

REGLAMENTO TECNICO 2018.

CATEGORIA SUDAM

(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 Sudám 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 Sudám (A.Z.K Mar y Sierras)

El presente reglamento cuenta con 10 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:

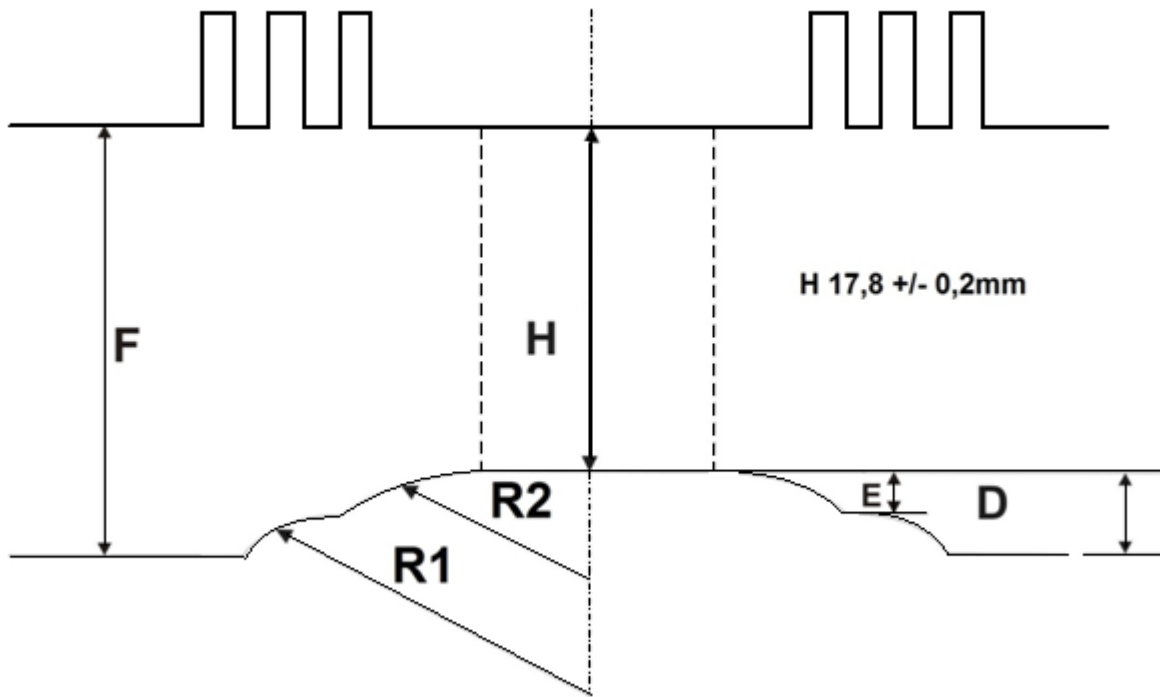
- 1.1 Se podrán utilizar motores de 125 cc.

PARILLA	R.F	T.B.R	C.R.G	P.C.R	RIOMAR	VORTEX
----------------	------------	--------------	--------------	--------------	---------------	---------------

- 1.2 Se permiten flaperos, homologados hasta el año 2002 inclusive. Únicamente para flapera chica.
- 1.3 Todas las partes deben ser las correspondientes al motor o similares. Se permite el intercambio de piezas entre marcas, siempre que no requiera ninguna modificación, para la instalación de la misma y que pertenezcan a alguno de los motores permitidos.

2 TAPA DE CILINDRO:

- 2.1 Permitido el torneado de la cámara, los radios deben ser concéntricos a la rosca de alojamiento de la bujía y manteniendo su ubicación original.
- 2.1.a Se permitirán cielos postizos.
- 2.2 La altura de la parte roscada de la tapa "H" debe medir 17.8 mm. Mínimo. En ningún caso puede llegarse a esta medida "H" con arandelas o suplementos "suelos". Los mismos deben quedar en la tapa al extraer la bujía.
- 2.3 La altura desde la bujía hasta el asiento de la tapa "D" será de 15 mm como máximo, así como muestra la figura.
- 2.4 Con la bujía apretada en la tapa, solamente puede sobresalir fuera de la parte roscada de la misma, el electrodo de la bujía. En caso de colocarse un inserto, se debe respetar el largo de la rosca de la bujía.
- 2.5 Se permite la reparación de las aletas o la ausencia de las mismas por rotura.
- 2.6 El cubicaje de la cámara de combustión, con el pistón en la posición de punto muerto superior será de 18cm³, medido hasta el punto de rebalse.
- 2.7 Las juntas deberán ser de caras planas.
- 2.8 Obligatorio el uso de una tuerca que permita su precintado.
- 2.9 El técnico utilizara para cubicar aceite hidráulico (ATF)



