



REGLAMENTO TÉCNICO CAMPEONATO 2024

CATEGORIA NOVATOS X30: DISPOSICIONES GENERALES

- A: Es obligatorio a todos los pilotos, mecánicos y/o concurrentes el conocimiento del presente reglamento. No se podrá alegar desconocimiento del mismo.
- B: Al participar de las competencias implica su total conformidad con lo expuesto en este documento.
- C: En este, solo se permite lo que está explícitamente autorizado.
- D: La única interpretación considerada correcta es la de la comisión técnica.
- E: No se permiten apelaciones basadas en consultas verbales.
- F: 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: 163 kilogramos

Hándicap por sobrepeso: Se le otorgará 1 (un) diente de corona cada 4kg de sobrepeso sin tener lastre en el kart. Deberá lastrear según el recargo por posición para poder mantener este hándicap. En el caso de estar más de 8 kg excedidos, podrán colocar neumáticos nuevos a partir de la clasificación en las competencias pares. En este caso no podrá utilizar el hándicap del diente de corona.

Recargos 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. Descargará 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.

Handicap damas: Se le otorgará 3kg menos al peso mínimo, se podrá utilizar solo en la etapa regular, hasta la fecha 6 (sexta) fecha inclusive. A partir del comienzo del play off no aplicara este hándicap

2- NÚMEROS DISTINTIVOS:

Números NEGROS sobre fondo AMARILLO

3- MOTORES:

IAME X30 175 CODASUR JUNIOR. completamente original respetando ficha de homologación, salvo aquellos puntos especificados en este reglamento. Se utilizará un impulsor por evento, bajo régimen de sellado, un precinto a una tuerca de tapa de cilindro al motor.

Un motor por fecha, que 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 federación metropolitana. 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- CARBURADOR:

TILLOTSON HW-22B (diámetro máximo de venturi 24mm)

Regulación libre sin modificación de sus conductos, ni quitando, ni agregando material. Deberá mantener los reglajes originales. Solo podrá cambiar piezas de idéntica características y código de fabricación que las originales. Queda prohibido adulterar las dimensiones y durezas de resortes, altura de nivel de combustible, el agregado de material en cualquiera de sus partes internas, o que modifiquen las prestaciones del mismo, etc.

5- SILENCIADOR DE ADMISIÓN:

Deberá ser homologado CNK-ACA con elemento filtrante en su interior. No se podrá utilizar aditivos que mejoren la permeabilidad o pasaje del aire del elemento filtrante.

Marca MVR con elemento filtrante lame



MVR- Modelo 1121

6- BUJÍAS:

Solo se autoriza a utilizar bujías modelo:

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.

7- ENCENDIDO:

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

8- TRANSIMICIÓN:

Corona y cadena de libre origen.

9- PIÑÓN:

Original o similar del motor, 12 dientes.

Se prohíbe el uso de cualquier balanceador armónico

10- CORONA:

No podrá cumplir otra función (cantidad de dientes según RPP)

11- COLECTOR DE ESCAPE:

Sorteado y entregado por la categoría sin ninguna modificación. Se verificará mediante plantillas y el comisario técnico verificará con una pieza patrón.

12- ESCAPE:

Original IAME.

Se autoriza el uso de sellador elástico entre la salida de escape y el caño de escape.

Deberá utilizar resortes originales o similares.

Se autoriza el uso de zonda de escape.

13- 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.

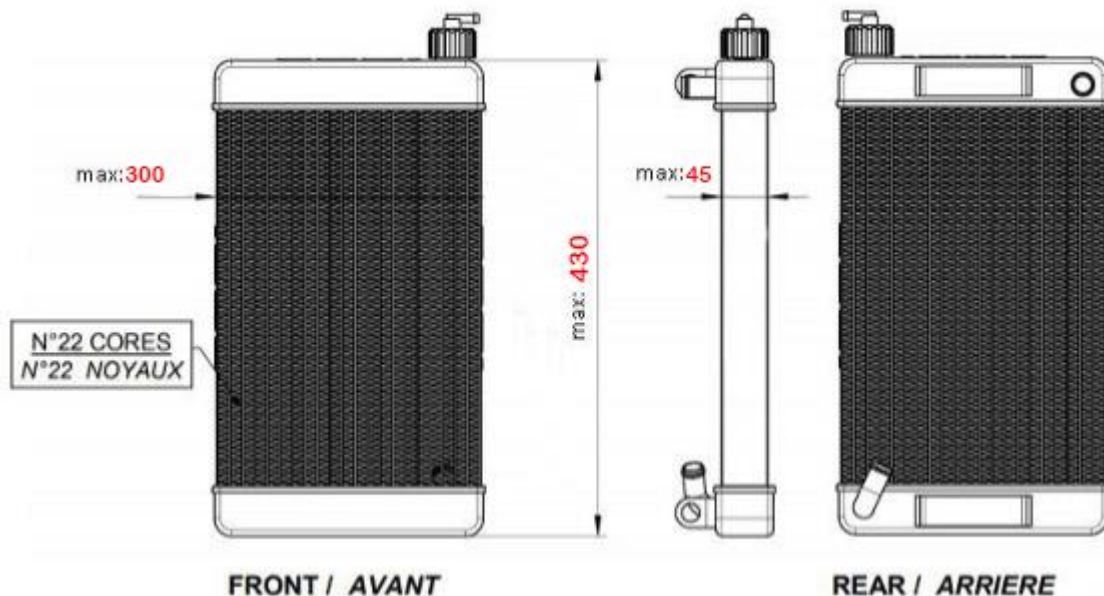
Se autoriza la colocación de un acople en la manguera superior del radiador al motor para utilizar medidor de temperatura.

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.



14- **CHASIS:**

Homologados o Habilitados por la CNK-CDA-ACA.

Chasis nacional tendrá un hándicap de 5kg.

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

Trocha trasera máxima: 1400mm

15-**NEUMÁTICOS:**

A: Serán provistos por la categoría y se renovarán cada 2(dos) fechas.

B: Los neumáticos serán provistos y sorteados por la categoría. Serán retenidos durante las competencias y entre eventos, si corresponde, bajo el régimen de parque cerrado.

De no respetarlo durante la competencia, el piloto podrá sufrir la desclasificación o el recargo de 10 puestos en la grilla de largada. Esto lo decidirá el comisario técnico.

Los neumáticos que serán utilizados en distintos eventos quedarán en custodia de la categoría. Deben dejarse en los pinchos o en los bolsos contenedores rotulados con el n° de kart, sin las llantas.

CARRERAS IMPARES DE LA ETAPA REGULAR:

C: **Neumáticos de carrera:** se colocará un set de neumáticos nuevo para clasificar.

D: **Neumáticos de prueba:** Se establecerá por RPP en que tanda se sellará el set de neumáticos de prueba oficial. Podrá ser nuevo o usado.

E: En caso de colocar un set nuevo, si se mantiene dentro del régimen de parque cerrado en el evento, el piloto podrá optar por conformar un set oficial de competencia, a partir de los 8 (ocho) neumáticos sellados. Lo podrá conformar luego de la clasificación, pero previo a la primera actividad oficial siguiente.

F: En caso de colocar un set de neumáticos usado, como oficial de prueba, podrá cambiar algún neumático del set de carrera por este, frente a una rotura, falla, o problemas en la performance a causa de la goma. Esto tendrá que habilitarlo el comisario técnico y además cargará 2 kg por cada una.

CARRERAS PARES DE LA ETAPA REGULAR:

G: **Neumáticos de carrera:** Los pilotos que hayan participado en las competencias impares utilizarán el mismo set conformado como el oficial de carrera.

H: Todo piloto que no haya participado en las competencias impares, pondrá un set nuevo a partir de la clasificación. Deberá colocar 8kg de lastre.

I: **Neumáticos de prueba:** Se establecerá por RPP en que tanda se sellará el set de neumáticos de prueba oficial. Podrá ser nuevo o usado.

J: Los pilotos que no hayan participado de las competencias impares sellarán un set, nuevo o usado, en el entrenamiento designado por RPP para utilizarlo como oficial de prueba.

K: Para los pilotos que no compitieron en la fecha impar y que coloquen un set nuevo, manteniéndolo dentro del régimen de parque cerrado, podrá optar por conformar un set oficial de competencia, a partir de los 8 (ocho) neumáticos sellados. Lo podrá conformar luego de la clasificación, pero previo a la primera actividad oficial siguiente. En caso de colocar un set de neumáticos usado, como oficial de prueba, de querer cambiar algún neumático del set de carrera por el de prueba, no solo tendrá que habilitarlo el comisario técnico, sino que tendrá que cargar 2 kg por cada una.

L: **Aquellos pilotos que compitieron en la fecha impar y luego de ella no estuvieron conformes con la performance del set oficial, podrán optar por colocar un set nuevo a partir de clasificación, colocando 8kg de lastre.**

M: En caso de rotura o falla de fabricación, se cambiará por un neumático nuevo para volver a conformar el set de prueba oficial. Este número de neumático quedará inhabilitado para ser salvaguarda del set de carrera.

N: En las tandas de entrenamiento de las competencias pares, se podrá optar por el set de entrenamiento o el de la carrera en curso. Se podrá elegir solo uno para colocar en la tanda.

Ñ: Los neumáticos de lluvia serán provistos por la categoría. Solo un juego por carrera para la etapa oficial (clasificación, sprint y final).

Se pueden colocar cuando el piloto lo desee, bajo régimen de sellado. Podrán colocar un juego en parque cerrado, usado o nuevo, de igual marca y compuesto que los provistos por la categoría para la divisional.

El organizador tiene la potestad de objetarlo.

O: **La reglamentación de los neumáticos podrá ser modificado por RPP e informada 15 días antes de la competencia a los pilotos mediante comunicados oficiales de la categoría.**

PLAY OFF:

P: Un set de neumáticos nuevo en el evento que se colocará a partir de la clasificación. No pueden ser utilizados en los entrenamientos previos.

Q: En el siguiente evento, este set será el único habilitado como oficial de entrenamientos y warm up. Se designará por RPP en que tanda debe colocarse. Quedarán en custodia de la categoría al terminar la fecha para ser entregados en la próxima.

