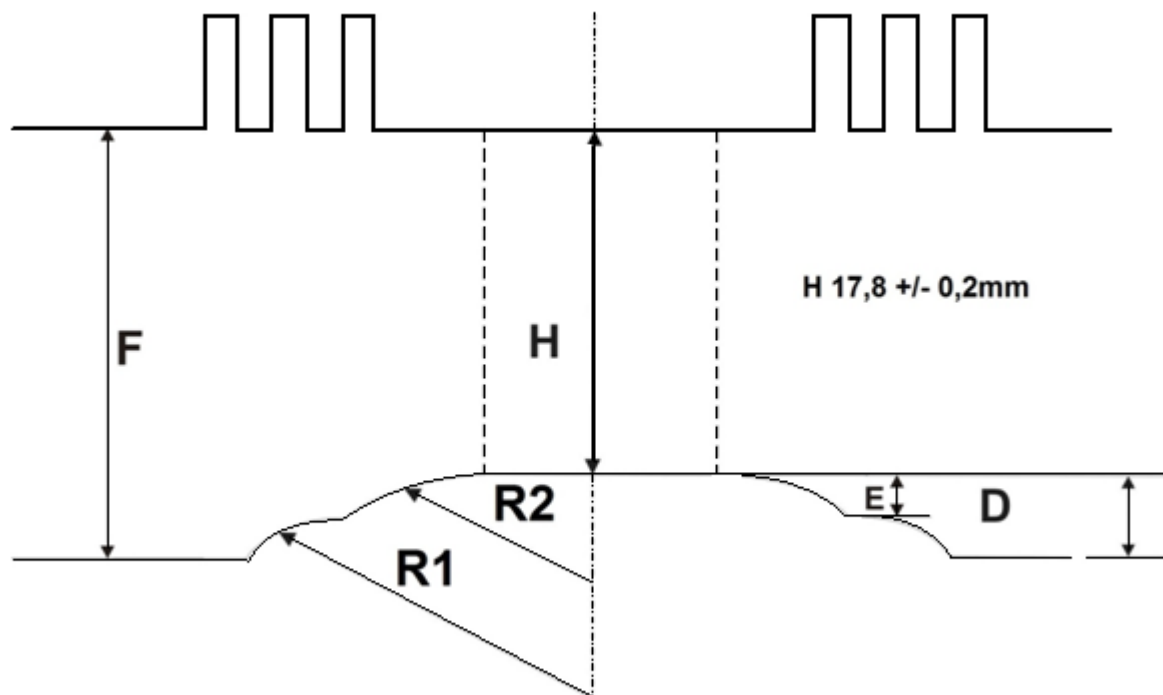
2.4 La rosca del alojamiento de la bujía no podrá sufrir alteraciones ni cavidades en todo su diámetro y longitud, se permite la colocación de inserto.

2.5 Obligatorio el uso de una tuerca que permita su precintado.

2.6 El cielo de la tapa de cilindro se controlara según plantilla existente en la AZK.

2.7 El técnico utilizara para cubicar aceite hidráulico (ATF)

2



D: 13,70 mm +/- 0,2mm

F: sin medida a controlar

E: 13mm +/- 0,2mm

### 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 rejajes deberán ser los siguientes:

<b>Escape</b>	175° +/- 2°
<b>Transferencias</b>	126° +/- 2°
<b>Tercer transferencia</b>	136° +/- 2°
<b>Ancho de escape</b>	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 ancho de la camisa, del lado del pistón, a lo ancho del tubo en forma plana respetando el formato original según ficha de homologación.

- 3.4 Se permite la reparación de las aletas.
- 3.5 Cada piloto podrá precintarse solo dos cilindros, con su camisa para todo el año uno para correr y el otro para utilizar en caso de rotura del primero.
- 3.6 Solamente se precintaran cilindros nuevos o usados standard.

### 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 RF o similar, respetando la forma física y medidas de la original. Material magnesio

