

1

REGLAMENTO TÉCNICO ESPECÍFICO CATEGORÍA OLD SCHOOL MASTER IAME SERIES ARGENTINA

El presente Reglamento técnico entra en vigencia el día 01/01/25 hasta el 31/12/25 reemplazando a todo otro Reglamento Técnico de Karting emitido con anterioridad permaneciendo “abierto” a modificaciones que serán comunicadas mediante anexos oficiales de CNK-CDA. a través de su comisión técnica.

En este, solo se permite lo que está explícitamente autorizado. La única interpretación considerada correcta es la de la comisión técnica. No se permiten apelaciones basadas en consultas verbales.

La comisión técnica se reserva el derecho de retirar y/o retener cualquier elemento del motor o vehículo de los reglamentados (no libres) para ser analizado sin que medie denuncia alguna.

1- PESO MÍNIMO CON PILOTO:

Chasis importado: 168 kilogramos

Chasis nacional: 166 kilogramos

Hándicap por sobrepeso: Se le otorgará 1 (un) diente de corona cada 4 kg de sobrepeso sin tener lastre en el kart. Deberá lastrar según el recargo por posición para poder mantener este hándicap.

Hándicap por edad: Se le otorgará 1 (un) diente de corona, solo para la etapa regular, para los mayores a 50 (cincuenta) años. Este hándicap se pierde si el piloto termina, en una competencia final, entre los 3 (tres) primeros.

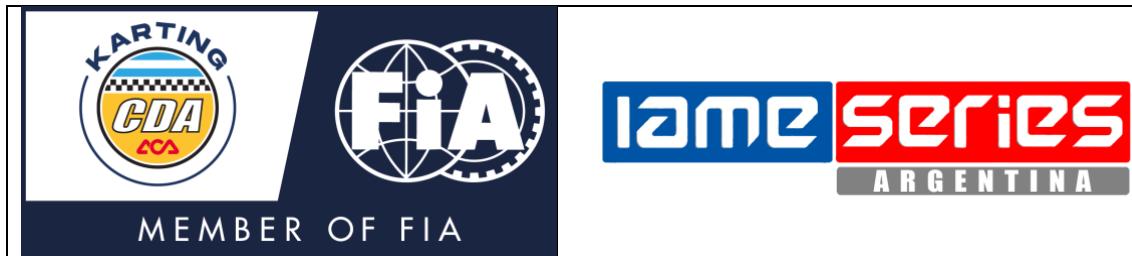
Recargo por posición: El ganador, segundo tercero y cuarto que figuren clasificados en la planilla oficial de cada competencia deberán registrar en la balanza de la siguiente carrera inmediata: 4-3-2-1 KG respectivamente sobre el peso mínimo. Este lastre será acumulativo con un tope de 6 KG. Solo podrá descargarlo sino clasifica dentro de los cuatro primeros en la planilla oficial. Descargara por vez 2 KG.

El sistema de lastre se utilizará en la etapa regular del campeonato, hasta la 6 (sexta) fecha inclusive. A partir del comienzo del Play off no aplicará este sistema.

2- NÚMEROS DISTINTIVOS:

Números NEGROS sobre fondo AMARILLO





2

3- MOTORES:

PARILLA MY 10 limitados a 16500 rpm.

(Se habilita la utilización de los limitadores 14500 rpm amarillo, 15500 rpm azul y 16500 rpm verde)

Completamente original. Solo se permitirá trabajar con las juntas de base de cilindro (espesor mínimo 0,1mm).

Se permite agregar juntas entre la base de la tapa de cilindro y la camisa de cilindro.

Se permite sacar el carbón del conducto del escape y la cabeza del pistón sin que esto quite material del elemento propiamente construido.

Las juntas entre el cilindro y el colector de escape deberán ser de 1,5mm+0.5mm. Deberá descubrir todo el pasaje del colector de escape. Las juntas de admisión deberán ser de 1,5mm+-0.5mm.

Se utilizará un impulsor por fecha, bajo régimen de sellado, un precinto a una tuerca de tapa de cilindro al motor. Se precintará a partir de la clasificación.

El cambio de motor sufrirá un recargo de 10 puestos en la actividad oficial próxima.

El mismo recargo sufrirá si el precinto es abierto. Solo se exceptúa en el caso de que la apertura se realice en presencia del comisario técnico de la CDA KARTING. Solo se puede realizar para verificar si sufrió una rotura.

Únicamente se podrán sustituir las juntas u o'ring.

La organización tendrá la potestad de retener, luego de la competencia, un motor, escape, carburador, etc. Para comprobar la potencia del mismo en sus instalaciones. Se devolverá en las mismas condiciones que fue retenido.

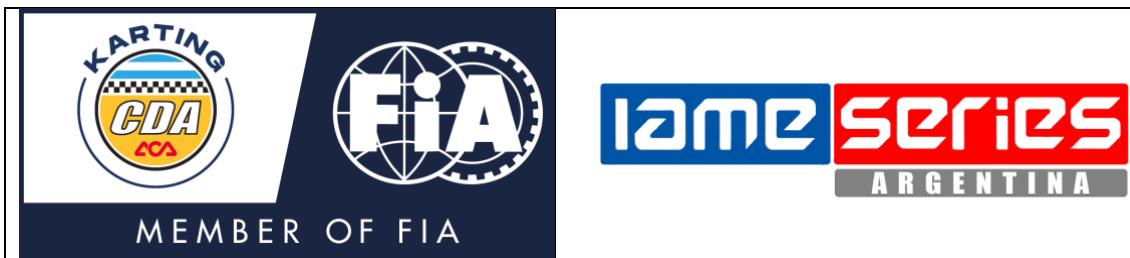
Asimismo, tendrá la potestad de intercambiar durante la actividad cualquier elemento que la organización crea conveniente.

4- TAPA DE CILINDRO:

Original del motor para esta categoría (21cc de cámara).

Se controlará su volumen y sus dimensiones en base a la ficha de homologación. Las juntas entre tapa y cilindro deberán tener como mínimo un diámetro interior de 54,00 mm, y de la medida exterior de la camisa. Tendrá que ser de planos paralelos.





3

No se permite modificar el largo de la rosca, cuyo cubicaje deberá ser 2,4 cm³. En la cámara de combustión se permiten trabajos en su interior libres (concéntrico).

Se autoriza el uso de cámaras postizas.

Se autoriza el uso de la tapa de cilindro con descompresor, manteniéndose original.

**Cubicación c/inserto IAME 10151 probeta MARCA Titrette c/aceite ATF (transmisión automática)

5- CIGUEÑAL:

Original del motor eje de biela 20mm. Deberá responder a las dimensiones especificadas por el fabricante (ver ficha adjunta).

No se permite cambiar su balanceo.

El eje de biela tendrá que ser macizo.

Se permite el uso de rodamientos a rodillo, el cual debe ser del tipo SKF – BC1 – 1442 B.

6- BIELA:

Original del motor según ficha adjunta. No se permite trabajos en este elemento.

Distancia entre centros: 102 mm.

7- CARTER:

Original del motor. Debe corresponder, en su totalidad, con el plano adjunto. Solo se permite el agregado de material en caso de rotura.

8- CAMISA:

Original del motor. Debe corresponder, en su totalidad, con el plano adjunto. Deberá respetar la ficha de dimensiones y diagrama según la ficha de homologación.

Los valores en grados de tolerancia de las permanencias, de apertura de las distintas lumbreiras, indicadas en el plano adjunto, se pueden incrementar en 1,5 grados.

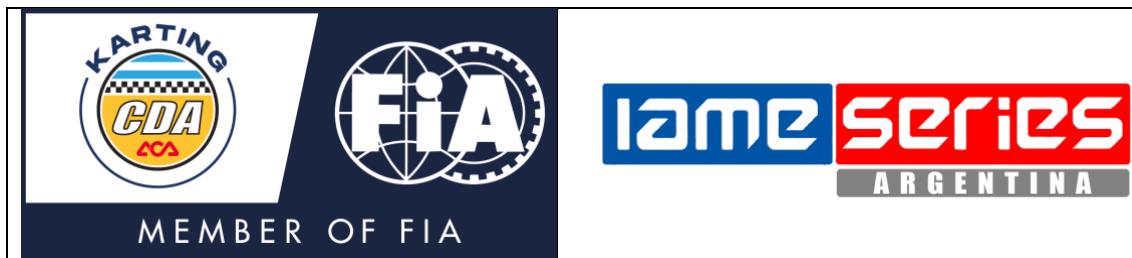
9- CILINDRO:

Original del motor. Debe corresponder, en su totalidad, con el plano adjunto.