R: Se habilita a reemplazar el set de carrera x el utilizado en la competencia anterior por problemas de performance o de fabricación luego de la clasificación, sin tener que lastrar el kart.

16- 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 que 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.

Se autoriza el comparador de combustible marca CICROSA.

Regirá el sistema de parque cerrado de combustible. El mecánico del kart debe traer un bidón de 20 litros vacío y limpio. El personal de la categoría le suministrará el combustible. El mecánico deberá presentar el aceite herméticamente cerrado para que lo verifique el encargado y verterlo realizando la mezcla. En la primera salida a pista de entrenamiento oficial, deberá ingresar el kart con el tanque de combustible vacío. A partir de este momento no podrá salir de parque cerrado con el tanque colocado en el kart. Este estará bajo régimen de parque cerrado.

17- FLAPERAS:

Original sin ninguna modificación.

18- FLAPERS:

Original o similar, material de fibra de carbono, sin ninguna modificación. No se podrá quitar los respaldos de refuerzo los cuales deberán mantener su forma original.

Espesor mínimo: 0.30 mm

19- COLECTOR DE ADMISIÓN:

Original del motor.

20- MEDICIÓN DE TEMPERATURA DE ESCAPE:

se autoriza a la medición de temperatura de escape mediante sonda colocada en el racord del escape.

21- REGLAMENTO ABIERTO:

El presente reglamento quedará abierto a modificaciones hasta la fecha 3° que a criterio del organizador mejoren el desarrollo y paridad del presente campeonato.

22- SE PROHIBE LA TELEMETRIA


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

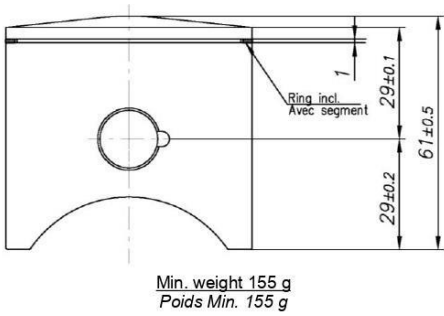
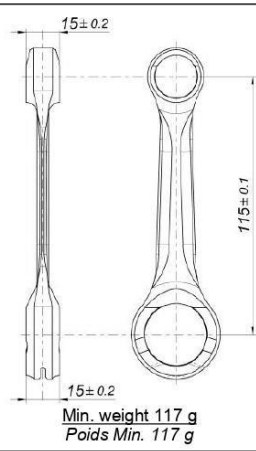
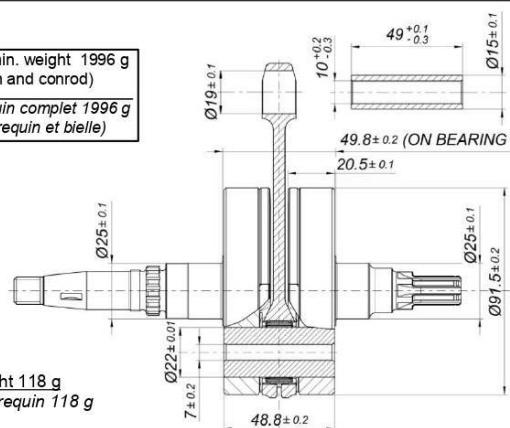
El motor en general, y todas sus partes en particular, deben responder a las especificaciones de las fichas de dimensiones con sus tolerancias respectivas. (completamente original, respetando ficha de homologación, salvo aquellos puntos específicos en este reglamento)

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.

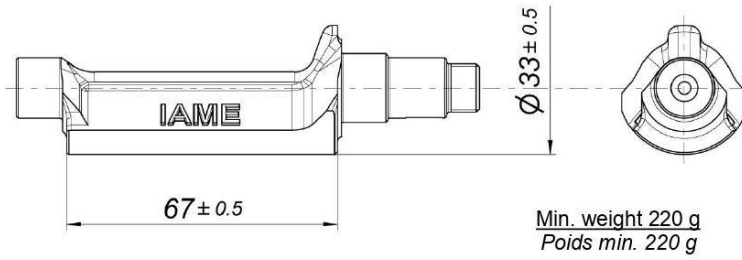


X30 CODASUR 175CC

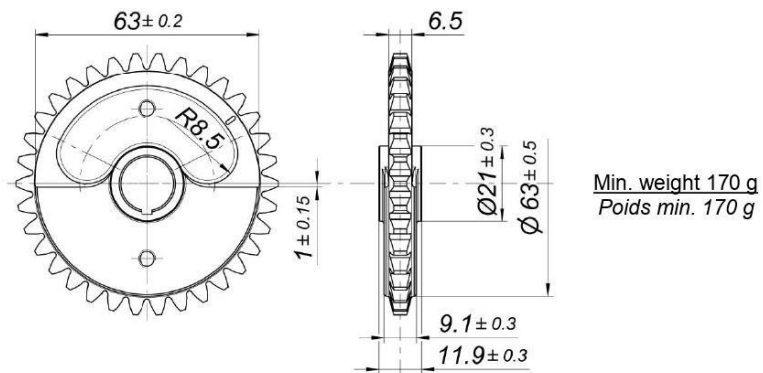
		FEATURES - CARACTERISTIQUES	
		Cylinder volume <i>Volume du cylindre</i>	174.46 cm ³ (Max 176.6 cm³)
		Bore <i>Alésage</i>	63.89 mm
		Max. theoretical bore <i>Alésage théorique max.</i>	64.26 mm
		Stroke <i>Course</i>	54.40 mm
		Cooling system <i>Système de refroidissement</i>	Water <i>A' Eau</i>
		Inlet system <i>Système d' admission</i>	Reed valve <i>A' Clapet</i>
Carburettor <i>Carburateur</i>	Tillotson HW-22B (Ø24mm)	Cylinder/crankcase transfers n° <i>N° de canaux cylindre / carter</i>	5 / 3
Number of piston rings <i>Nombre de segments</i>	1	Inlet / exhaust ports number <i>N° lumières admiss. / échapp.</i>	5 / 3
Crankshaft bearing diam. <i>Diamètre palier du vilebrequin</i>	25x52x15 (2Pc.)	Combustion chamber shape <i>Forme chambre de combustion</i>	Spherical <i>Spherique</i>
Big end conrod bearing diam. <i>Diamètre palier tête de bielle</i>	22x28x15	Ignition PVL <i>Allumage PVL</i>	Digital 684 600
Small end conrod bearing diam. <i>Diamètre palier pied de bielle</i>	15x19x20	RPM limiter <i>Limiteur de vitesse</i>	Yes <i>Oui</i>
Distance between conrod centers <i>Longueur (entre axe) de la bielle</i>	115 mm	Balancing shaft <i>Arbre d' equilibrage de vilebr.</i>	Yes <i>Oui</i>

DESCRIPTION OF THE MATERIAL DESCRIPTION DES MATERIAUX		PISTON	
Conrod material <i>Matériel de la bielle</i>	Steel <i>Acier</i>	 <p>Min. weight 155 g Poids Min. 155 g</p>	
Crankshaft material <i>Matériel du vilebrequin</i>	Steel <i>Acier</i>		
Balancing shaft material <i>Matériel de l'arbre d'équilibrage</i>	Steel <i>Acier</i>		
Gears material <i>Matériel des engrenages</i>	Steel <i>Acier</i>		
Cylinder head material <i>Matériel de la culasse</i>	Aluminium		
Cylinder material <i>Matériel du cylindre</i>	Aluminium	DISTANCE BETWEEN CONROD CENTERS ENTRE AXE DE LA BIELLE	
Liner material <i>Matériel de la chemise</i>	Cast iron <i>Fonte</i>	 <p>Min. weight 117 g Poids Min. 117 g</p>	
Crankcase material <i>Matériel du carter</i>	Aluminium		
Piston material <i>Matériel du piston</i>	Aluminium		
Piston ring material <i>Matériel du segment</i>	Steel <i>Acier</i>		
Exhaust muffler material <i>Matériel du pot d'échappement</i>	Sheet-steel <i>Tôle acier</i>		
CRANKSHAFT VILEBREQUIN			
<p>Complete crankshaft min. weight 1996 g (included crankpin and conrod) <i>Poids min. du vilebrequin complet 1996 g (inclus axe de vilebrequin et bielle)</i></p>		<p>Piston pin min. weight 34 g <i>Poids min. axe de piston 34 g</i></p>	
<p>Crankpin min. weight 118 g <i>Poids min. axe de vilebrequin 118 g</i></p>			