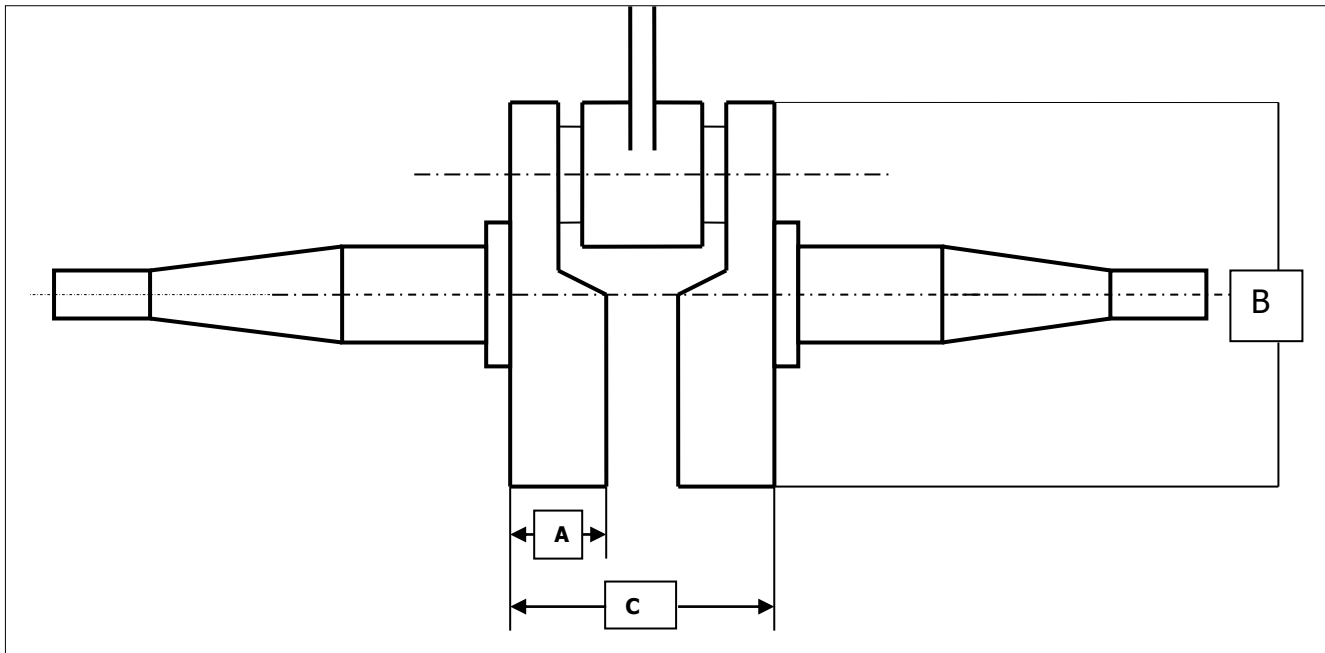
<b>Medida entre centros</b>	<b>102 mm</b>
<b>Pie diámetro</b>	<b>24 mm</b>
<b>Cabeza diámetro</b>	<b>18 mm</b>
<b>Tolerancia en sus medidas</b>	<b>+/- 0,1mm</b>
<b>Peso de biela</b>	<b>120 gramos mínimo</b>

### 6 CIGÜEÑAL:

- 6.1 RF bajo plano adjunto
- 6.2 Ancho de cigüeñal armado 47 mm +/- 0,2 mm
- 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

<b>1900g</b>	<b>Tolerancia +/-10 gramos.</b>
--------------	---------------------------------

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



Referencias: A: Espesor – B: diámetro – C: ancho

## 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.

4

## 8 SILENCIADOR DE ADMISION:

8.1 Se autoriza únicamente marca VARA o MVR, redondo, provisto por la AZK 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:

- 9.1 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 Se permiten carburadores con el orificio del gicleur de baja agrandado, Siempre, que haya sido provisto de esta manera por la AZK.
- 9.3 Reparación únicamente original TILLOTSON o IBEA .Se permite el intercambio de piezas entre las 2 reparaciones.
- 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 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 debiendo estar los (6) colocados. La mariposa deberá tener su forma física y sus medidas originales y debe mantener su mismo espesor.
- 9.8 Se permite el reemplazo del eje y la mariposa por uno de otro fabricante, que respete las medidas del original.
- 9.9 Se permite realizar un orificio o corte en la pantalla de la mariposa, a fin de permitir el ingreso de aire aun con la pantalla cerrada.
- 9.10 La AZK dispondrá de un carburador, con similares características a las especificadas en el punto 9.1. El técnico de la categoría podrá utilizar este elemento para reemplazar el carburador de cualquier competidor, en cualquier momento de la competencia.

## 10 BRIDA:

- 10.1 Las bridas serán provistas, precintadas y registradas por la AZK con costo a cargo del piloto

<b>Brida entregada por AZK</b>	Flapera chica	27,5mm+/-0,02	Diámetro constante
--------------------------------	---------------	---------------	--------------------

- 10.2 El espesor de los grupos de juntas entre el carburador y la brida, entre la brida y la flapera, y 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 de bitón espesor mínimo 0,26 mm, comunes. Se permiten láminas de fibra de carbono de espesor 0,22 mm o mayor.
- 11.3 El espesor del grupo de juntas entre la flapera y el cárter no debe ser mayor a 1.5mm

## 12 ENCENDIDO:

- 12.1 Únicamente marca PVL modelo 1419 y 1418
- 12.2 No se podrá modificar las ranuras que fijan el estator al block. El encendido se precintará o sellará.
- 12.3 El avance no se podrá modificar y serán de:

<b>1419</b>	<b>avance</b>	<b>3,5mm +/- 0.1mm</b>
<b>1418</b>	<b>avance</b>	<b>2,8mm +/- 0.1mm</b>

- 12.4 Peso de rotor 340grs +/- 8 grs.