10- PISTÓN:

Original del motor. Especificaciones y/o dimensiones según plano adjunto. Se permite el aro en L de 2,2mm para el pistón original o símil importado.





4

No se permite sacar material.

11- PERNO DE PISTÓN:

Original. No se permite el torneado interior para alivianado.

12- COLECTOR DE ADMISIÓN:

Original del motor. No se permite su preparación, ni quitar o agregar material.

No deberá conformar una sola pieza con la flapera.

La junta entre el carburador y dicho colector no podrá ser de más de 1,5mm. No puede efectuar trabajos de encauzadores de flujo.

Diámetro de 27mm en toda su extensión.

Recto en toda su longitud 10 mm y no se permite ningún tipo de conexidad. (ver imagen)



13- FLAPERA

Será original. Se permite variar el espesor de las láminas, siendo siempre dos y de diseño similar a las originales.

14- CARBURADOR:

Un carburador marca:

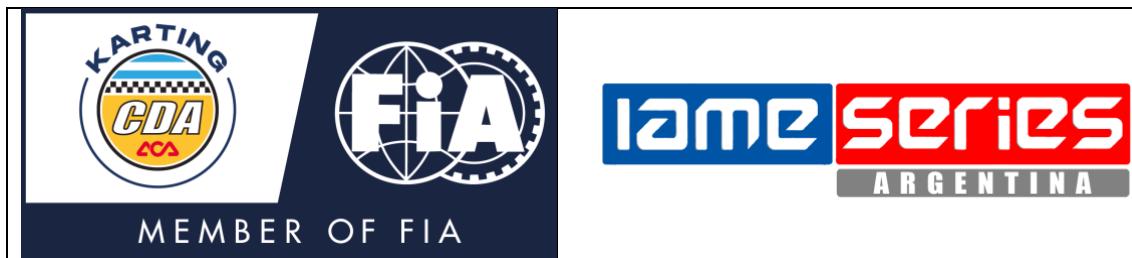
- TILLOTSON HL 360

Modelo de 2 chicleros y una sola bomba incorporada al carburador.

Exterior: original.

Interior se permite agrandar los orificios de baja.





5

Diámetro máximo de difusor 24mm.

Ataco 27mm de espesor máximo sin tolerancia.

b. TILLOTSON HW-16A (diámetro máximo de venturi 20mm)

(según ficha de homologación adjunta- CIK.FIA N* C/C/15) Bajo régimen de sellado.

No se permite ninguna modificación, incluido los pasajes internos de combustible y conos de los tornillos de regulación de combustible.

En el caso del carburador, su orificio no deberá tener efecto de encauzador de flujo.

15- SILENCIADOR DE ADMISIÓN:

Deberá ser homologado CNK-ACA de fabricación nacional con o sin elemento filtrante en su interior.

No se podrá utilizar aditivos que mejoren la permeabilidad o pasaje del aire del elemento filtrante.

16- BUJÍAS:

NGK B10 EGV, NGK B10 EV, NGK BR10 EG o NGK R625K-105, NGK B9 EGV, NGK B9 EG o NGK BR9 EG

Montada sobre la tapa de cilindros, no debe sobrepasar la superficie de la cámara de combustión de la misma.

Largo de 18mm. Rosca 14mm. Por 1,25mm.

Se prohíbe su torneado.

17- ENCENDIDO:

Original del motor según ficha de homologación. No se permite ninguna modificación.

Deberá estar precintado durante la totalidad del evento.

La caja electrónica podrá ser retirada para ser sorteada.

18- TRANSMISIÓN:

Corona y cadena de libre origen.

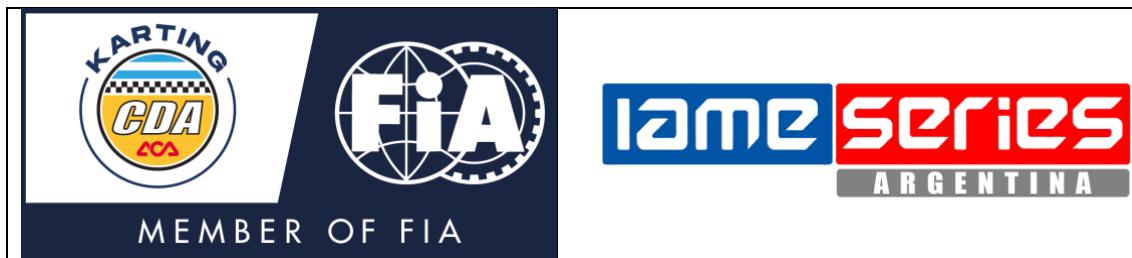
Cantidad de dientes según RPP.

19- PIÑON:

Original o similar, no pudiendo cumplir otra función.

Se prohíbe el uso de cualquier balanceador armónico





6

20- COLA DE ESCAPE:

Original del motor o similar (ver imagen).

Largo total de 140 mm +/- 5 mm medida por dentro en su parte interna. Se autoriza a soldar un racord para la medición de temperatura.

El comisario técnico tendrá en su poder una pieza similar para comprobar sus medidas.



21- COLECTOR DE ESCAPE:

Motor MY10 original o similar según plano.



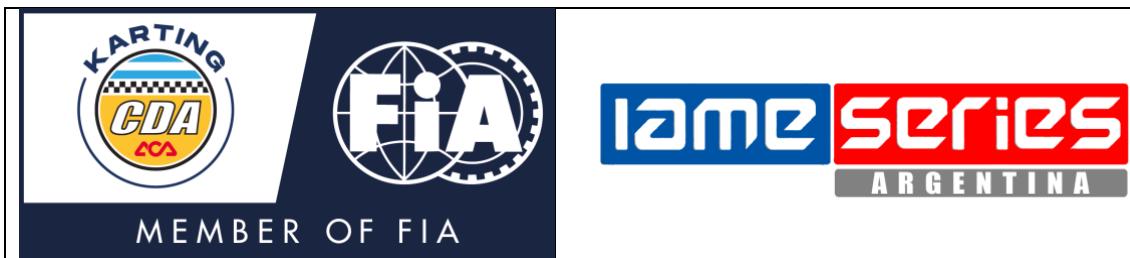
22- ESCAPE:

Original o símil IAME 510.

Deberá respetar las medidas del plano adjunto y las declaradas por el fabricante.

El organizador tendrá la potestad de retener un escape para su revisión. Si este lo cree necesario, podrá entregarle al piloto uno nuevo del mismo fabricante. No se podrá intercambiar partes.





7

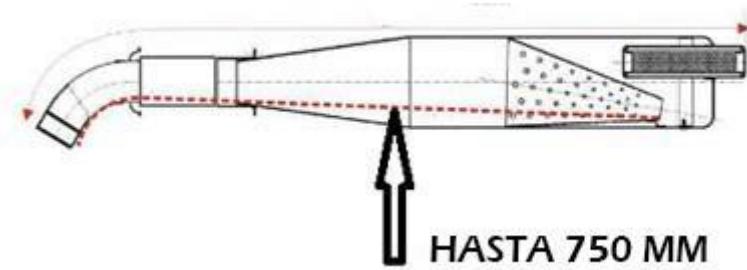
23- FLEXIBLE DE ESCAPE:

Podrá ser de material de acero rígido de 50 mm de diámetro y 2mm de espesor en su totalidad o tipo flexible.

24- LARGO DE SISTEMA DE ESCAPE:

La medición será según plano adjunto, con el instrumento que dispone el comisario técnico en ese sector.

LARGO:E



25- SISTEMA DE REFRIGERACIÓN:

Radiador según plano.

Se autoriza el uso de cortina.

Se autoriza el uso de termostatos y mantas térmicas de motor.

Se permite suplementar el interior de la polea del eje, cuando se utilice uno de diámetro inferior a 50mm, de manera que no se altere ninguna pieza original ni presente riesgo alguno.

Se autoriza la colocación de un acople en la manguera superior del radiador al motor para utilizar medidor de temperatura.

Las mangueras deberán ser originales o similares, el diámetro interior habilitado será hasta 20mm.

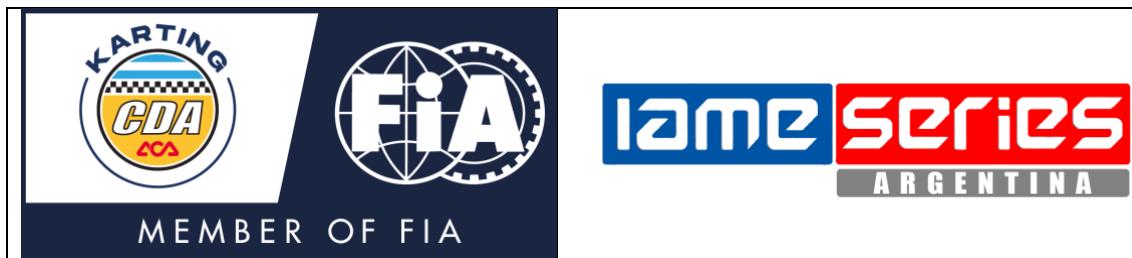
Se permite la colocación de un racord o codo rígido, en el caso que la salida o entrada del motor, quede obstruida o dificulte el normal funcionamiento.