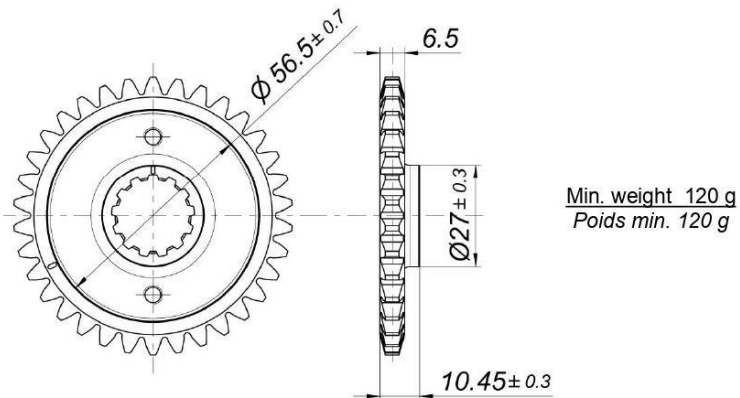
BALANCING SHAFT - ARBRE D' EQUILIBRAGE



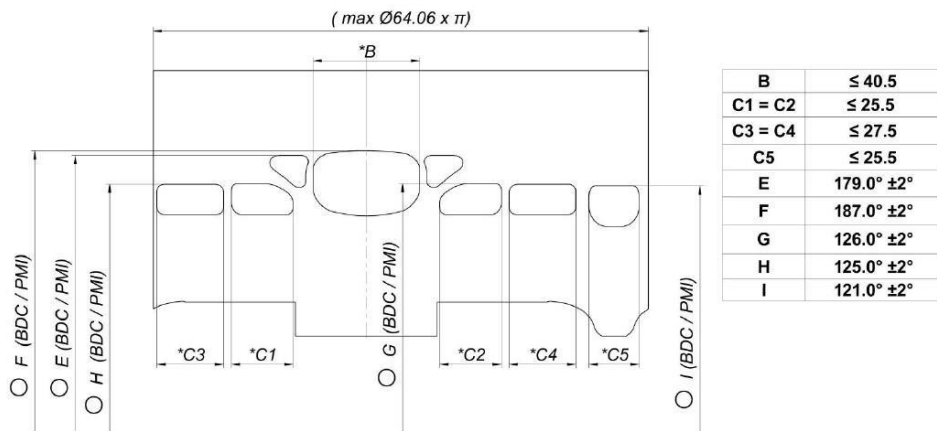
BALANCING SHAFT GEAR - ENGRENAGE ARBRE D' EQUILIBRAGE



ENGINE GEAR - ENGRENAGE DU MOTEUR



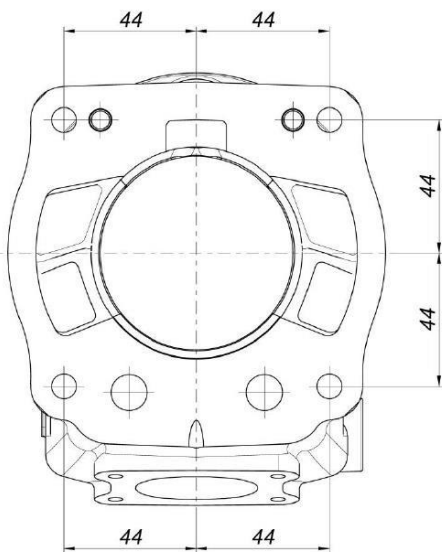
CYLINDER DEVELOPMENT - DEVELOPPEMENT DU CYLINDRE



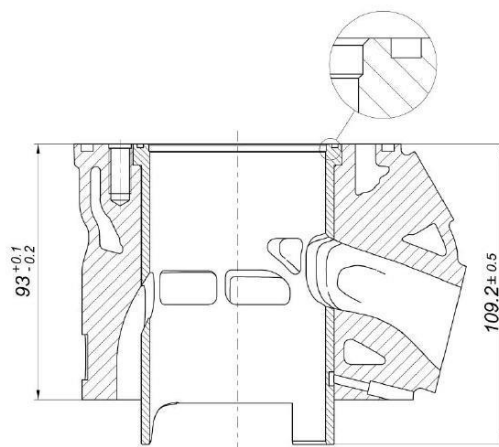
* CHORDAL READING
LECTURE CORDALE

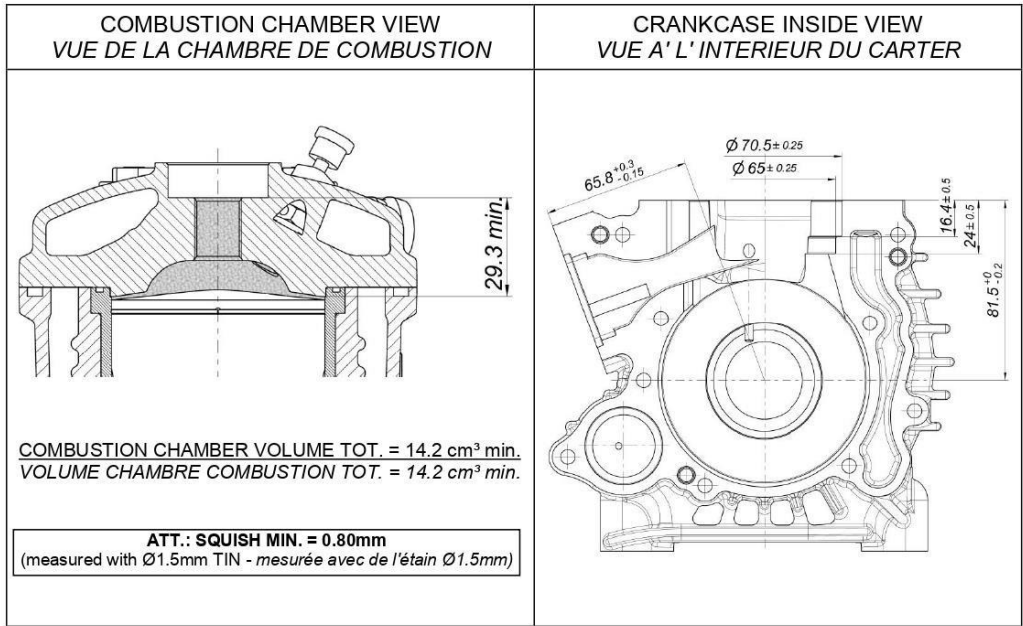
○ ANGULAR READING BY INSERTING A 0.2x5 mm GAUGE
LECTURE ANGULAIRE PAR INSERTION D'UNE CALE DE 0.2x5 mm

CYLINDER BASE VIEW
VUE DE LA BASE DU CYLINDRE

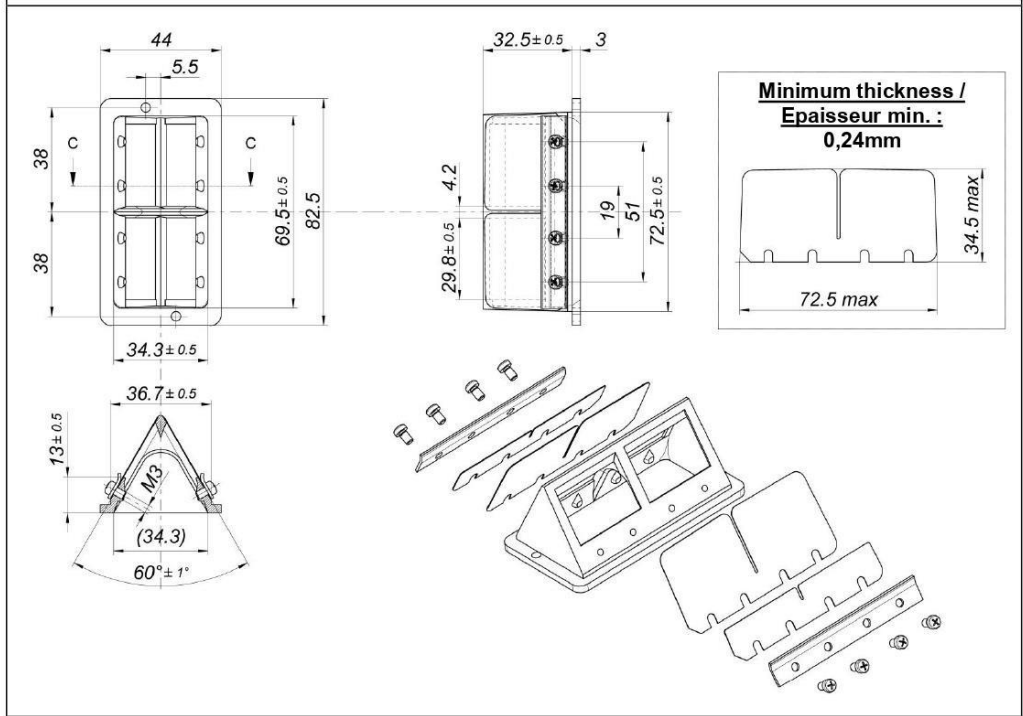


CYLINDER CROSS SECTION VIEW
VUE EN SECTION DU CYLINDRE

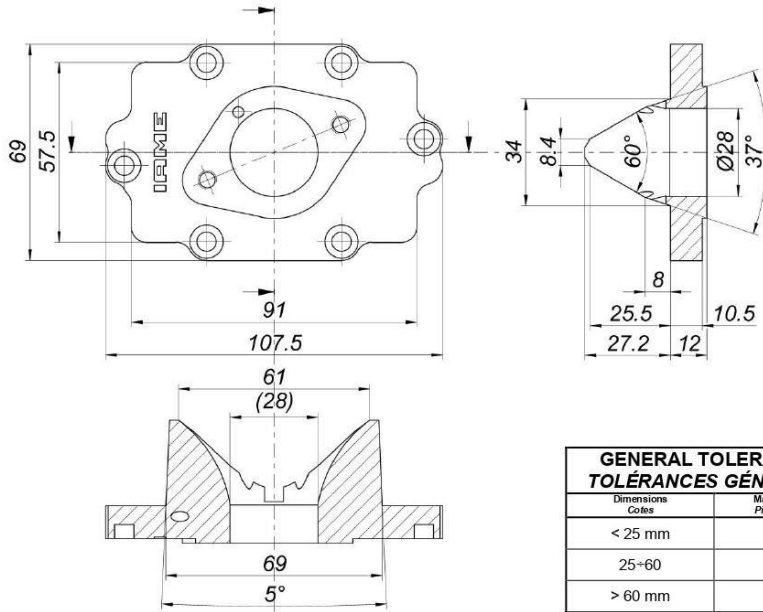




REEDS GROUP & REEDS DIMENSIONS – PYRAMIDE DE CLAPETS & CLAPETS



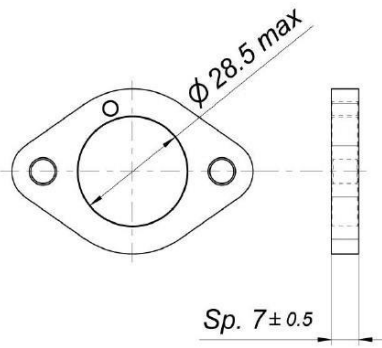
INLET CONVEYOR - CONVOYEUR D'ADMISSION



GENERAL TOLERANCES TOLERANCES GÉNÉRALES	
Dimensions Cotes	Machined parts Pièces usinées
< 25 mm	±0.5
25+60	±0.8
> 60 mm	±1.5

INLET SPACER - RACCORD D'ADMISSION

PART N° cod. F1NG31001



VENTURI CARB. DIMENSIONS
DIMENSIONS DU VENTURI DU CARB.

