Asociacion Zonal de Karting Mar y Sierrras
Personeria Juridica Num. 18046
Kartodromo Internacional Ciudad de Mar del Plata, Autovia 2 Km 392,6 Tel. 460-0295 460-0296
www.kartingazk.com - info@karting.azk.com - azksecretaria@gmail.com
CUIT: 30-70768377-1 Ing. Brutos: 30-70768377-1

REGLAMENTO TECNICO 2022
CATEGORIA JUNIOR

Consideraciones Generales

1. Se entiende por **ORIGINAL** a toda pieza fabricada, montada en el motor y /o chasis ydeclarada 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 al comisario técnico de la categoría,** 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,kilometro 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 el técnico de la categoría o miembros de la AZK.
13. El párrafo "Provisto y Precintado por la AZK" o similar, no exime de responsabilidad técnica al piloto, el precintado es a los efectos de determinar que ese elemento fue provisto por la AZK.

NICOLAS CASTRO
PRESIDENTE AZK

DANIEL JORDAN
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO

Asociacion Zonal de Karting Mar y Sierrras
Personeria Juridica Num. 18046
Kartodromo Internacional Ciudad de Mar del Plata, Autovia 2 Km 392,6 Tel. 460-0295 460-0296
www.kartingazk.com - info@karting.azk.com - azksecretaria@gmail.com
CUIT: 30-70768377-1 Ing. Brutos: 30-70768377-1

REGLAMENTO TECNICO 2022
CATEGORIA JUNIOR

El presente reglamento cuenta con 13 páginas numeradas. Entra en vigencia el día 01/01/2022 hasta el 31/12/2022 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 Marca RF original.
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
Ancho transfer lateral	30 máximo
Ancho tercer transfer	29 máximo

Se permite corregir los trasfer (tercer, laterales y escape), las correcciones serán solo en el ancho de la camisa y en su parte superior sin tocar el aluminio (solo fundición), en forma plana y transversal a la línea de la misma.
Se permite el torneado de la base del cilindro en el aluminio respetando la perpendicularidad con la camisa (90° grados entre la base y la camisa).

NICOLAS CASTRO
PRESIDENTE AZK

DANIEL JORDAN
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO

Se permite el torneado de la camisa en su parte inferior respetando la perpendicularidad de la misma.
Las mediciones se harán al corte de luz.

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, Meteor y KTT R.F Brasilero, 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

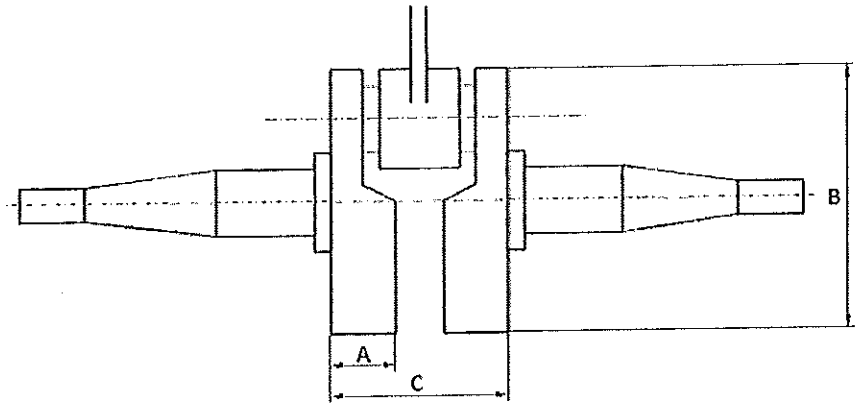
6.3 Los rulemanes serán únicamente SKF o KOYO

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 **1890gr mínimo** completo, con sus dos medios panes, jaula, muñón, arandelas y biela colocadas.-

6.7 Se permite colocar un oring en la bancada del cigüeñal, donde asienta el ruleman.



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

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.

NICOLAS CASTRO
PRESIDENTE AZK

DANIEL JORDAN
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO

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:

9.1 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 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 **17mm de diámetro interior constante,** provista, precintada y sorteada por la AZK. El piloto será el responsable de la misma y deberá devolver dicho elemento al finalizar la competencia. El técnico de la categoría controlara al momento de la devolución el estado de dicho elemento, si hubiese sido alterado el piloto será descalificado. Si no se hiciese efectiva la devolución luego de la carrera el piloto podrá ser sancionado en la próxima competencia.