Polea de plástico o aluminio y de diámetro libre (obligatoriedad de funcionamiento).

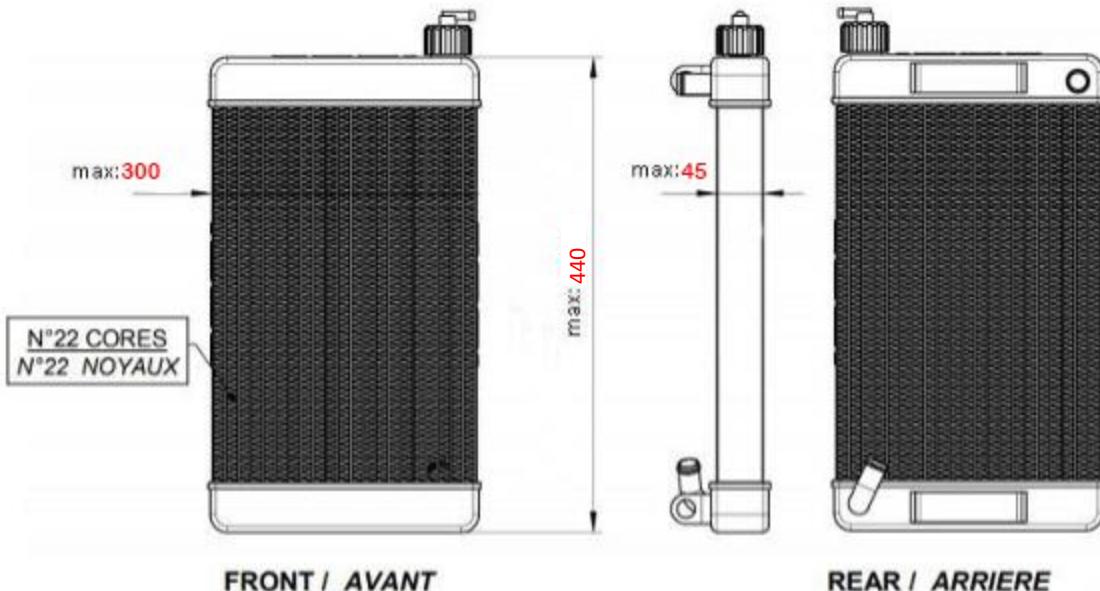
Bomba de agua original o similar en su forma y dimensiones, autorizando tanto de plástico como de aluminio. No se autoriza la utilización de correa dentada.

Soporte de radiador libre.





8



26- CHASIS:

Homologados o Habilitados por la CNK-CDA-ACA.

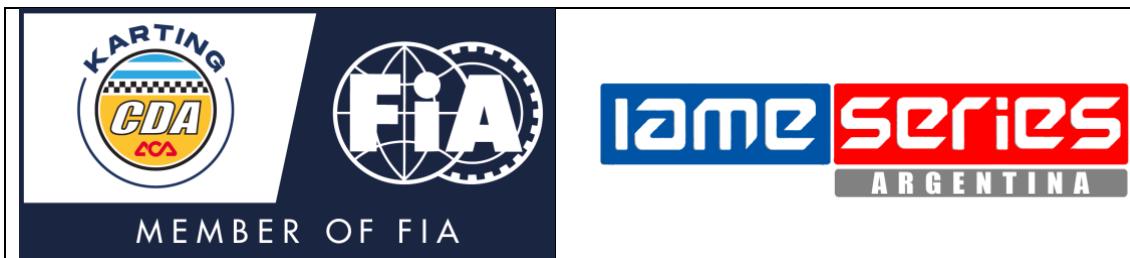
Chasis nacional tendrá un hándicap de 2kg.

Se entiende por chasis nacional al bastidor, pudiendo ser todos sus elementos libres de origen de fabricación.

Trocha trasera máxima: 1400mm

27- NEUMÁTICOS:

- Serán provistos por la categoría y se renovarán cada 2(dos) fechas. En caso de rotura, extravío o hurto (con denuncia policial) se podrá cambiar agregando 2kg al peso mínimo reglamentario por cada neumático.
- Los neumáticos serán provistos y sorteados por la categoría. Serán retenidos en la competencia y entre eventos si corresponde, bajo el régimen de parque cerrado. De no respetarlo, el piloto podrá sufrir la desclasificación o el recargo de 10 puestos en la grilla de largada. Esto lo decidirá el comisario técnico.
- En las competencias impares se colocará un set de neumáticos nuevos para clasificar.
- En las competencias impares, luego de la clasificación se podrá optar por el set de prueba oficial, si es que hubo evidente falla de rendimiento del neumático de competencia.



9

- e. En el warm up de las competencias impares, y entrenamientos, como así también en el warm up de las fechas pares, se podrá optar por el set de entrenamiento o el de la carrera en curso. Solo se podrá colocar uno en la tanda.
- f. Se establecerá por RPP que neumático y en qué entrenamiento, de cada competencia, se sellará el set de neumático de prueba para los entrenamientos y warm up.
- g. Los neumáticos para lluvia serán provistos por la categoría. Solo un juego por carrera para la etapa oficial (clasificación, mangas, sprint y final). Se podrán colocar cuando el piloto lo desee, bajo régimen de sellado (podrán depositar un juego en parque cerrado usado o nuevo que correspondan de igual marca y compuesto que los provistos por la categoría para esta divisional. El organizador tendrá la potestad de objetarlo).
- h. Todo piloto que no haya participado en las competencias impares, pondrá un set nuevo a partir de la clasificación, y deberá colocar 6kg de lastre. Deberá sellar un set en el entrenamiento designado por RPP, para utilizarlo durante todas las tandas de entrenamiento y warm up. (Si la competencia impar se disputa en su totalidad con neumáticos de lluvia no deberá colocar dicho lastre)
- i. Los neumáticos que serán utilizados quedarán en custodia de la categoría. Deben dejarse, o bien en los llamados pinchos o el bolso contenedor "ROTULADOS", sin sus respectivas llantas. **No podrán dejar en bolsas de nylon.**
- j. La reglamentación del neumático podrá ser modificada por RPP, informada 15 días antes de la competencia a los pilotos mediante comunicados oficiales de la categoría.
- k. **PLAY OFF** y competencias especial de dos pilotos, la reglamentación de neumáticos para estas competencias será establecida por RPP.

28- COMBUSTIBLE:

Se deberá utilizar la nafta adquirida al proveedor de la categoría en el circuito. En aquellos casos que no se encuentre, se declarará por RPP en qué estación de expendio y qué tipo de combustible debe utilizarse.

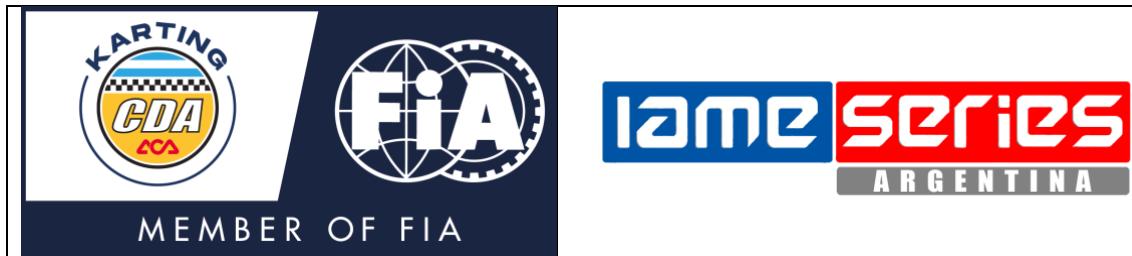
El organizador tiene la potestad de cambiar, en cualquier momento, el combustible a cualquier participante. Deberá informar en la declaración jurada la marca de aceite y el porcentaje que utiliza el mismo.

Lubricante: Libre origen, marca, tipo y porcentaje.

Está prohibido el uso de aditivos que aumenten el octanaje.

La categoría se reserva el derecho de proveer el combustible sin aviso al inicio de la competencia, en series o en la final. En ese caso el piloto proveerá el lubricante en su envase original cerrado.