Tillotson HW-22B

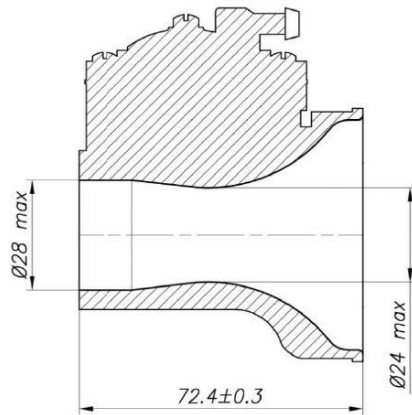


PHOTO OF CARBURETTOR TILLOTSON HW-22B WITH IAME MARKING
PHOTO DU CARBURATEUR HW-22B AVEC MARQUAGE "IAME"

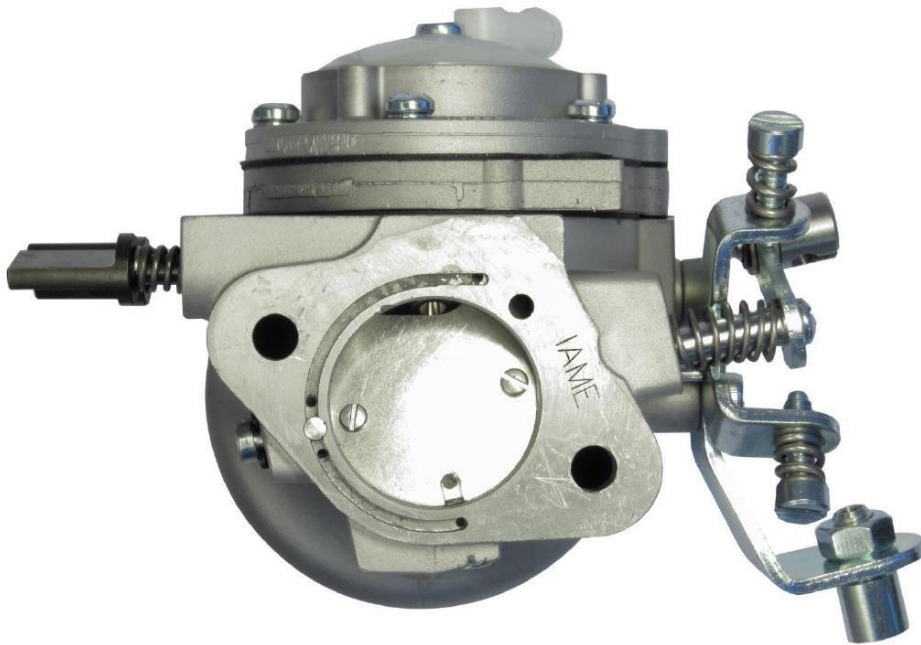
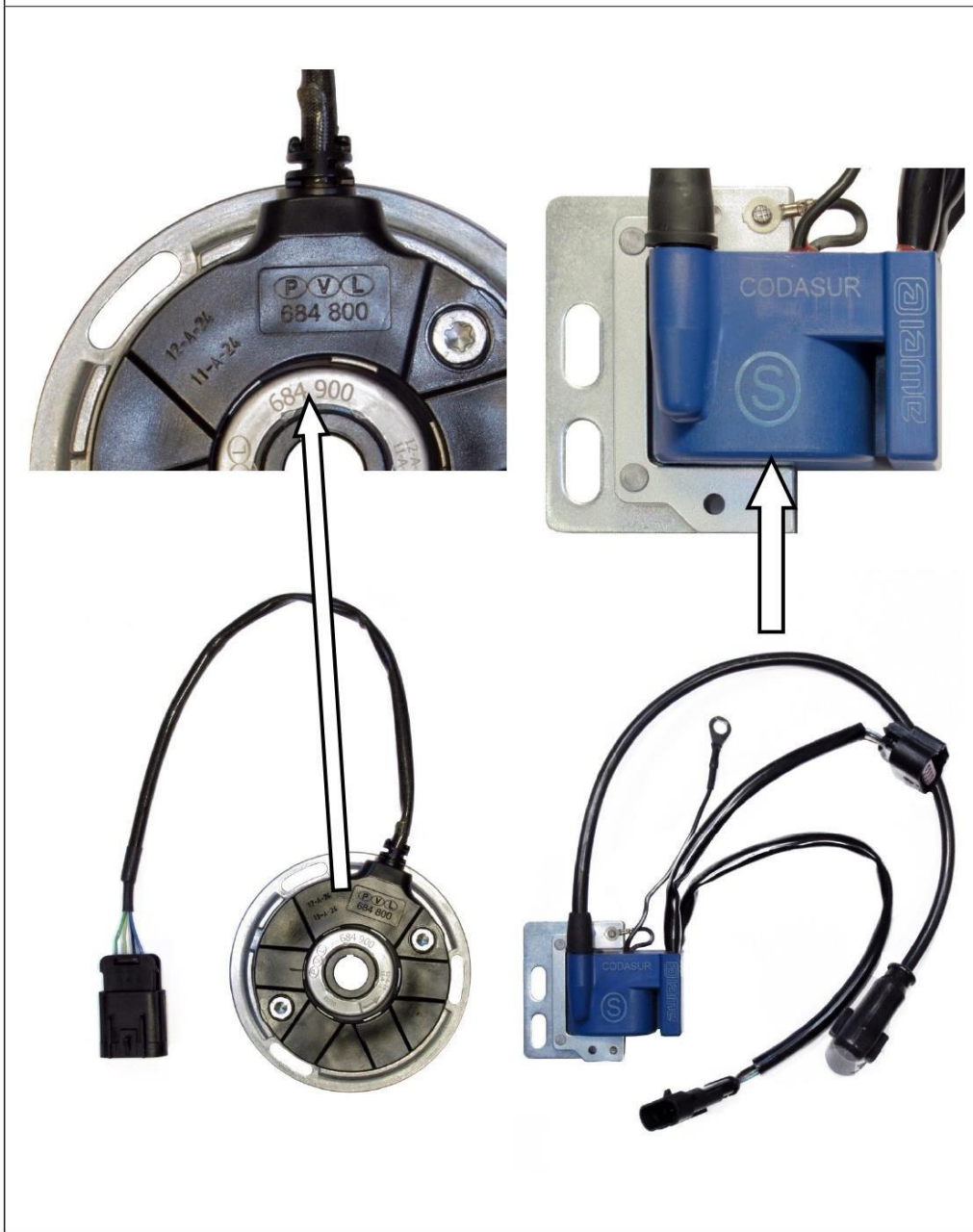
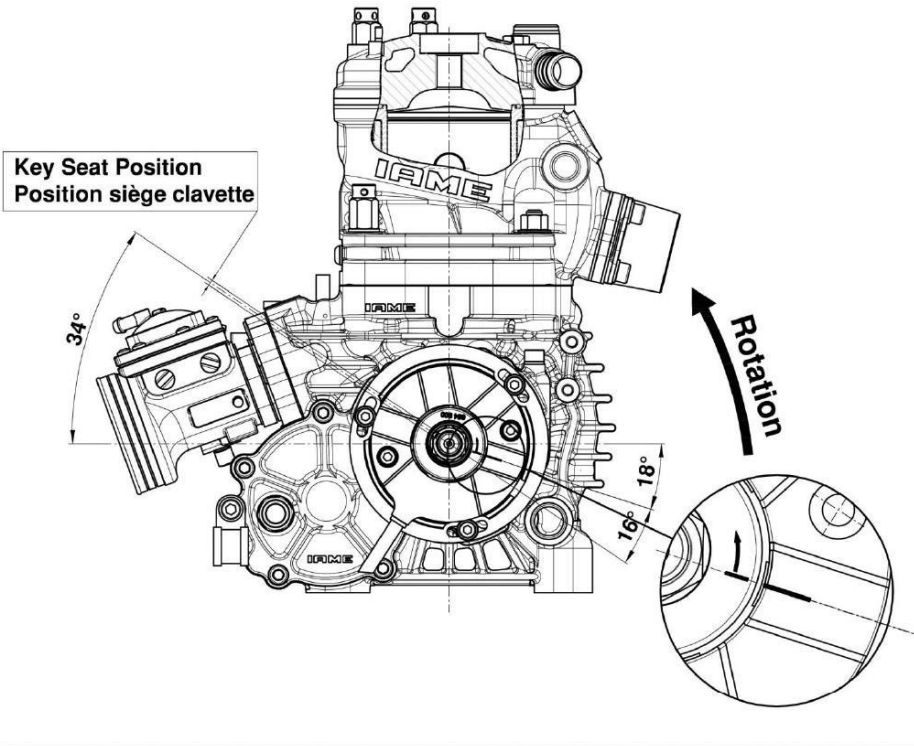


PHOTO OF DIGITAL IGNITION PVL 684 600, WITH IAME MARKING
PHOTO DU ALLUMAGE PVL 684 600 DIGITALE AVEC MARQUAGE "IAME"