NICOLAS CASTRO
PRESIDENTE AZK

DANIEL JORDAN
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO

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 orifico central de la junta entre el carburador y la brida debe ser diámetro como minino 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 punto avance libre.

12.4 Peso de rotor según su cono

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

13 BUJIA:

13.1 Marca y modelo

NGK	B9EG
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.

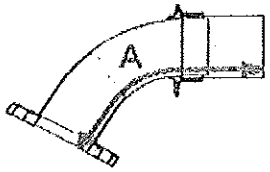


Figura 1. . 168mm +/- 2mm.

NICOLAS CASTRO
PRESIDENTE AZK

DANIEL JORDAN
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO

14.2 Escape único 510mm, según plano adjunto (figura 4), costo a cargo del piloto. Los escapes nuevos o usados serán revisados y precintados por el técnico de la categoría Se habilitará solo un escape nuevo por piloto por año. En caso de rotura se podrá reemplazarlo con autorización del técnico de la categoría.

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 4 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 4.

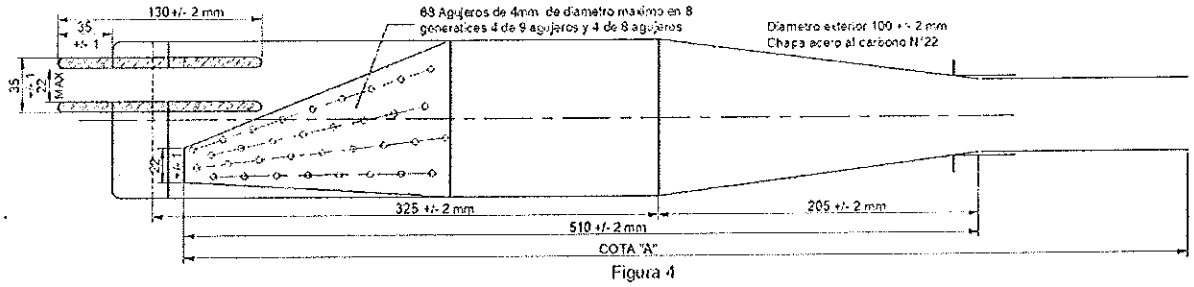


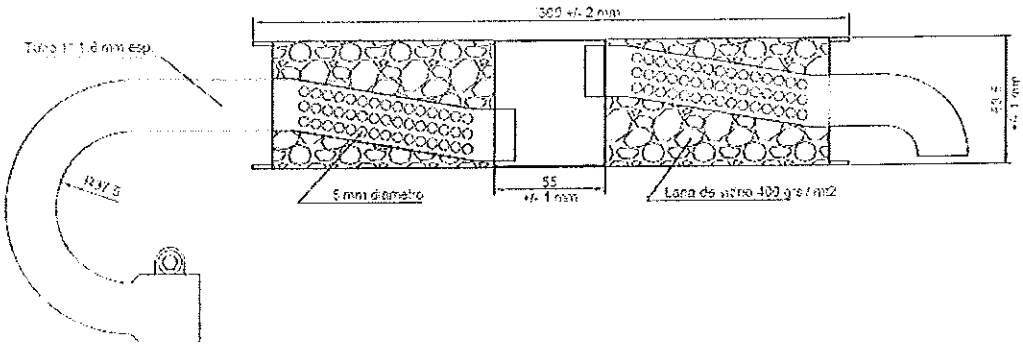
Figura 4

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.

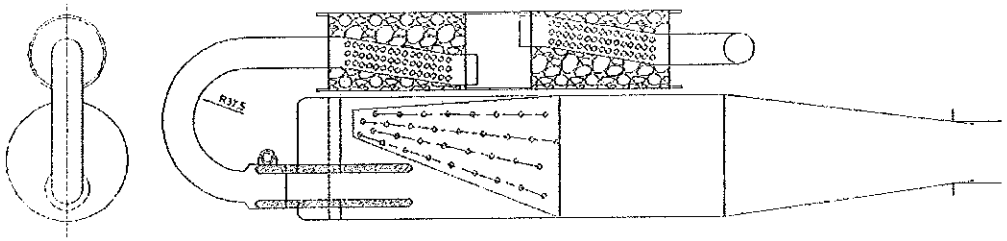
14.7 Retensor, es obligatorio el uso del mismo. Provisto, precintado y sorteado por la AZK, costo a cargo del piloto.