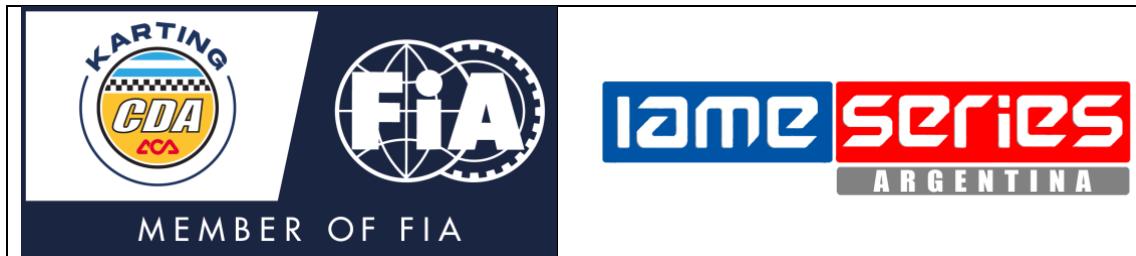
Regirá el sistema de parque cerrado de combustible. El mecánico del kart deberá traer un bidón de 20 litros vacío y limpio, para que personal de la categoría le suministre el combustible. Luego el mecánico deberá presentar el aceite herméticamente cerrado para que lo verifique el encargado. La mezcla deberá utilizarse en la primera salida a pista de entrenamiento oficial. El kart deberá ingresar con el tanque de combustible totalmente vacío. A partir de esta tanda, no podrá salir de parque cerrado con el tanque colocado en el kart, ya que estará bajo régimen de parque cerrado. Se autoriza el comparador de combustible marca CICROSA.

29- Se prohíbe la telemetría

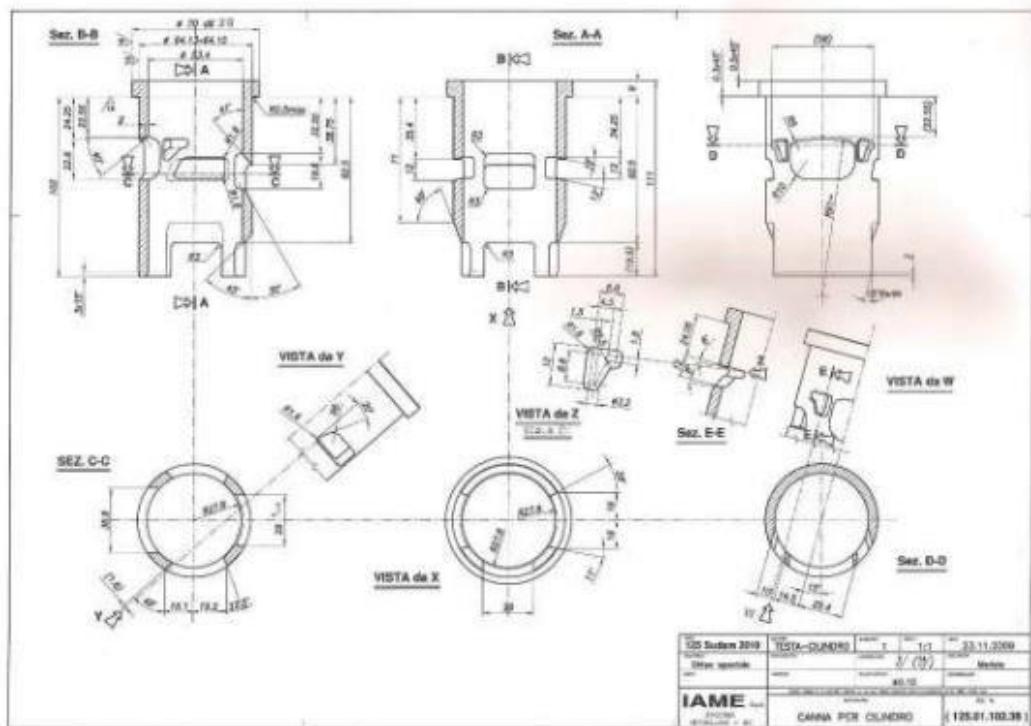
30- FICHAS DE HOMOLOGACIÓN – HABILITACIÓN Y FICHA DE DIMENSIONES:

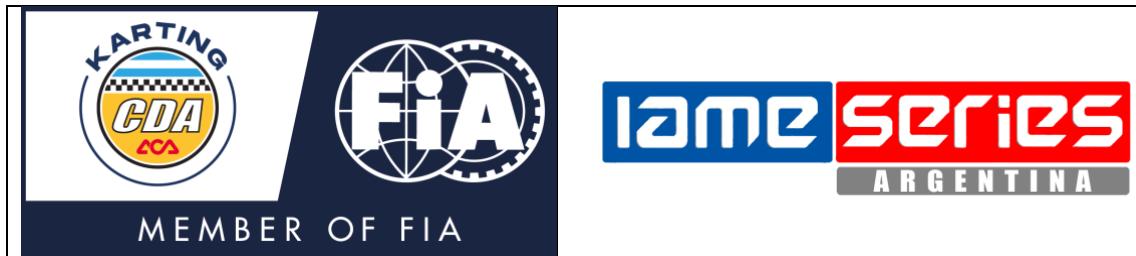
El motor en general, y todas sus partes en particular, deben responder a las especificaciones de las fichas de dimensiones con sus tolerancias respectivas. (completamente original, respetando ficha de homologación, salvo aquellos puntos específicos en este reglamento)

Las medidas del motor declaradas por fichas de homologación, planos aclaratorios, etc. que son proporcionadas por el fabricante del motor, son tolerancias de fabricación. No podrán ser usadas para efectuar trabajos de preparación, salvo que esto sea permitido en forma escrita por este reglamento.