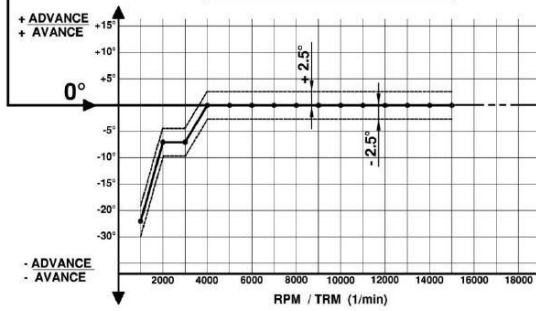


SCHEME FOR ADVANCE CONTROL
 SCHEMA DE CONTROLE POUR L'AVANCE

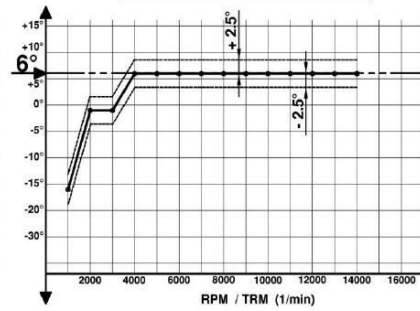


ADVANCE CURVE GRAPHS / GRAPHIQUES DE LA COURBE D'AVANCE

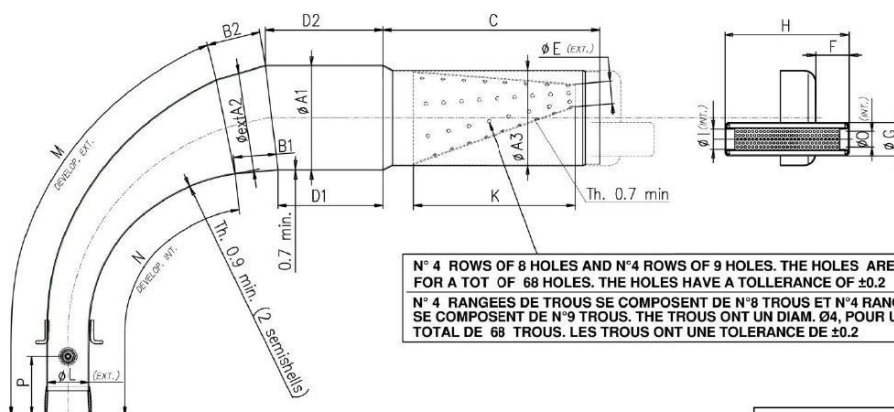
SENIOR CATEGORY



JUNIOR CATEGORY



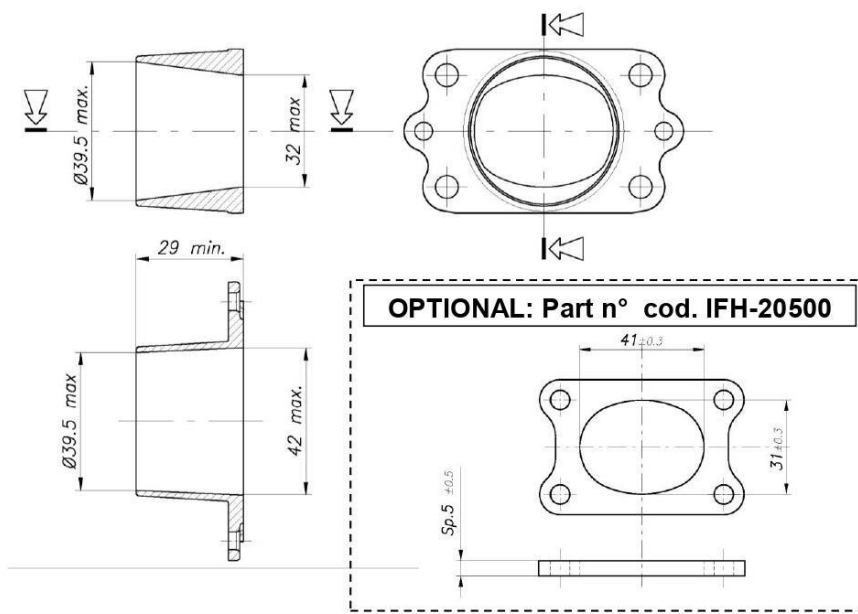
EXHAUST MUFFLER VIEW AND DIMENSIONS
VUE ET DIMENSIONS DU SILENCIEUX D' ECHAPPEMENT



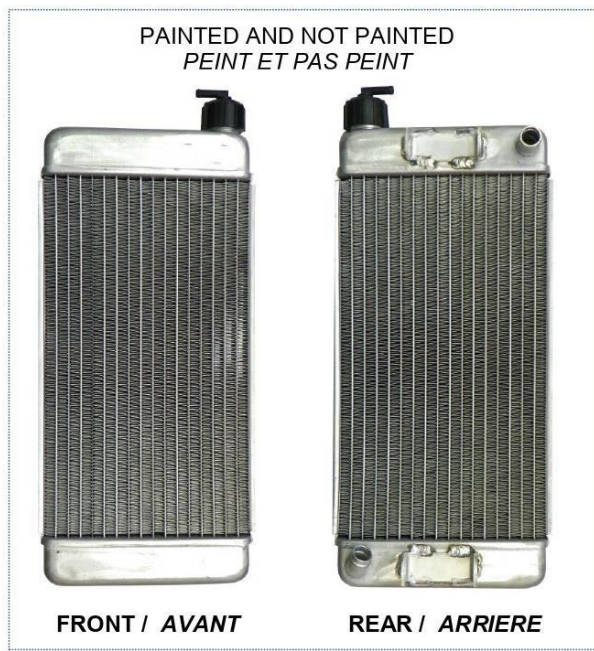
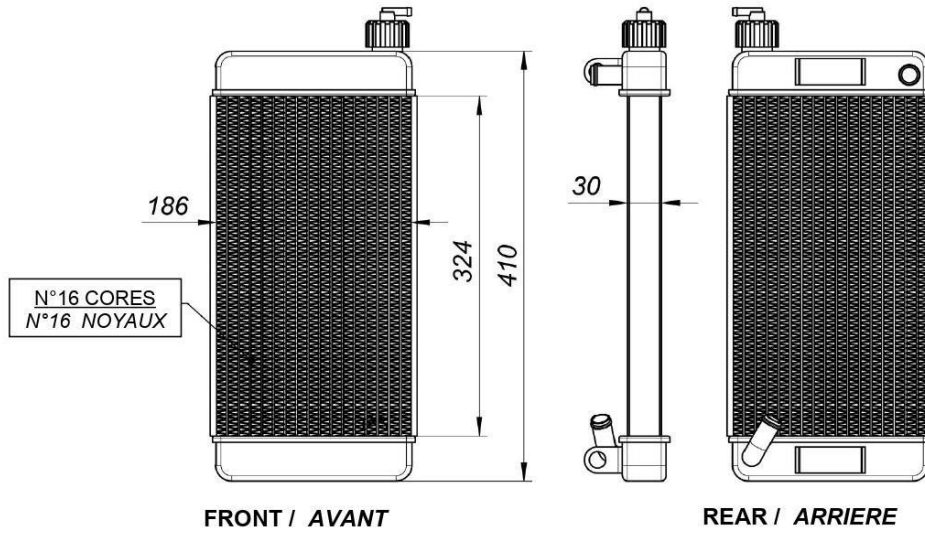
Min. weight 1.75 Kg
Poids min. 1.75 Kg

A1: 105.5 ±1.5	B1: 59 ±3	D1: 105 ±3	F: 36 ±2	I: 21 ±1	M: 434 ±3	P: 50 ±10
A2: 100 ±1.5	B2: 59 ±3	D2: 125 ±3	G: 35 ±1	K: 170 ±3	N: 338 ±3	
A3: 100 ±1.5	C: 218 ±3	E: 23 ±2	H: 132 ±2	L: 42.5 ±1.5	O: 21 ±1	

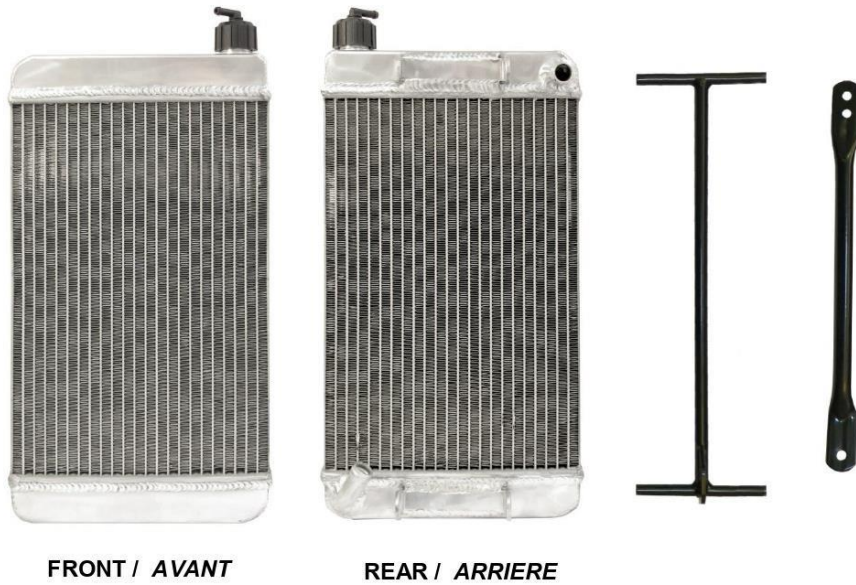
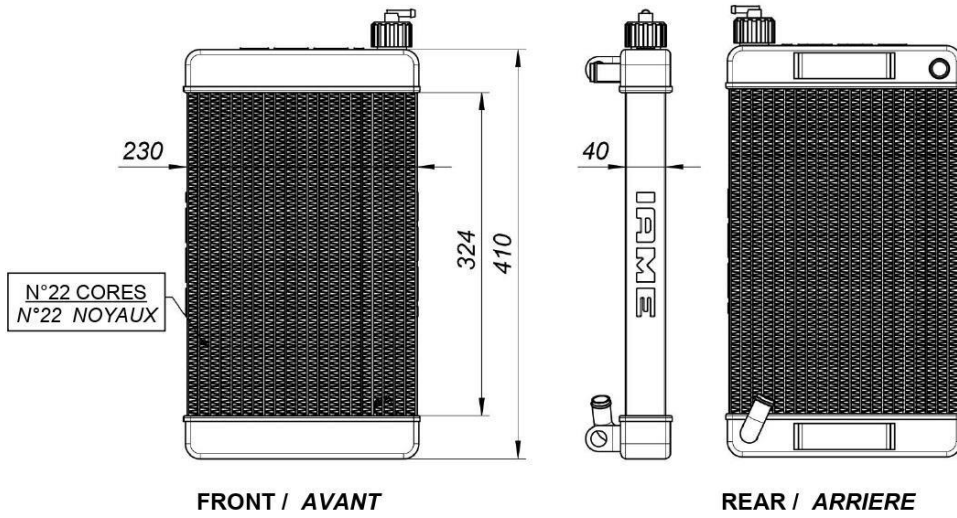
EXHAUST MANIFOLD AND SPACER VIEW AND DIMENSIONS
VUE ET DIMENSIONS DU RACCORD D' ECHAPPEMENT ET ESPACEUR