### 13 BUJIA:

- 13.1 Marca y modelo NGK V9EGB o BOSCH W 3CS, 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.

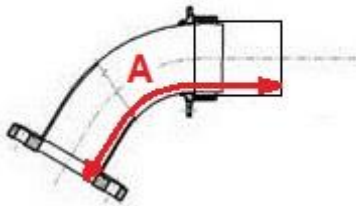


Figura 1. 168mm +/- 2mm.

14.2 Escape único 510 según plano adjunto. A costo del piloto..Revisado y precintado por la AZK. El precintado lo cobrara la A.Z.K. los escapes usados serán re-precintados por la A.Z.K. Todo piloto debutante deberá adquirir un escape nuevo al comenzar el campeonato .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 655mm +/-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.

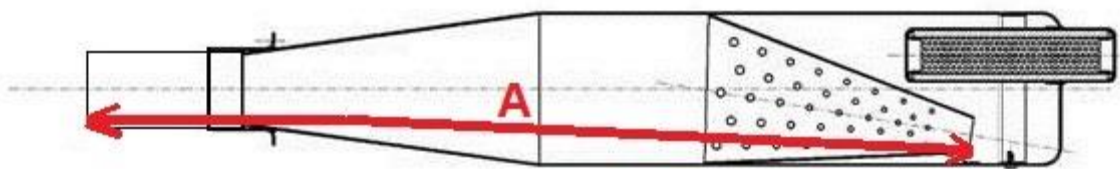


Figura 2. A = 655 +/-3mm.

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

14.5 Alargue de escape, largo 145mm +/- 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. Se deberán asentar los números de los precintos en el pasaporte.14.7.Es obligatorio en Mar Del Plata el uso del retenso. Provisto, precintado y sorteado por la AZK costo a cargo del piloto.

### 15 CHASIS:

15.1 Libre origen y medidas normalizadas. Se autoriza el cambio del chasis una vez al año, no pudiendo regresar al anterior. En caso de rotura irreparable se evaluará la posibilidad de reemplazar el bastidor por parte de la comisión técnica de la AZK. Para el piloto que inicie el campeonato con un chasis importado y pase a uno nacional deberá seguir sumando el lastre como si fuese uno importado.

15.2 Distancia entre ejes: mínimo 1010 mm, máximo 1050 mm.

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

- 15.4 Es obligatorio el uso de paragolpes trasero plástico. Sus soportes pueden ser de fabricación artesanal, siempre que sean independientes entre sí. Se permiten colocar precintos para evitar su pérdida.
- 15.5 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).
- 15.6 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. Por razones de seguridad los pontones deberán estar a +/- 30 mm por fuera de la línea imaginaria entre la parte exterior de la rueda delantera y trasera.
- 15.7 En el caso que la trompa no mida más de 15 cm de altura, se deberá soldar un caño elevado 5 cm (+/- 1cm) por encima del caño superior del paragolpes delantero.
- 15.8 Se permite el cambio de sus partes, menos el bastidor, durante la competencia.
- 15.9 Para los pilotos que alquilen motor y/o chasis podrán cambiar hasta dos veces al año solo quedando comprobado el cambio de equipo.

### 16 EJE TRASERO:

- 16.1 Material magnético, hueco de 40 mm o 50 mm de diámetro exterior, tolerancia en sus medidas: +/- 0.2mm.

### 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)

7

### 18 TRANSMISION (CADENA, CORONA Y PIÑON):

- 18.1 Corona, cadena y piñón paso ministar.
- 18.2 Cantidad uno (1) de cada elemento.
- 18.3 No se permite la lubricación con el kart en marcha
- 18.4 El diámetro máximo del piñón será de 35 mm.
- 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 para los motores RF será fija.

Piñón 10	Corona de 74 dientes continuos.	Para el kartódromo Autovía 2
Piñón 11	Corona de 74 dientes continuos.	Para el kartódromo de Balcarce

### 19 NEUMATICOS SLICK:

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

1° Primera	3° Tercera	5° Quinta	7° Séptima	9° Novena	10° decima
------------	------------	-----------	------------	-----------	------------

Podrá comprar 4 (cuatro) gomas a elección del piloto, a utilizar 2 (dos) en una fecha y las otras 2 (dos) en otra fecha a criterio del piloto. Podrán ser cambiadas en las fechas aquí detalladas:

2° segunda	4° cuarta	6° sexta	8° octava
------------	-----------	----------	-----------

Dichos neumáticos serán sorteados y asentados en el pasaporte y utilizados a criterio del piloto.