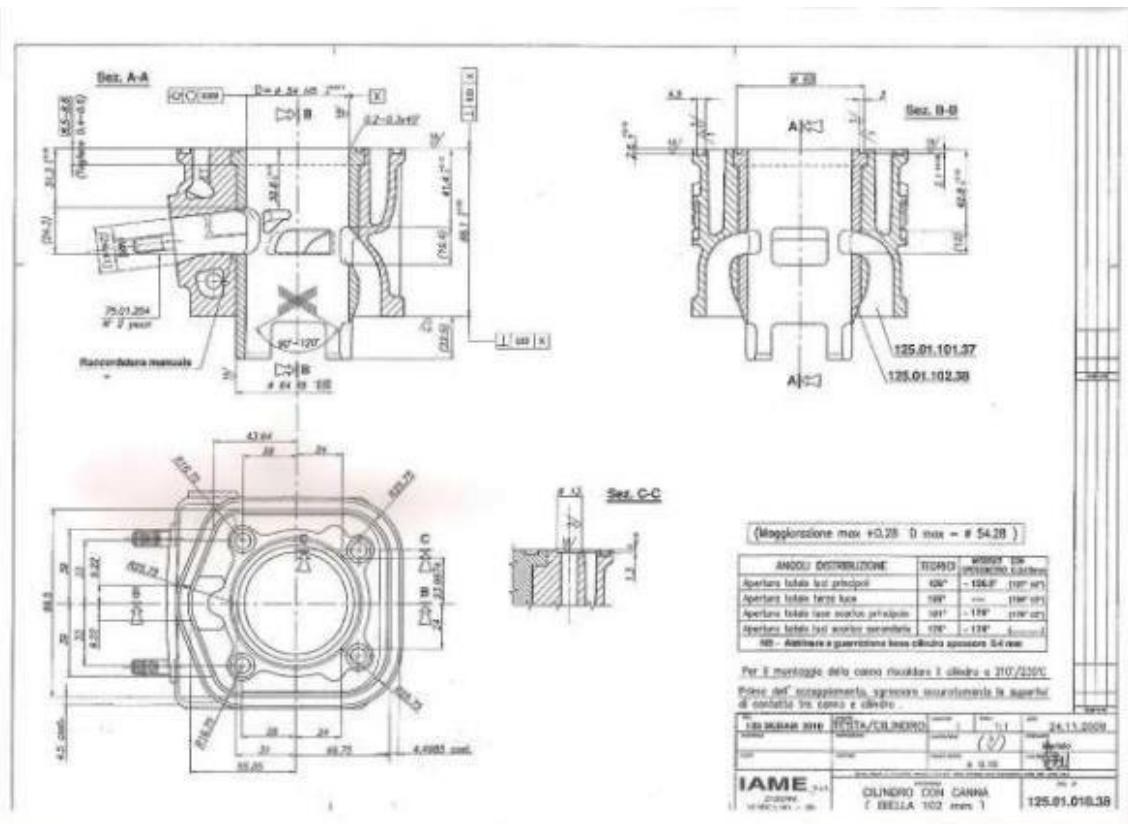


11





12

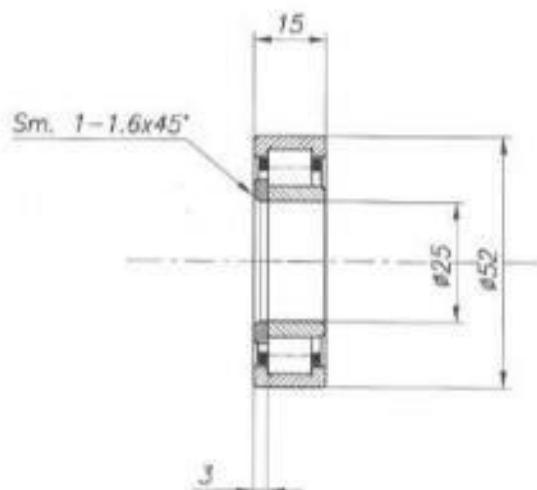




MEMBER OF FIA

IAME Series
ARGENTINA

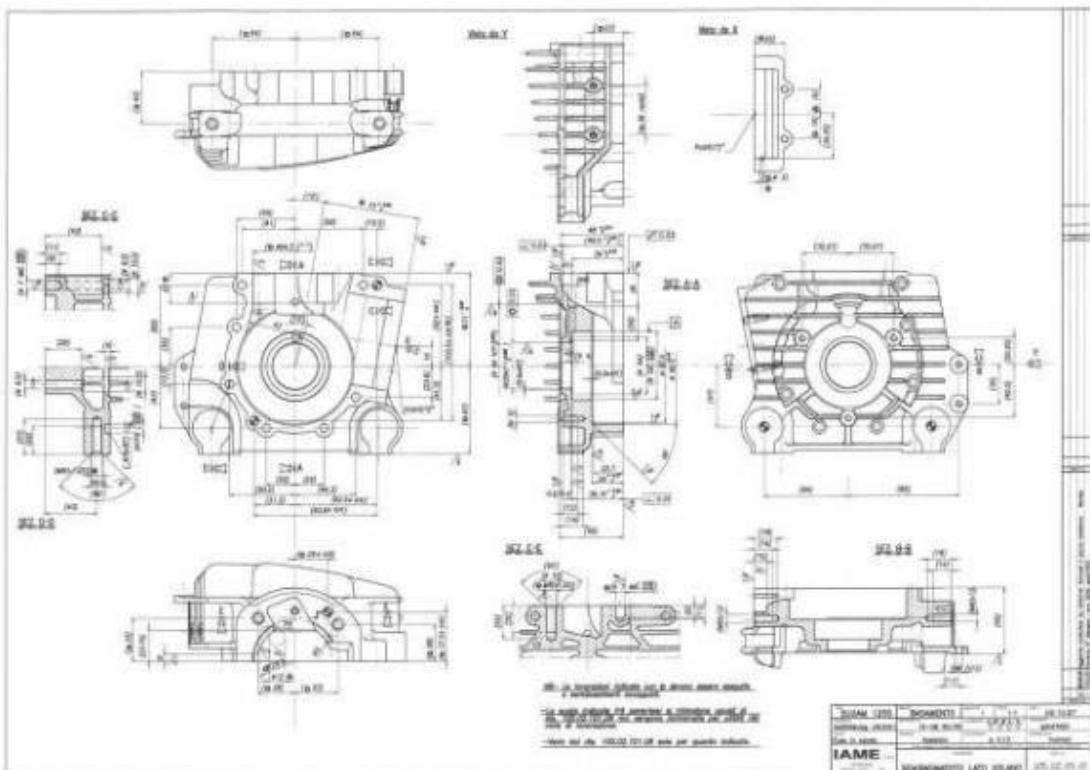
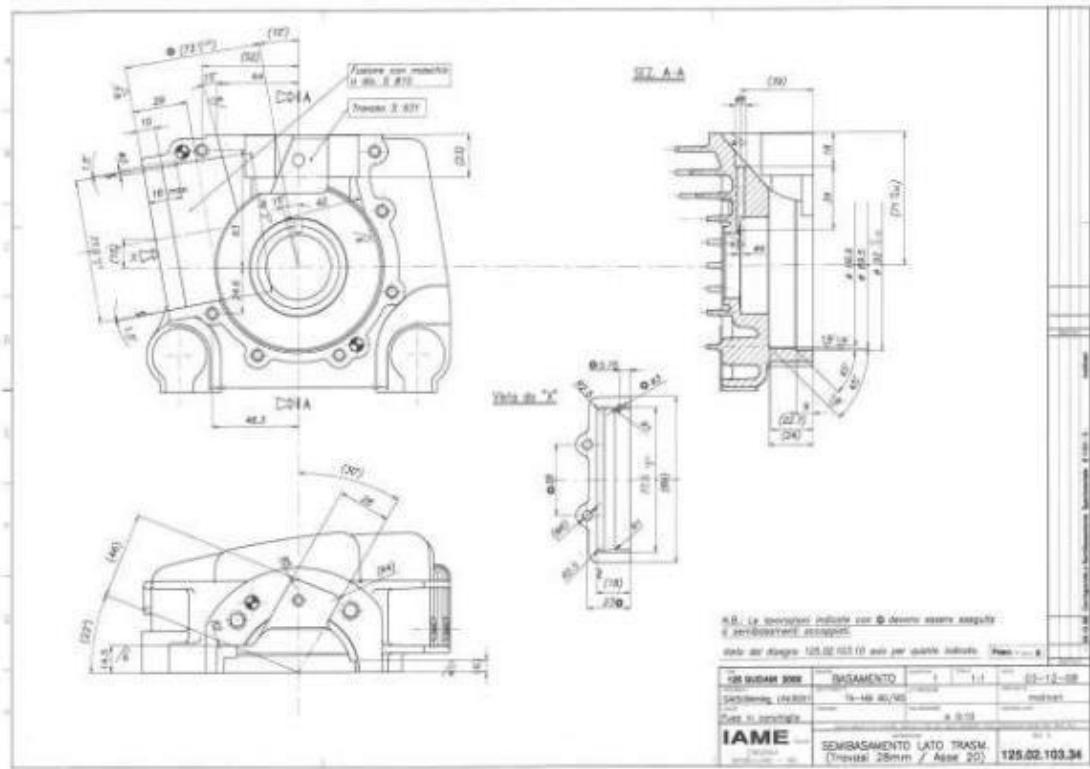
13

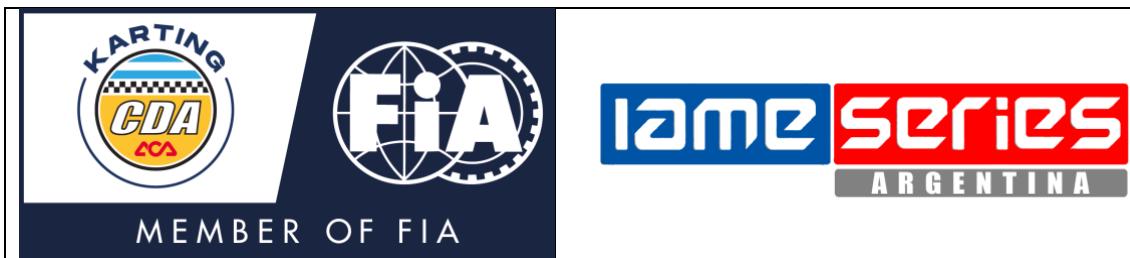


D.R.	DET.	SCALATO	SCALA	DATA
125 KF - KZ / 2013	BASAMENTO	2	1:1	30-11-2012
ANTEPRIMA	DET. BASEMENTO	LAVORAZIONI	DET. MOT.	molinari
STATO	PROTURA	TELLERIA ETC.	CONTROLLATE	
IAME ZINGONIA VERDELLINO - BG	DESCRIZIONE CUSCINETTO A RULLI PER ALBERO MOT. Tipo SKF "BC1-1442 B"		DIS. N.	(F-125.02.201.50)



14





15



**FICHE D'HOMOLOGATION
HOMOLOGATION FORM
MOTEUR / ENGINE**

Constructeur	<i>Manufacturer</i>	IAME
Marque	<i>Make</i>	PARILLA
Modèle	<i>Model</i>	125 SUDAM MY '010 / RL
Type d'admission	<i>Inlet type</i>	CLAPETS
Durée de l'homologation	<i>Validity of the homologation</i>	9 ans / 9 years
Nombre de pages	<i>Number of pages</i>	9