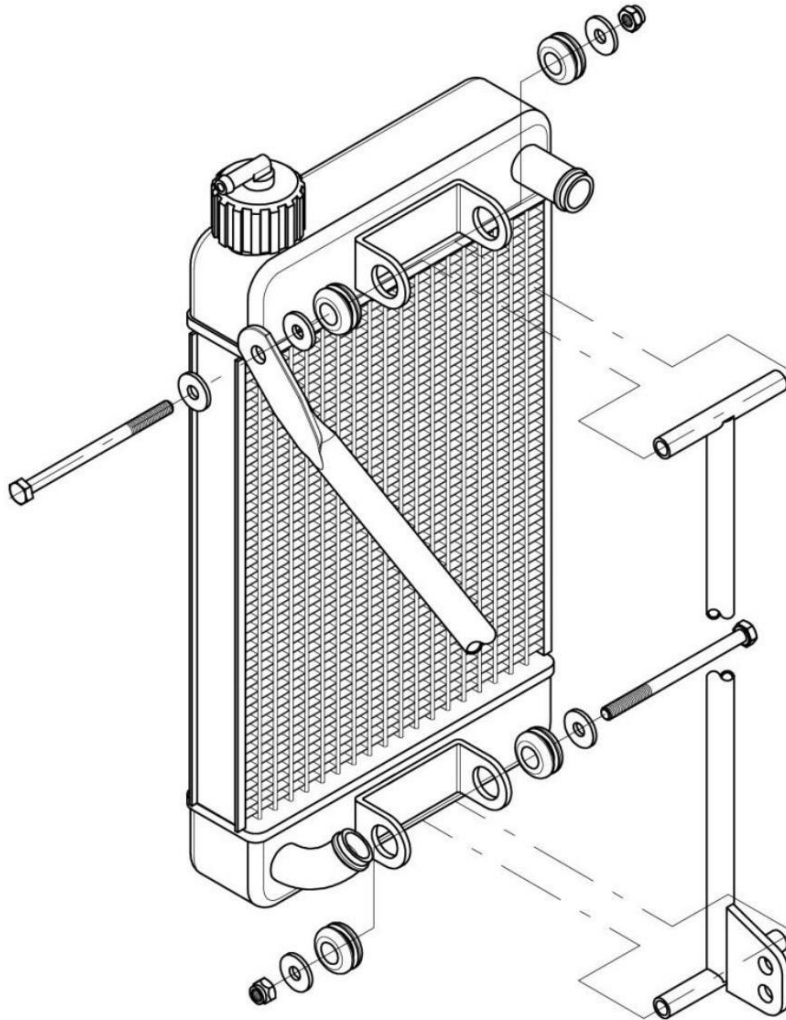
RADIATOR DESCRIPTION AND SKETCH OF PARTS
 DESCRIPTION DU RADIATEUR ET SCHEMA ILLUSTRANT LES ELEMENTS



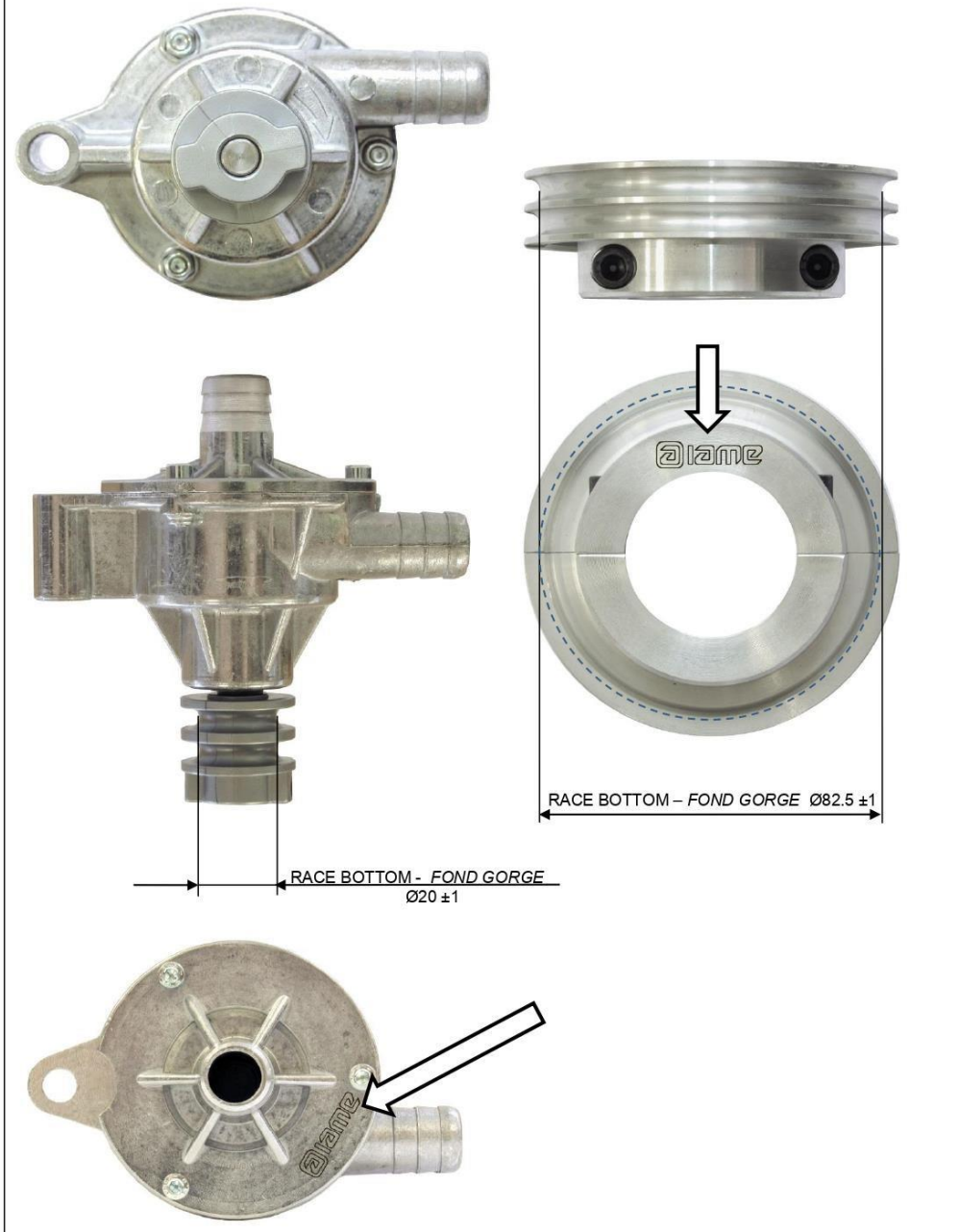
RADIATOR ALTERNATIVE DESCRIPTION AND SKETCH
DESCRIPTION DU RADIATEUR ALTERNATIVE



RADIATOR AND ITS SUPPORTS
RADIATEUR ET SES SUI TIEN



ALTERNATIVE WATER PUMP & PULLEY
ALTERNATIVE GROUPE POMPE A' EAU ET POULIE

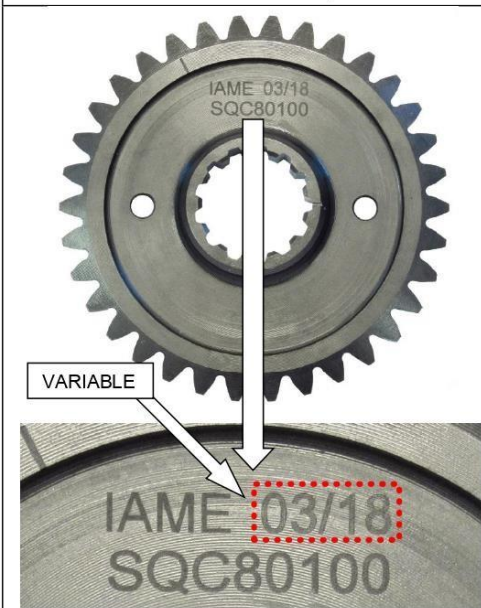


PISTON IDENTIFICATION MARKING MARQUAGE D'IDENTIFICATION PISTON	
PHOTO IDENTIFICATION CONROD MARQUAGE D'IDENTIFICATION BIELLE	IDENTIFICATION BALANCING SHAFT MARKING MARQUAGE D'IDENTIFICATION ARBRE D'EQUILIBRAGE