14.8 El uso del retensor es obligatorio y el modo de instalación sobre el escape será como se muestra en la figura siguiente, el orificio de salida del escape deberá estar trasversalmente opuesto al retensor.

NICOLAS CASTRO
PRESIDENTE AZK

DANIEL JORDAN
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO



Orificio de salida del escape, transversalmente opuesto al retensor como se muestra en la figura.

14.9 La AZK dispondrá de conjuntos escape-retensor armados los cuales serán sorteado entre los pilotos que ocupen los primeros lugares del campeonato al momento de la competencia. Los mismos serán sorteados el día sábado por el técnico de la categoría o miembros de la A.Z.K. Todo escape-retensor que sea dañado por el piloto, deberá ser repuesto a la categoría o solventar el costo para su reposición.

15 CHASIS:

15.1 Homologados, libre origen y medidas normalizadas. Se podrán utilizar chasis importados hasta los modelos 2016 inclusive. Se autoriza el cambio del chasis una vez al año, no pudiendo regresar al anterior. En caso de rotura irreparable el técnico de la categoría evaluará la posibilidad de reemplazar el bastidor.

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

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

15.4 Es obligatorio el uso de paragolpes trasero de 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 perdida.
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 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 Llantas para neumáticos slicks se utilizaran llantas nacionales marcas VARA, M101 y TBR traseras de 8 pulgadas y delanteras de 5 pulgadas.

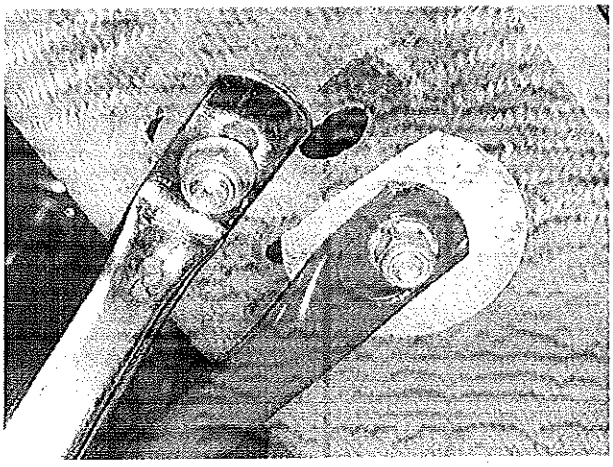
15.11 Llantas para cubiertas de lluvia nacionales, Delanteras 5 pulgadas, Traseras de 6, 7 u 8 pulgadas.

15.12 Identificación de chasis importados OTK (Tony Kart, Kosmic, Exprit, FA, RedSpeed).

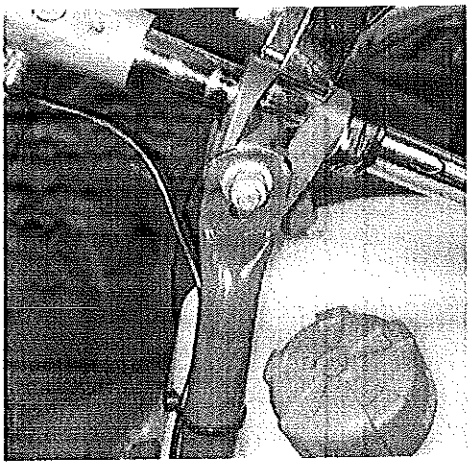
NICOLAS CASTRO
PRESIDENTE AZK

DANIEL JORDAN
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO

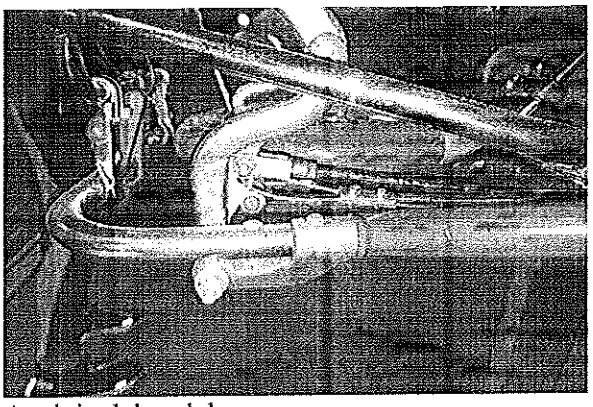
Se considerara como modelo 2017 o superior a los chasis OTK que tengan alguna de las características como las mostradas en las imágenes siguientes. Estampas de los soportes de las butacas y tanque, anclaje de pedales en el chasis y soporte de tope de acelerador.