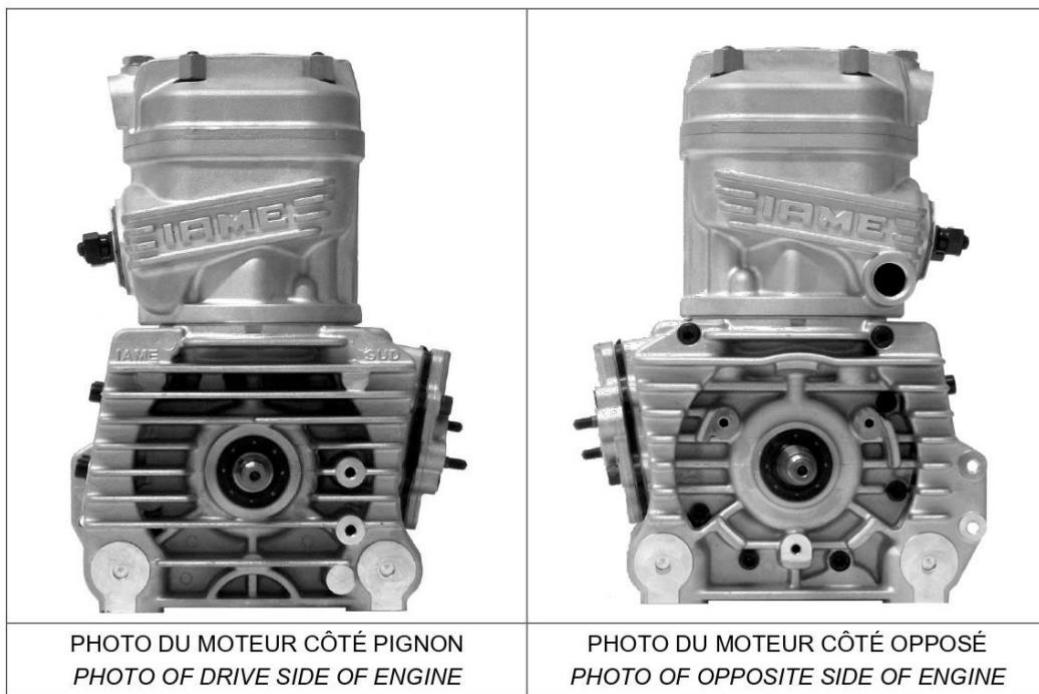
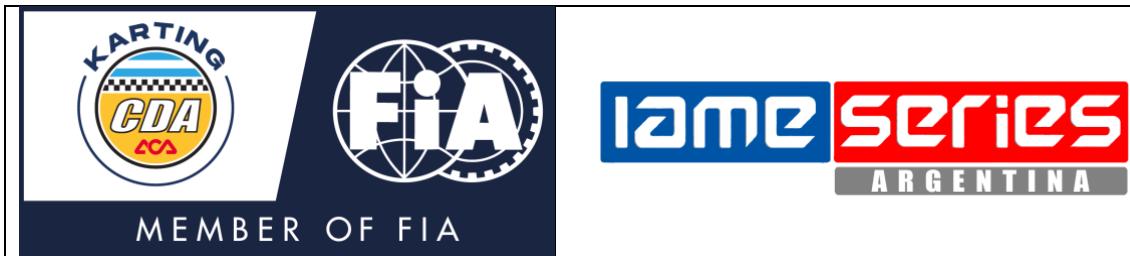


PHOTO DU MOTEUR CÔTÉ PIGNON
PHOTO OF DRIVE SIDE OF ENGINE

PHOTO DU MOTEUR CÔTÉ OPPOSÉ
PHOTO OF OPPOSITE SIDE OF ENGINE

Signature et tampon de l'ASN
Signature and stamp of the ASN



16

INFORMATIONS TECHNIQUES TECHNICAL INFORMATIONS		
CARACTÉRISTIQUES CHARACTERISTICS		Tolérances
Volume du cylindre <i>Cylinder volume</i>	<u>123.66 cm³</u>	<u>< 125cm³</u>
Alésage d'origine <i>Original Bore</i>	<u>54 mm</u>	
Alésage théorique maximum <i>Theoretical maximum bore</i>	<u>54.28 mm</u>	
Course <i>Stroke</i>	<u>54 mm</u>	
Système de refroidissement <i>Cooling system</i>	<u>EAU</u>	
Nombre de systèmes de carburation <i>Number of carburation systems</i>	<u>1</u>	
Nombre de canaux de transfert, cylindre/carter <i>Number of transfer ducts in the cylinder</i>	<u>3 / 3</u>	
Nombre de lumières / canaux d'échappement <i>Number of exhaust ports / ducts</i>	<u>3</u>	
Forme de la chambre de combustion <i>Shape of the combustion chamber</i>	<u>CALOTTE SPHERIQUE</u>	
Longueur (entre-axe) de la bielle <i>Length between the axes of the connecting rod</i>	<u>102 mm</u>	$\pm 0.1\text{mm}$
Poids de la bielle (poids réel -10%) <i>Weight of the connecting rod (real weight -10%)</i>	<u>111 gr</u>	minimum
Poids du vilebrequin (poids réel -10%) <i>Weight of the crankshaft (real weight -10%)</i>	<u>1750 gr</u>	minimum
Volume de la chambre de combustion (mesure jusqu'au bord supérieur de la bougie) <i>Volume of combustion chamber (measured up to the upper part of the spark-plug)</i>	<u>10.6 cm³</u>	minimum
Nombre de segments de piston <i>Number of piston rings</i>	<u>1</u>	
Seules les dimensions et cotes qui ne peuvent pas être modifiées doivent figurer sur la Fiche d'Homologation. <i>Only the dimensions and readings which may not be changed must be mentioned on the Homologation Form.</i>		

MATÉRIAUX - MATERIAL	
Cylindre <i>Cylinder</i>	<u>AL - SI (GALSI 9) / FONTE</u>
Culasse <i>Cylinderhead</i>	<u>AL - SI (GALSI 9)</u>
Carter <i>Sump</i>	<u>AL - SI (GALSI 9)</u>
Bielle <i>Connecting rod</i>	<u>ACIER CR-MO</u>



17

DESSIN DU DÉVELOPPEMENT DU CYLINDRE DRAWING OF THE CYLINDER DEVELOPMENT													
<p>* B 1.6 MIN. 16 MAX.</p> <p>O E (PMI / BDC)</p> <p>* C1 * C2 * C3</p> <p>O F (PMI / BDC)</p> <p>O G (PMI / BDC)</p>	<table border="1"> <tr><td>B</td><td>37mm max.</td></tr> <tr><td>C1 = C2</td><td>30mm max.</td></tr> <tr><td>C3</td><td>29.5mm max.</td></tr> <tr><td>E</td><td>180° ± 1.5°</td></tr> <tr><td>F</td><td>126.5° ± 1.5°</td></tr> <tr><td>G</td><td>133° ± 1.5°</td></tr> </table>	B	37mm max.	C1 = C2	30mm max.	C3	29.5mm max.	E	180° ± 1.5°	F	126.5° ± 1.5°	G	133° ± 1.5°
B	37mm max.												
C1 = C2	30mm max.												
C3	29.5mm max.												
E	180° ± 1.5°												
F	126.5° ± 1.5°												
G	133° ± 1.5°												
<p>* LECTURE CORDALE CHORDAL READING</p> <p>○ LECTURE ANGULAIRE PAR INSERTION D'UNE CALE DE 0.2x5 mm ANGULAR READING BY INSERTING A 0.2x5 mm GAUGE</p>													
DESSIN DU PIED DU CYLINDRE DRAWING OF THE CYLINDER BASE	VUE EN SECTION DU CYLINDRE CYLINDER SECTION VIEW												
<p>28° +0,1</p> <p>29° +0,7</p>	<p>88.1 ± 0.1</p>												