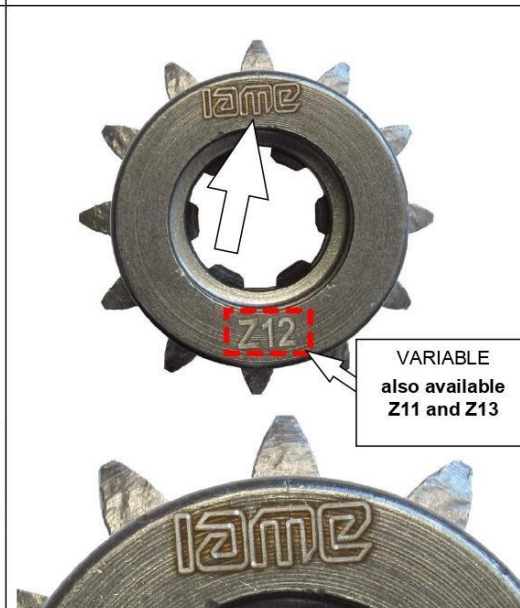
CRANKSHAFT IDENTIFICATION MARKING
 MARQUAGE D'IDENTIFICATION DU VILEBREQUIN



GEAR COMMAND BALANCING SHAFT
 IDENTIFICATION MARKING
 MARQUAGE D'IDENTIFICATION
 ENGRENAGE ARBRE D'EQUILIBRAGE



SPROCKET IDENTIFICATION MARKING
 MARQUAGE D'IDENTIFICATION DU PIGNON




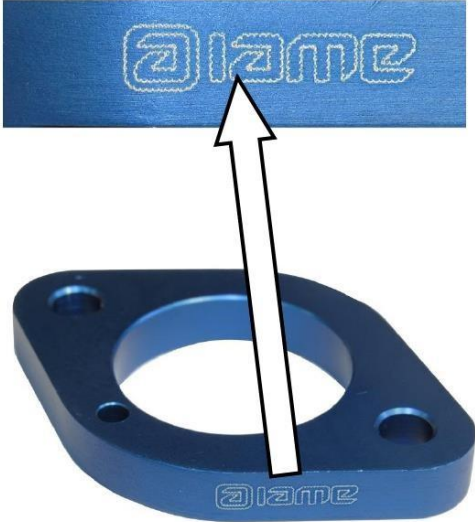



IDENTIFICATION BALANCING SHAFT MARKING
MARQUAGE D'IDENTIFICATION ARBRE D'EQUILIBRAGE



PHOTO IDENTIFICATION CYLINDER HEAD
PHOTO D'IDENTIFICATION DE LA CULASSE DE CILINDRE

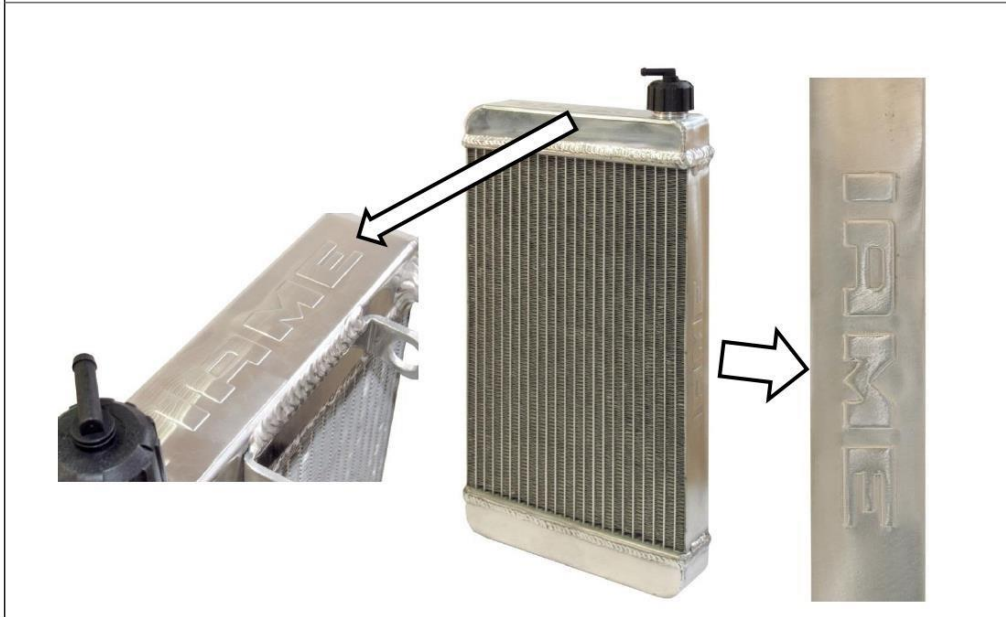


<p>REED GROUP & PETALS IDENTIFICATION PHOTO PHOTO D'IDENTIFICATION DE LA PYRAMIDE DE CLAPETS & CLAPETS</p>	<p>INLET CONVERYOR IDENTIFICATION MARKING MARQUAGE DU CONVOYEUR D'ADMISSION</p>
 <p>MATERIAL: CARBON FIBER Thickness minimum : 0.24 mm</p> 	
<p>SPACER IDENTIFICATION MARKING MARQUAGE DU ESPACEUR D'ADMISSION</p>	<p>EXHAUST MANIFOLD IDENTIFICATION MARKING MARQUAGE DU RACCORD D'ECHAPPEMENT</p>
	

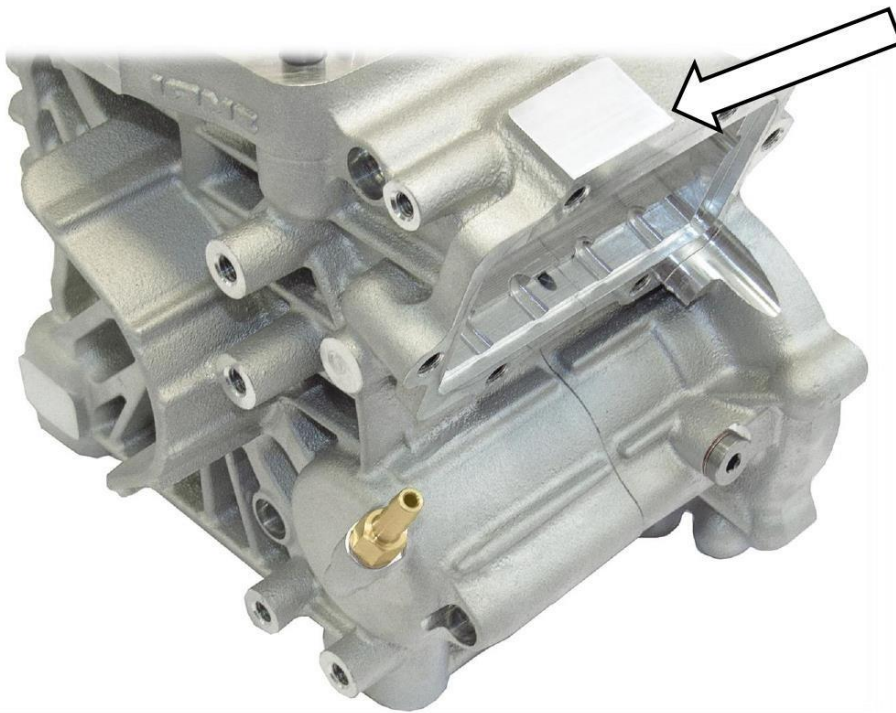
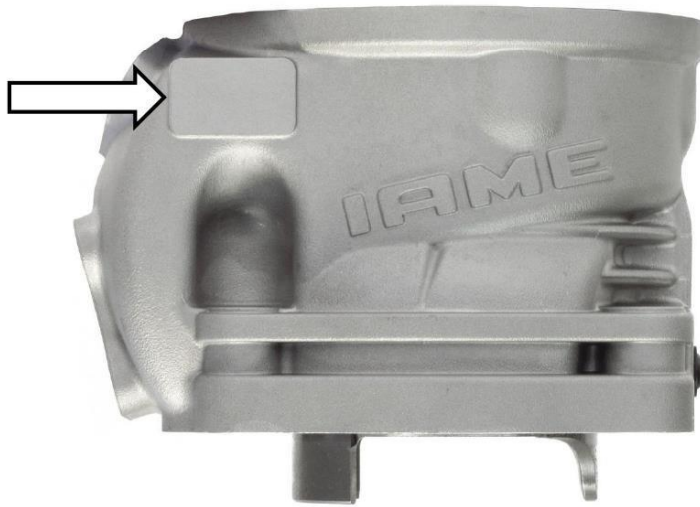
EXHAUST MUFFLER SENIOR IDENTIFICATION MARKING
MARQUAGE D'IDENTIFICATION ECHAPPEMENT