3 CILINDRO

- 3.1 Diámetro interno de la camisa: estándar 54 mm.
- 3.2 Prohibido agregar conductos ni material, salvo para reparación manteniendo la forma original. En ningún caso la medida de los conductos o lumbreras podrán ser más chicas que las originales homologadas. El reglaje entre los mismos es libre
- 3.3 En caso de cambio de camisa. La permanencia de escape no puede ser menor a 175°.
- 3.4 Se contempla la falta de aletas por rotura y la reparación de las mismas.

4 PISTON:

- 4.1 Marca IAME sin ningún tipo de modificación. Se puede usar pistón nacional, marcas RR o M.A.D y KTT RF Brasileror 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 IAME 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 102 mm, pie diámetro 24mm, cabeza diámetro 18mm. Tolerancia en sus medidas: +/- 0,1mm
- 5.2 Peso de biela 120 gramos mínimo.

6 CIGÜEÑAL:

6.1 No se permite el torneado de los panes, debiendo mantener las medidas originales:

IAME 95	Diámetro 88,9 mm	Espesor 19,4 mm
R.F 95	Diámetro 88,9 mm,	Espesor 19,0 mm
EVOLUTION	Diámetro 88,9 mm	Espesor 19,85 mm
TOP	Diámetro 87,9 mm	Espesor 18,95 mm

En todas las medidas se admite una tolerancia de +/- 0,2 mm

6.2 Se permite la utilización del modelo de cigüeñal correspondiente al motor “Parilla TOP”, a pesar de ser de una homologación posterior a la de los motores permitidos.

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

6.4 Volteo o carrera (54mm).

7 CARTER O BLOCK MOTOR:

7.1 Original de alguno de los motores permitidos.

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

7.3 Los rulemanes de bancada serán 6205 y los retenes no podrán ser modificados con el resorte del labio interno colocado.

7.4 No se permite el torneado de los block parilla 95 o rf con el fin de utilizar cigüeñales de otros modelos, que no respeten la forma original. Se permite la utilización de blocks con alojamiento para flapera grande siempre que se rellene llevándolo a la forma original de la flapera chica.

8 SILENCIADOR DE ADMISION:

8.1 Con costo a cargo del piloto, de formato cuadrado. Su uso es obligatorio

8.2 Se permite silenciador de admisión marca MVR o VARA. Con su correspondiente capuchón para día de lluvia únicamente.

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. 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 o similares, respetando la forma física y medidas de la original. Las mismas deberán estar colocadas y en buen estado, se permite enchavetarlas, pegarlas, precintarlas o atarlas para evitar su pérdida. Si el filtro tuviese colocada la espuma de goma filtrante original IAME, las mallas filtrantes pueden no estar colocadas.

8.8 Se permite el remplazo de la abrazadera por una a tornillo.

9 CARBURADOR:

9.1 Se permite un carburador por motor. Marca libre, cualquier modelo de (2) DOS GICLEURS homologado, una sola bomba manteniendo original el exterior. Se autoriza el uso del carburador con (3) TRES GICLEURS, pero anulando el correspondiente al POWER JET fehacientemente.

9.2 Diámetro de la garganta 25 mm Mínimo. Diámetro difusor: máximo 24 mm, mínimo 23mm mínimo.

- 9.3 Las juntas entre el carburador y la brida debe ser de planos paralelos y con un espesor total máximo de 1,5 mm. El orificio central de la junta entre el carburador y la brida debe ser diámetro como mínimo (27mm)
- 9.4 Se prohíbe cualquier sistema de inyección.
- 9.5 Se prohíbe cualquier sistema de turbo o sobrealimentación.
- 9.6 Reparación únicamente original **TILLOTSON o IBEA** : Se permiten intercambiar piezas de ambas reparaciones.
- 9.7 Se podrá soldar una mariposa, arandela o similar en el regulador de baja, para facilitar su manipulación.
- 9.8 Se prohíbe cualquier sistema de **POWER VALVE**.
- 9.9 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.
- 9.10 Se permite el reemplazo del eje y la mariposa por uno de otro fabricante, que respete las medidas del original.