VOIDS AND REPLACES THE FORM n°306/B OF 09/03/2010 3
ANNULE ET REMPLACE LA FICHE n°306/B DU 09/03/2010

13/12/2022 n°306/C





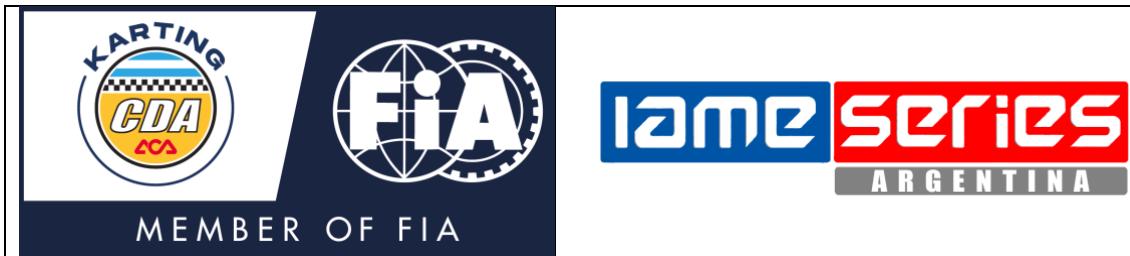
18

PISTON	VUE DE LA CHAMBRE DE COMBUSTION COMBUSTION CHAMBER VIEW
	<p><u>VOLUME CHAMBRE COMBUSTION</u> = $10.6 \text{ cm}^3 \text{ min}$ <u>COMBUSTION CHAMBER VOLUME</u></p> <p><u>VERSION JUNIOR ET PRE-JUNIOR</u> <u>JUNIOR AND PRE-JUNIOR VERSION</u></p> <p><u>VOLUME CHAMBRE COMBUSTION</u> = $18 \text{ cm}^3 \text{ min}$ <u>COMBUSTION CHAMBER VOLUME</u></p>
DESSIN DU VILEBREQUIN DRAWING OF THE CRANKSHAFT	DESSIN INTÉRIEUR DU CARTER DRAWING OF THE INSIDE OF SUMP
<p>Complete crankshaft min. weight 1750 g Poids min. du vilebrequin complet 1750 g</p>	

VOIDS AND REPLACES THE FORM n°306/B OF 09/03/2010 4
ANNULE ET REMPLACE LA FICHE n°306/B DU 09/03/2010

13/12/2022 n°306/C





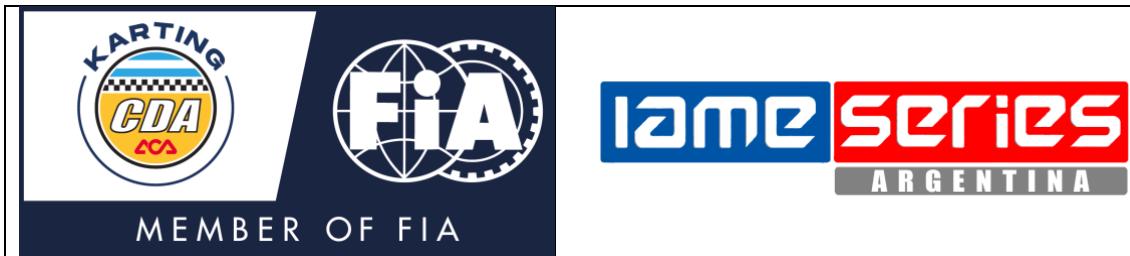
19

PHOTO DE L'ARRIÈRE DU MOTEUR <i>PHOTO OF THE BACK OF THE ENGINE</i>	PHOTO DE L'AVANT DU MOTEUR <i>PHOTO OF THE FRONT OF THE ENGINE</i>
PHOTO DU MOTEUR PARTIE SUPÉRIEURE <i>PHOTO OF THE ENGINE TAKEN FROM ABOVE</i>	PHOTO DU MOTEUR PARTIE INFÉRIEURE <i>PHOTO OF THE ENGINE TAKEN FROM BELOW</i>

VOIDS AND REPLACES THE FORM n°306/B OF 09/03/2010 5
ANNULE ET REMPLACE LA FICHE n°306/B DU 09/03/2010

13/12/2022 n°306/C



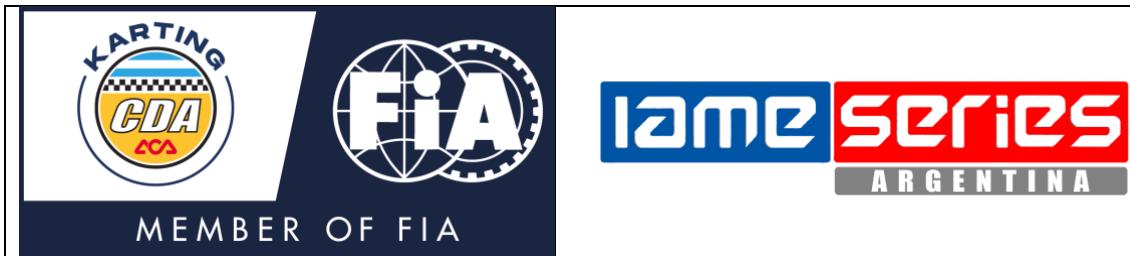


20

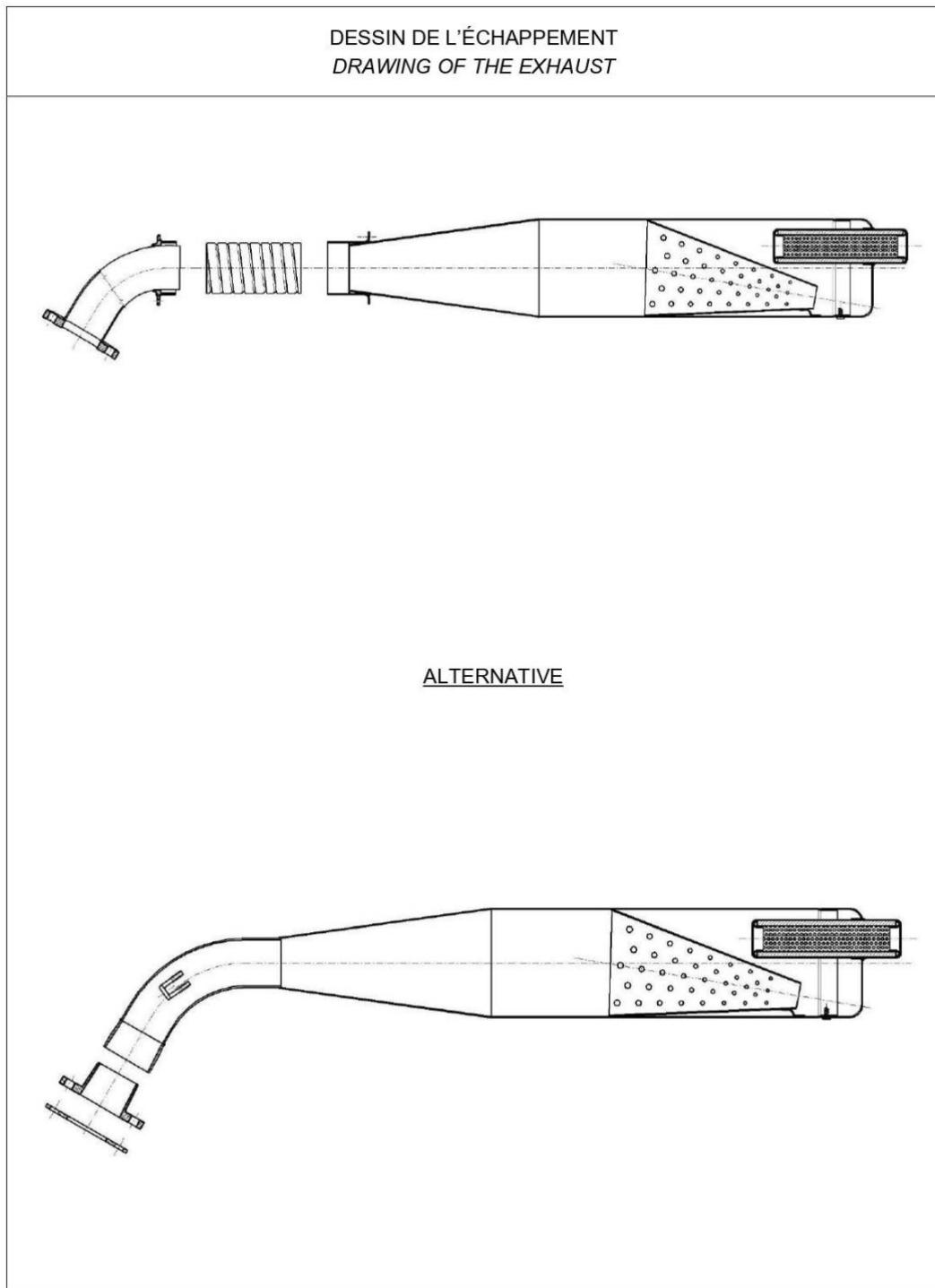
PHOTO DU PIED DU CYLINDRE PHOTO OF THE BASE OF THE CYLINDER	PHOTO DE LA CHAMBRE DE COMBUSTION PHOTO OF THE COMBUSTION CHAMBER
PHOTO DU CARTER(CÔTÉ JOINT) PHOTO OF THE SUMP (GASKET SIDE)	PHOTO D'UNE PARTIE INTÉRIEURE DU CARTER PHOTO OF AN INTERNAL PART OF THE SUMP