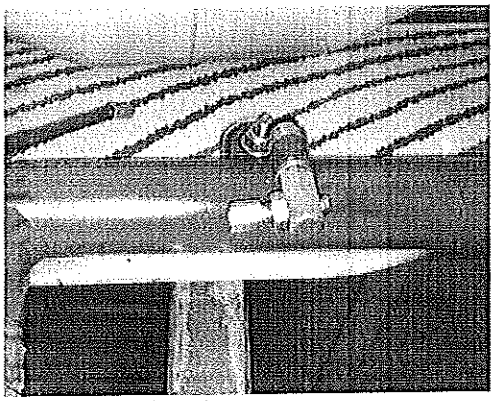
Butaca



Tanque



Anclaje del pedal

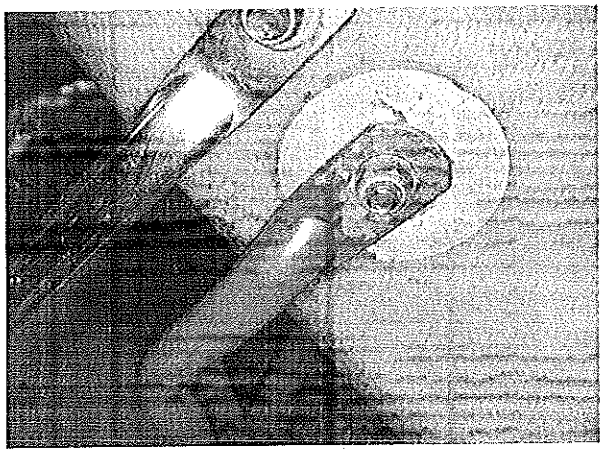


Tope de acelerador

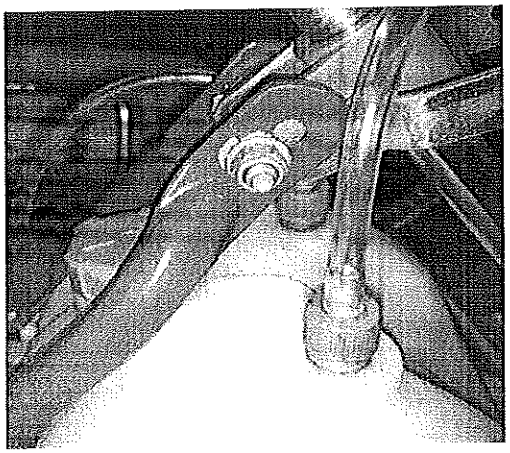
Se considerara como modelo 2016 inclusive o inferior a los chasis OTK que tengan las estampas de los soportes de las butacas y tanque, anclajes de pedales en el chasis N°1 o N°2 y soporte de tope de acelerador como las de las imágenes siguientes.

NICOLAS CASTRO
PRESIDENTE AZK

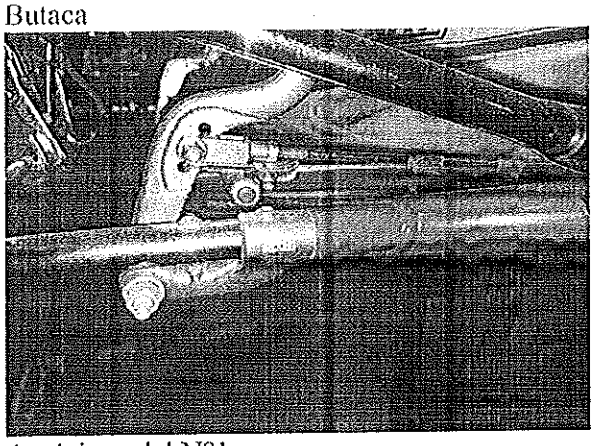
DANIEL JORDAN
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO



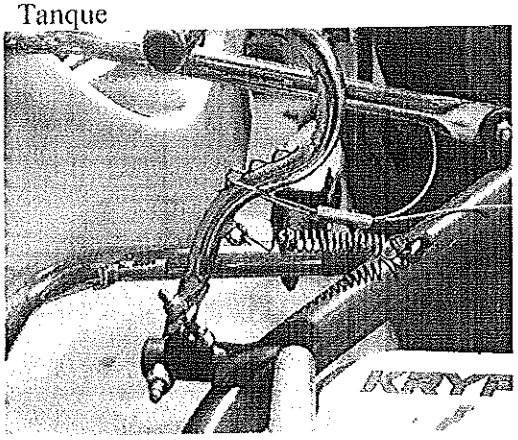
Butaca



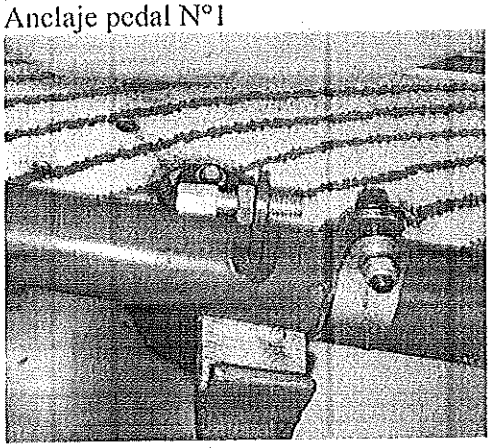
Tanque



Anclaje pedal N°1



Anclaje pedal N°2



Tope de acelerador

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.

NICOLAS CASTRO
PRESIDENTE AZK

DANIEL JORDAN
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO

17.2 No se permite ningún tipo de freno delantero.
17.3 No se permite sistema antibloqueo (ABS).
17.4 El equipo de freno en los chasis Nacionales deberá ser de fabricantes Nacionales.

18 TRANSMISION (CADENA, CORONA Y PIÑON):

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 SLICK:

19.1 Marca PRONEC provistos por la AZK, 6 (cinco) juegos en el año, costo a cargo del piloto.
19.2 Se utilizaran neumáticos nuevos en las siguientes competencias 1ra, 2da, 4ta, 6ta, 8va y 10ma, en las competencias 3ra, 5ta, 7ma y 9na se utilizaran las gomas usadas de las competencias anteriores, que se encuentren debidamente asentadas en el pasaporte.
En las clasificaciones de las competencias que se utilicen neumáticos nuevos, deberán usarse los neumáticos sorteados para esa fecha.
19.3 Las gomas nuevas o usadas que se declaren para la clasificación, según sea la fecha, podrán cambiarse por otras usadas al momento de las prefinales y/o finales, las gomas que se utilicen deberán pertenecer al piloto en cuestión y deberán estar asentadas en el pasaporte. El piloto deberá informar al comisario técnico con antelación a la prefinal y/o final si realiza algún cambio. No se permite intercambiar neumáticos entre pilotos.
19.4 El piloto que debuten o que retorne a la competencia en las fechas 3ra, 5ta, 7ma y/o 9na (luego de una o varias fechas de ausencia) podrá utilizar un juego de neumáticos nuevos y deberé optar entre dos modalidades.
La primera: Cargar ocho kilos de lastre el día de la competencia desde la clasificación y hasta finalizar la misma.
La segunda: Utilizar los neumáticos nuevos en las pruebas cronometradas y no penalizar con kilos. El comisario técnico verificara que los neumáticos utilizados en las tandas cronometradas hayan girado 30 vueltas a ritmo de carrera (un tiempo 20% superior al mejor vuelta de la tanda como máximo), para validar esto se apoyara en el sistema de cronometraje el cual emitirá un vuelta a vuelta del piloto en cuestión para que el comisario técnico dictamine, de no cumplirse con el resquicito impuesto el beneficio no será otorgado y el piloto deberá cargar los ocho kilos de lastre el día de la competencia desde la clasificación.
Si por algún motivo, climático etc. no se pudiese girar las 30 vueltas, el beneficio no será otorgado y el piloto deberá cargar los ocho kilos de lastre el día de la competencia desde la clasificación. La opción tomada por el piloto deberá ser comunicada al comisario técnico entes de que comiencen las tandas cronometradas para que este constate y controle el uso de dichos

NICOLAS CASTRO
PRESIDENTE AZK

DANIEL JORDAN
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO

neumáticos, será responsabilidad del piloto aguardar en el sitio de parque cerrado luego de las tandas para la verificación pertinente.
Este beneficio es exclusivo para pilotos debutantes o que retornen en las 3ra, 5ta, 7ma y/o 9na no podrá aplicarse en otras circunstancias bajo ningún concepto.