10 BRIDA:

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

- 10.1 Las bridas serán provistas, precintadas y registradas por la AZK con costo a cargo del piloto,
- 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 Carter 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 2,3mm ni mayor de 3.5mm
- 10.4 El orificio central de la junta entre el carburador y la brida debe ser diámetro como mínimo (27mm)
- 10.5 En caso de averías o extravío el costo total de la brida será a cargo del piloto.

11 FLAPERA:

- 11.1 Flapera chica de 4 ventanas.
- 11.2 Láminas libres.
- 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 Libre origen. Marcas permitidas:

MVR
PVL
MOTOPLAT
SELETTRA

12.2 Prohibido el uso de sistemas electrónicos o mecánicos de avance variable. Prohibida electrónica adicional y sistemas de adquisición y/o almacenamiento de datos (Datta Logres, Telemetría) excepto cuentavueltas y pirómetro. No podrán utilizarse encendidos de alta performance (comparados con su similar estándar) aunque los mismos sean de expendio comercial.

- 12.3 Se deberán respetar las medidas y pesos del rotor originales. Medidas del rotor:

Diámetro	57,9 mm +/- 0,3 mm
Espesor	26,8 mm +/- 0,3 mm

En el caso del modelo SELETTRA no se tiene en cuenta en la medición el aleteado interno el cual no puede ser modificado).

12.3 Peso mínimo de cada rotor permitido:

MVR	555
PVL	cono grande 329gramos
PVL	Cono chico 342 gramos
MOTOPLAT	555
SELETTRA	356
TOLERANCIA	+/- 7 gramos

13 BUJIA:

13.1 Marca y modelo libre, diámetro de rosca 14mm, largo 17,80 mm +/- 0,1 mm.

13.2 Deberá conservar su arandela original.

14 ESCAPE:

14.1 El codo del escape será original RF para todos las marcas motores. 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.

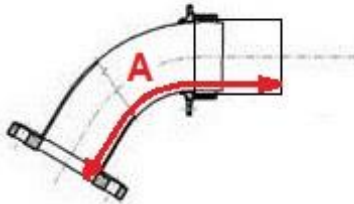


Figura 1. 168mm +/- 2mm.

14.2 Escape, tipo y modelo único (510) según plano adjunto. A costo del piloto. 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 su participación en el campeonato. Se habilitara solo un escape nuevo por piloto por año.

14.3 No debe sobrepasar las medidas del chasis.

14.4 El escape a utilizar será precintado por la AZK, no permitiéndose ninguna modificación de las características originales de fábrica.

Los elementos provistos se entregarán debidamente precintados e identificados con un número que deberá anotarse en el pasaporte técnico en cada competencia y será debidamente verificado por el responsable técnico. En caso de tener que obligadamente proceder al cambio o reemplazo del escape por rotura o pérdida se deberá requerir el nuevo elemento a la AZK Mar y Sierras. Que se encargará de su provisión al precio de venta al público asentándose en el registro el nuevo número asignado, previa autorización y verificación de los precintos por parte del responsable técnico.

Los escapes de prueba son libres.

14.5 El técnico en cada competencia puede determinar el reemplazo de cualquier de los caños de escape provistos originalmente por otro igual sin costo para el piloto, lo que podrá hacerse en cualquier momento de la competencia.

14.6 El largo del conjunto escape, alargue identificado como cota A en la figura 2 será de 645+/-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.

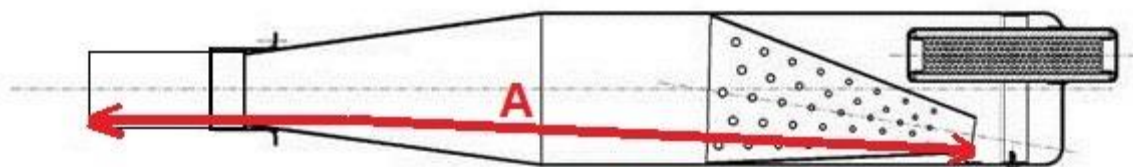


Figura 2. $A = 645 \pm 3\text{mm}$.