VOIDS AND REPLACES THE FORM n°306/B OF 09/03/2010 6
ANNULE ET REMPLACE LA FICHE n°306/B DU 09/03/2010

13/12/2022 n°306/C



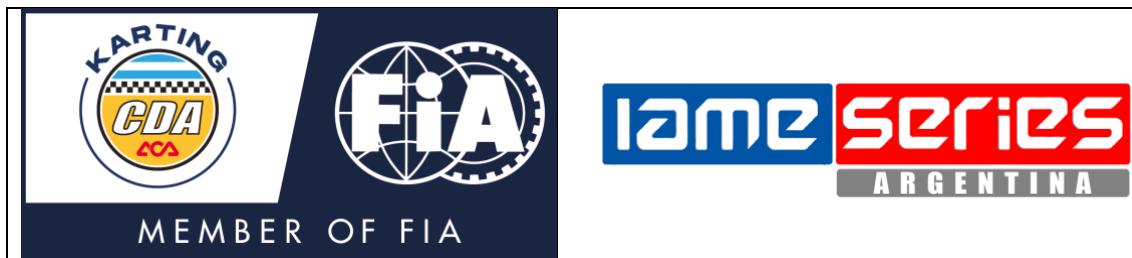
21



VOIDS AND REPLACES THE FORM n°306/B OF 09/03/2010 7
ANNULE ET REMPLACE LA FICHE n°306/B DU 09/03/2010

13/12/2022 n°306/C





22

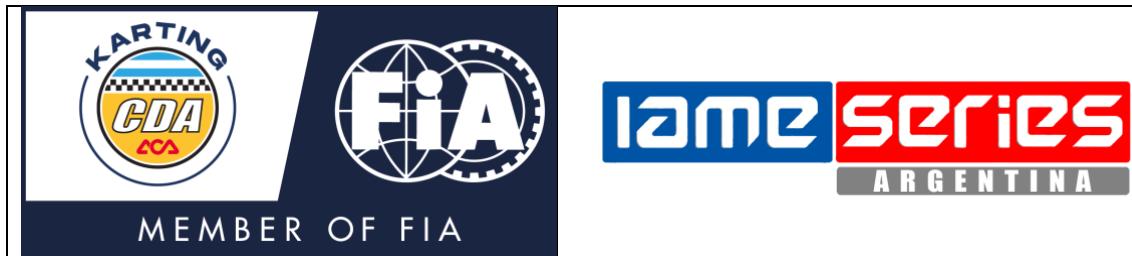
COMPOSANTS AVEC UN NOUVEAU LOGO ALTERNATIF «IAME»
PARTS WITH ALTERNATIVE NEW LOGO “IAME”

CULASSE CYLINDER HEAD	CYLINDRE CYLINDER
 <p>NOUVEAU / NEW LOGO </p>	 <p>NOUVEAU / NEW LOGO </p>
GROUPE CLAPETS REED GROUP	CONVOYEUR D'ADMISSION CARBURETTOR INLET CONVEYOR
 <p>NOUVEAU / NEW LOGO</p>	 <p>NOUVEAU / NEW LOGO </p>

VOIDS AND REPLACES THE FORM n°306/B OF 09/03/2010 8
 ANNULE ET REMPLACE LA FICHE n°306/B DU 09/03/2010

13/12/2022 n°306/C





23

**LES AUTRES COMPOSANTS DU MOTEUR AVEC COMME MARQUAGE
(MOULE, LASER OU POINÇONNEUSE) L'ANCIEN LOGO OU ÉCRIT «IAME»**

**THE OTHERS COMPONENTS OF ENGINE THAT ARE MARKED (MOULD,
LASER OR PUNCHING) UNTIL TODAY WITH LOGO OR WRITTEN "IAME"**

IAME

Ou / or

IAME

**POURRAIENT MAINTENANT ETRE MARQUES AVEC LE
NOUVEAU LOGO "IAME"**

NOW COULD BE MARKED WITH NEW LOGO "IAME"

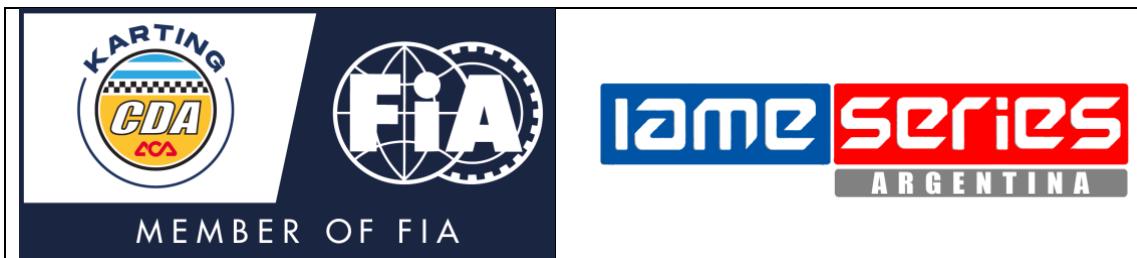
iame

Ou / or

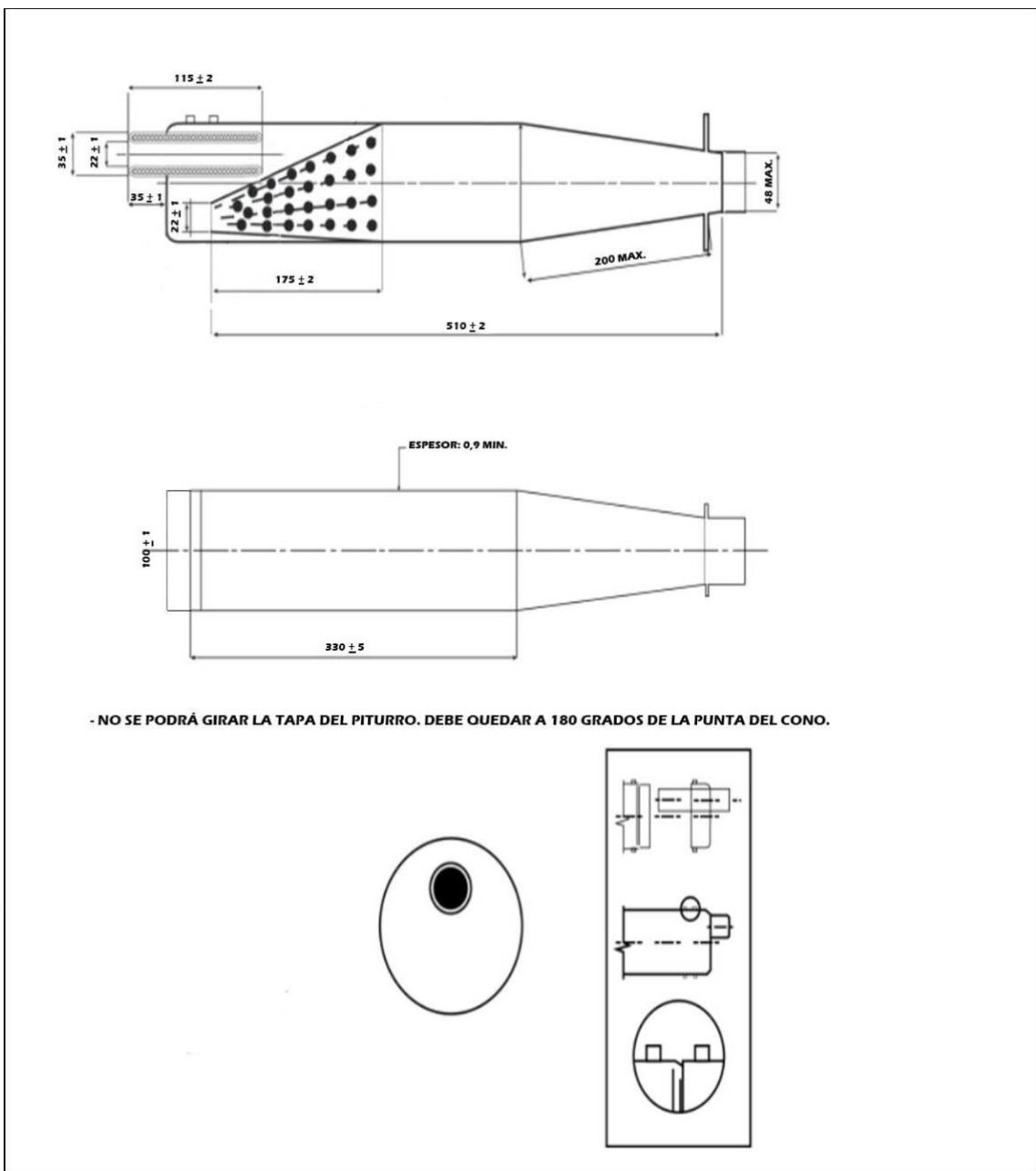
aiame

Ou / or





24





25