19.5 En las fechas 3ra, 5ta, 7ma y/o 9na los pilotos que continúen cronológicamente con el campeonato deberá utilizar gomas usadas de fechas anteriores si no pudiese cumplir con este resquicito por algún motivo (extravió de los neumáticos, hurto de los mismos, etc) podrá utilizar un juego de neumáticos nuevos y deberá penalizar con el uso de diez kilos de lastres físico, estos kilos se sumaran a los de performance y podrán pesarse por separado.

19.6 Ante avería o falla en algún neumático, su reemplazo será por uno de similar desgaste y quedará a criterio del comisario técnico. Las gomas rotas o pinchadas deberán llegar a la técnica armadas en sus correspondientes llantas para ser verificadas por el técnico, ser asentadas en el pasaporte para no volver a ser utilizadas. Aquel piloto que declare durante la competencia dos o más gomas rotas o pinchadas deberá largar en la próxima etapa desde la última fila, penalizando con 5 kilos de lastre por cada una, estos kilos deberán ser físicos y el técnico de la categoría podrá pesarlos en forma individual.

19.7 No se permitirá el calentamiento y/o la refrigeración de los neumáticos, ni la utilización de productos químicos para su tratamiento. No se permite su limpieza con pistola de calor.

20 NEUMATICOS ESPECIALES PARA LLUVIA:

20.1 Se permite el uso únicamente de marca PRONEC nueva o usada.

20.2 Un solo juego por carrera.

20.3 La provisión y el costo de los mismos son responsabilidad del piloto.
La AZK solo proveerá neumáticos de lluvia a los pilotos que lo solicitasen por escrito o vial mail, con una antelación a la carrera no menor a 20 días.

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: **AMA 700/800, Castrol 747, ELF 909, Motul 800, Valvoline.**
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 podrá hacer una medición comparativa utilizando el método denominado conductimetro entre una muestra denominada patrón y el combustible utilizado por el karting. Si la diferencia en la medición entre la muestra patrón preparada por el técnico utilizando los

NICOLAS CASTRO
PRESIDENTE AZK

DANIEL JORDAN
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO

elementos declarados por el piloto en el pasaporte y la nafta extraída del tanque arrojase una diferencia en la medición mayor al 50%, el piloto quedara automáticamente excluido.

22.6 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 para el conjunto piloto y kart será:

Chasis importados 2016 y anteriores	143 Kg
Nacionales con algún elemento importado	143 kg
Nacionales con elementos nacionales cualquier año	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 indumentaria completa y el kart sin lastre, ni combustible, pesasen por sobre el peso estipulado por este reglamento en el punto 24.1 según corresponda, podrán cubicar con 1.0 Cm3 menos por cada 8 kilogramos de sobrepeso. Este beneficio podrá ser revisado y revocado por la FRAD en conjunto con la AZK.
El piloto que utilice este beneficio deberá llevar los kilos por performance de forma física.

24.5 Sistema de Lastre por performance: cargan lastre el primer, segundo y tercer puesto de la competencia final y podrán descargar dicho lastre a partir del cuarto puesto.
Cargaran: el primero 3kg, el segundo 2kg y el tercero 1Kg.
La carga acumulada máxima será de 6kg
Descargaran: el cuarto 1kg, el quinto 2kg, el sexto 3kg, del séptimo inclusive en adelante 4kg.
Los pilotos que por diferentes motivos no completen el 75% de la competencia (no clasifiquen) podrán descargar kilos. Los pilotos que se ausenten en una fecha determinada "NO" podrán usar esa fecha para descargar kilos.

24.6 El piloto que ingresa a partir de la 8va fecha inclusive cargará los mismos kilos por performance que piloto más lastrado de la categoría en ese momento.

25 EQUIPAMIENTO DE SEGURIDAD:

NICOLAS CASTRO
PRESIDENTE AZK

DANIEL JORDAN
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO

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. De marcas reconocidas. El cuello protector o hans es optativo. El nombre y grupo sanguíneo del piloto deberán estar bordados 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.

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 AZK, en acuerdo con la FRAD Mar y Sierras, realicen las modificaciones que consideren necesarias.

ASOCIACION ZONAL DE KARTING MAR Y SIERRAS.

NICOLAS CASTRO
PRESIDENTE AZK

DANIEL JORDAN
F.R.A.D. MAR Y SIERRAS
TESORERO