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 alguna carrera que no esté contemplado el punto 19.2 a saber carrera

2° segunda	4° cuarta	6° sexta	8° octava
------------	-----------	----------	-----------

Podrá utilizar un juego de gomas nuevas, cargando **10 kilos de lastre en el karting**. El juego de neumáticos será utilizado hasta que coincida con el punto 19.2. En este caso quedará sin efecto el párrafo que dice como mínimo dos carreras.

19.3 Si ingresa en una carrera par, colocando cubiertas usadas asentadas previamente en el pasaporte, no será penalizado.

19.4 Cada neumático será identificado por un código o número para su control por el comisario técnico.

19.5 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.

19.6 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.

19.7 Se prohíbe la utilización simultánea de neumáticos slick y de lluvia sobre un mismo kart.

19.8 La goma pinchada no se cambia por neumático nuevo y no podrá volver a usarse en otro momento, quedando asentado en el pasaporte. **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 7 kg 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 el TECNICO 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 serie o prefinal. En otro caso, se tomara en cuenta, como si fuera un neumático roto.

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

19.10 **las cubiertas de prueba** no se asentarán en ningún registro.

19.11 **Las gomas pinchadas:** deberán llegar a la técnica armada en su correspondiente llanta para ser verificadas por el técnico, **y luego ser asentadas en el pasaporte para no volver a ser utilizadas.** 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.

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

## 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.

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 27 mm

## 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 azk
- 22.3 La marca y tipo de aceite que se podrá utilizar serán

<b>AMA 800</b>
<b>CASTROL 747</b>
<b>ELF 909</b>
<b>MOTUL 800</b>
<b>VALVOLINE</b>

Sera obligatorio asentar la marca de aceite en el pasaporte.

- 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 20 cm, máximo 23 x 23. El numero, mínimo 15 cm de altura. Laterales en una placa cuadrada de 15 x 15 cm, con número de 12 cm 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 blanco y números negros.
- 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, serie y final.

## 24 PESO:

- 24.1 Para conjunto piloto-kart,

<b>KARTING IMPORTADO</b>	<b>peso mínimo 165 kg</b>
<b>KARTING NACIONAL</b>	<b>peso mínimo 165 kg</b>

El piloto que ingresara a partir de la quinta fecha ya sea que ingrese con un chasis importado o nacional cargara el tope de kilos o sea **el peso máximo 8 kilos.**

- 24.2 .El control se efectuara al finalizar la clasificación, prefinales (o series), repechajes y finales, con el kart tal cual arribo y el piloto con toda su indumentaria (buzo, casco, guantes, etc.). El lastre deberá ir fijado al chasis y /o la butaca por bulones.
- 24.3 Los lastres de más de 2 Kg deberán ser fijados por lo menos por 2 (dos) bulones.
- 24.4 No se permite la ingesta de ningún líquido o alimento antes de realizar el correspondiente pesaje.

## 24.5 SISTEMA DE LASTRE KARTING IMPORTADO

<b>karting importado 165 kilos</b>	
<b>karting importado carga máxima 173 kilos</b>	
1° Puesto	4 kilos
2° Puesto	3 kilos
3° Puesto	2 kilos
<b>Carga máxima acumulativa</b>	<b>8 kilos</b>

Los kilos cargados por performance no se descargarán hasta finalizar el campeonato.

#### 24.6 SISTEMA DE LASTRE KARTING NACIONAL

<b>karting nacional 165 kilos</b>	
<b>karting nacional carga máxima 169 kilos</b>	
1° Puesto	2kilos
2° Puesto	1 kilos
3° Puesto	½ kilos
<b>Carga máxima acumulativa</b>	<b>4 kilos</b>

Los kilos cargados por performance no se descargarán hasta finalizar el campeonato.

### 25 EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:

10

25.1 Es obligatorio el uso de casco integral, buzo, guantes y botas de competición de acuerdo a las exigencias de la F.R.A.D Mar y Sierras. De marcas reconocidas. El cuello protector o hans es optativo. 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.

25.3 Prohibido instalar cámaras de grabación en el casco del piloto.

### 26 CAMBIO DE MOTOR:

26.1 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.

26.2 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.

26.3 El piloto antes de clasificar deberá declarar en el pasaporte la marca del motor a utilizar durante todo el evento.

### 27. 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.

**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**

**Presidente A.Z.K**