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

14.8 Alargue de escape, largo 135mm \pm 3mm construido a partir de un tubo no flexible de 47mm de diámetro interior y 50 mm de diámetro exterior \pm 1mm en sus diámetros. Los diámetros deberán ser constantes A partir de la segunda fecha de campeonato es obligatorio el uso del retensor .Provisto, precintado y sorteado por la AZK costo a cargo del piloto

15 CHASIS:

15.1 Se podrá utilizar dos chasis por año. Libre origen, marca y año, medidas normalizadas.

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

15.4 Ancho de trocha máximo 1400 mm sin suspensión de ningún tipo.

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

15.6 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)

15.7 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 \pm 30 mm por fuera de la línea imaginaria entre la parte exterior de la rueda delantera y trasera.

15.8 En el caso que la trompa no mida más de 15 cm de altura, se deberá soldar un caño elevado 5 cm (\pm 1cm) por encima del caño superior del paragolpes delantero.

15.9 Se permite el cambio de sus partes, menos el bastidor, durante la competencia.

15.10 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.

16 EJE TRASERO:

16.1 Diámetro exterior: 40mm \pm 0,2mm ó 50mm \pm 0,2mm. Material magnético.

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)

18 TRANSMISION (CADENA, CORONA Y PIÑÓN):

18.1 Corona, cadena y piñón paso ministar.

Relación

Piñón 10 dientes	Corona 74 dientes continuos	AUTOVIA N°2
Piñón 11 dientes	Corona 74 dientes continuos	BALCARCE

18.1.a Se prohíbe cualquier tipo de agregado/ balanceador/ volante al piñón.

18.2 Cantidad uno (1) de cada elemento.

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.

19 NEUMATICOS SLICK:

- 19.1** Los neumáticos serán provistos por la AZK con costo a cargo del piloto y serán marca M.G. sello rojo Cada neumático será identificado por su código de barras o número para su posterior control por el comisario técnico.
- 19.2** Cada piloto colocara en forma obligatoria un juego de gomas nuevas cada 2 (dos) carreras como mínimo en las fechas. En el coronación o última carrera cambiaran las 4 gomas.

1° primera	3° Tercera	5° Quinta	7° Séptima	9° Novena	10° Decima
-------------------	-------------------	------------------	-------------------	------------------	-------------------

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 2ª, 4ª, 6ª, 8ª podrá utilizar un juego de gomas nuevas. 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. El piloto que ingrese en fechas pares cargara 7 kilos de lastre.

19.3 No se autoriza el intercambio de neumáticos usados entre pilotos.

19.4 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

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

19.6 El número de cada neumático adquirido se asentará en el pasaporte técnico en el momento del sorteo de los mismos. Los neumáticos para prueba no se asentaran en ningún registro.

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 o en su defecto, por un neumático de prueba de similar desgaste.

Solo en la primera fecha del campeonato, podrá colocar un neumático nuevo, penalizando con 5Kg o podrá colocar uno de prueba, 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 prefinal. En otro caso, se tomara en cuenta, como si fuera un neumático pinchado.

19.8 Las cubiertas nuevas a utilizar serán sorteadas el día sábado por la A.Z.K

20 NEUMATICOS ESPECIALES PARA LLUVIA:

20.1 Se permite el uso únicamente de neumáticos marca **PRONEC** para la categoría.

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** y el lugar de la compra será indicado por la AZK

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

AMA 800
CASTROL 747
ELF 909
MOTUL 800
VALVOLINE

.Sera obligatorio asentar la marca de aceite en el pasaporte todas las carreras.

22.4 El comisario técnico podrá realizar espectrografías de las muestras de combustible que extraiga bajo el sistema infrarrojo.

22.5 El comisario técnico puede cambiar la nafta de los vehículos en la pre grilla, antes del inicio de cualquier etapa de la competencia. Y el piloto proveerá el aceite que fue asentado en el pasaporte

23 IDENTIFICACION:

23.1 Delantera y trasera mínimo 20 x 20 cm, máximo 23 x 23 cm. 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 la corbata, trasera en el paragolpe 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 amarillo y número negro.

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 150 Kg.

24.2 El control se efectuara al finalizar la clasificación, pre finales (o series) 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 por bulones.

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

24.4 El técnico podrá pesar de forma independiente al piloto y al kart en cualquier momento del evento.

24.5 Sin Sistema de lastre:

24.6 El piloto que ingresara a partir de la 5ta fecha cargara 5 kilos más del peso mínimo

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.

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

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

Presidente A.Z.K