ALTERNATIVE RADIATOR IAME IDENTIFICATION MARKING
MARQUAGE D'IDENTIFICATION DU RADIATOR ALTERNATIVE



STICKER APPLICATION AREA - *ESPACE POUR L'APPLICATION DE ADHÉSIFS*



CYLINDER IDENTIFICATION MARKING
MARQUAGE D'IDENTIFICATION DU CYLINDRE

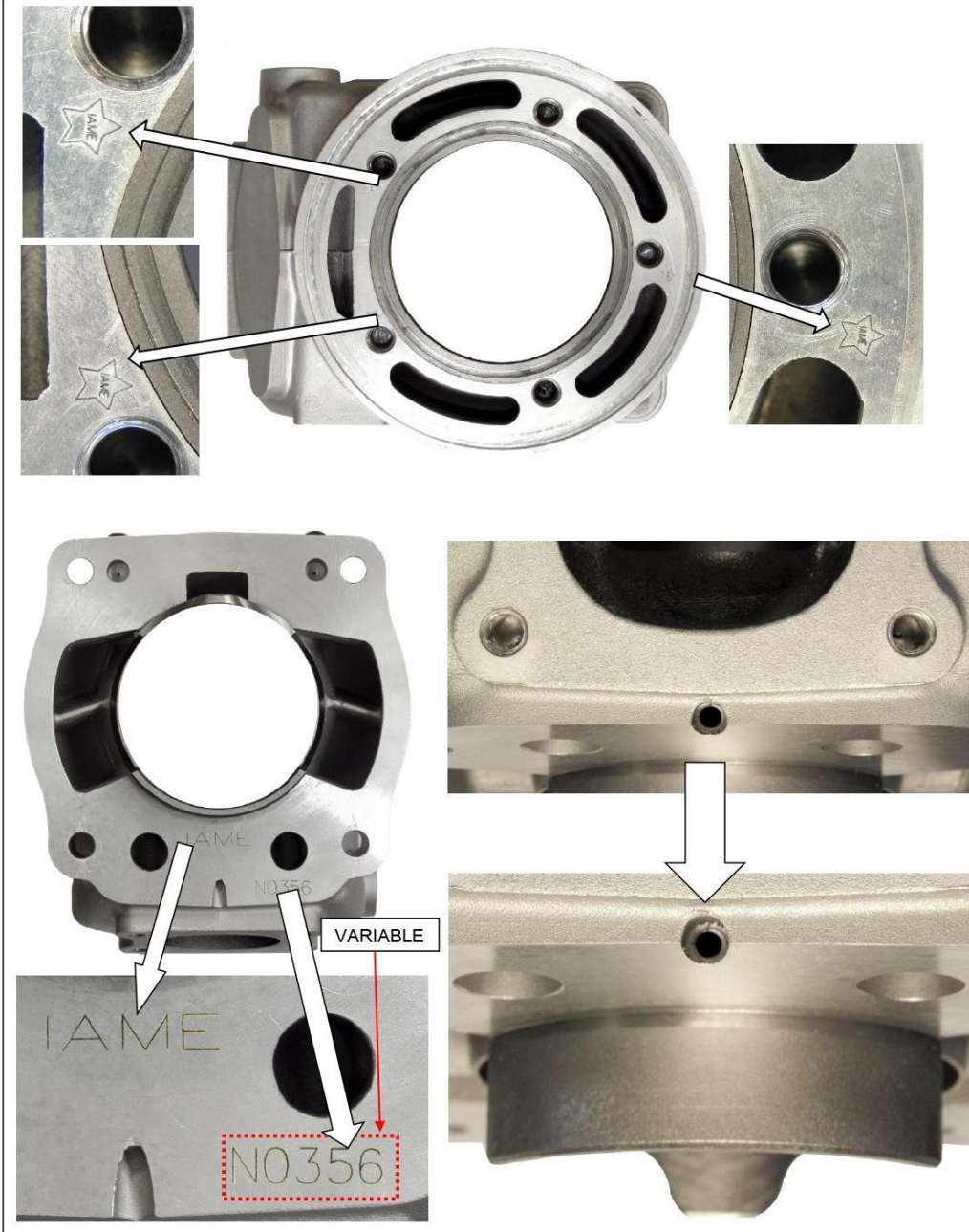


PHOTO OF THE INSIDE OF THE RIGHT CRANKCASE
PHOTO INTÉRIEUR DU CARTER DROIT

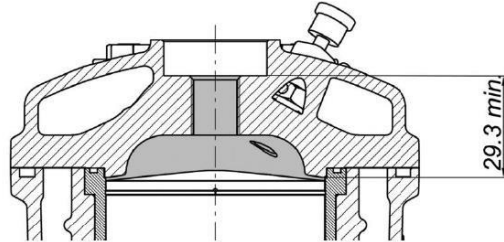


PHOTO OF THE INSIDE OF THE LEFT CRANKCASE
PHOTO INTÉRIEUR DU CARTER GAUCHE



JUNIOR CATEGORY

JUNIOR COMBUSTION CHAMBER VIEW
VUE DE LA CHAMBRE DE COMBUSTION JUNIOR



COMBUSTION CHAMBER VOLUME TOT. = 24.0 cm³ min.
VOLUME CHAMBRE COMBUSTION TOT. = 24.0 cm³ min.

ATT.: SQUISH MIN. = 0.85mm
(measured with Ø1.5mm TIN - mesurée avec de l'étain Ø1.5mm)

JUNIOR EXHAUST MANIFOLD VIEW AND DIMENSIONS
VUE ET DIMENSIONS DU RACCORD D'ÉCHAPPEMENT JUNIOR

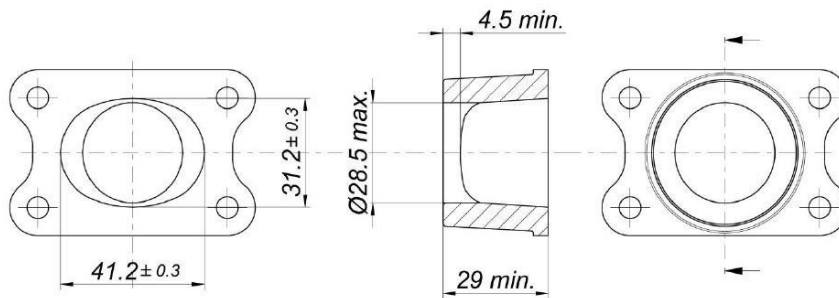


PHOTO OF H.T. COIL JUNIOR WITH IAME MARKING
PHOTO DU BOBINE JUNIOR AVEC MARQUAGE "IAME"

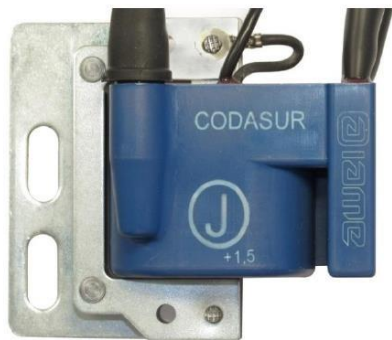
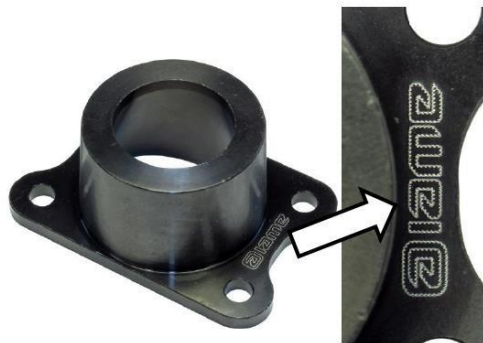
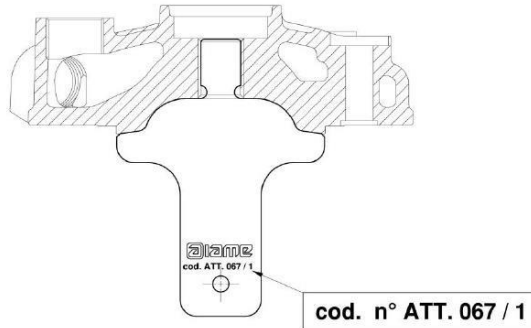


PHOTO OF EXHAUST MANIFOLD JUNIOR WITH IAME MARKING
PHOTO DU RACCORD D'ÉCHAPPEMENT JUNIOR AVEC MARQUAGE "IAME"

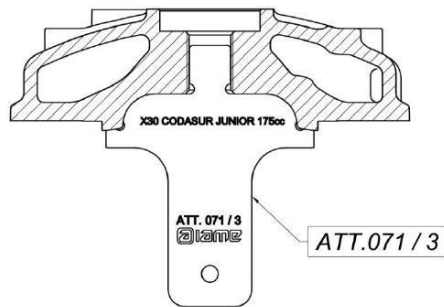


IAME TOOLS

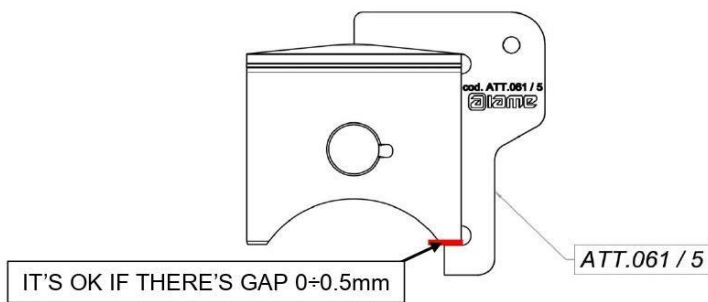
CHECKING THE SHAPE OF THE COMBUSTION CHAMBER - SENIOR
CONTRÔLE DE LA FORME DE LA CHAMBRE DE COMBUSTION - SENIOR



CHECKING THE SHAPE OF THE COMBUSTION CHAMBER - JUNIOR
CONTRÔLE DE LA FORME DE LA CHAMBRE DE COMBUSTION - JUNIOR

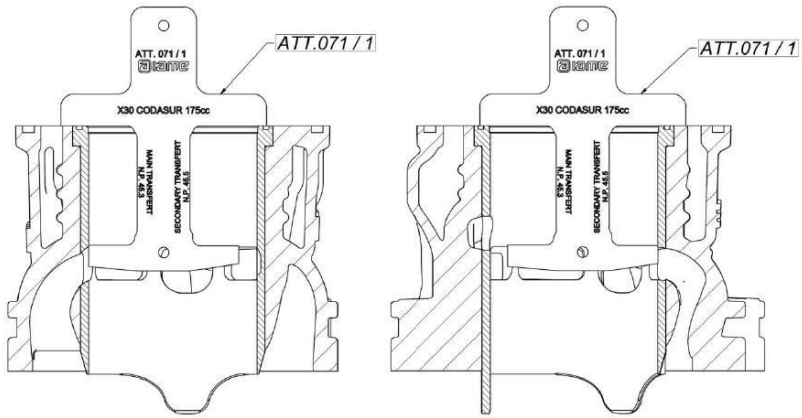


CONTROL OF THE PISTON DOME AND HEIGHT
CONTRÔLE DU DÔME DE PISTON ET HAUTEUR

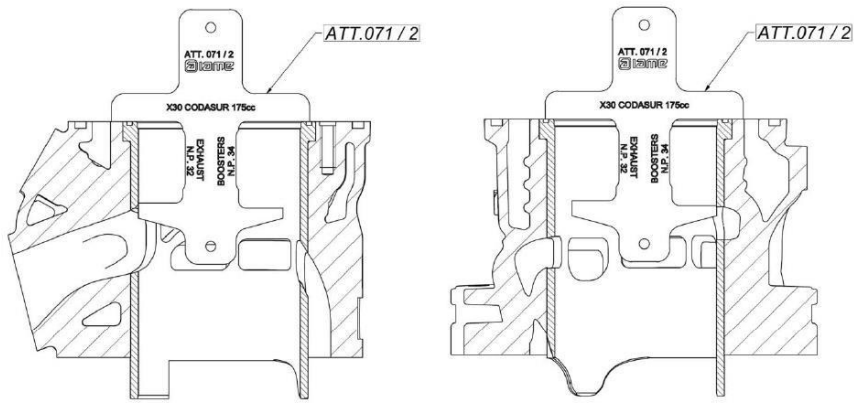


CYLINDER CHECK - CONTRÔLE DU CYLINDRE

CHECK OF MAIN TRANSFERTS AND SECONDARY TRANSFERS
CONTRÔLE DE HAUTEUR DES TRANSFERT PRINCIPAUX ET SECONDAIRES



CHECK OF EXHAUST DUCT AND BOOSTERS
CONTRÔLE DE HAUTEUR DE LA LUMIÈRE D'ÉCHAPPEMENT ET DES BOOSTERS



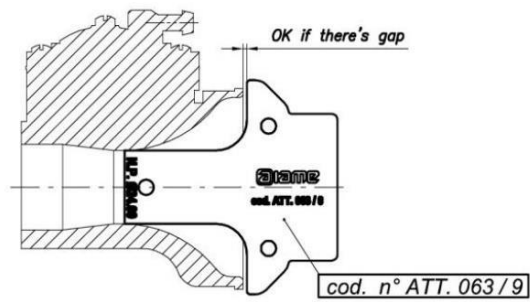
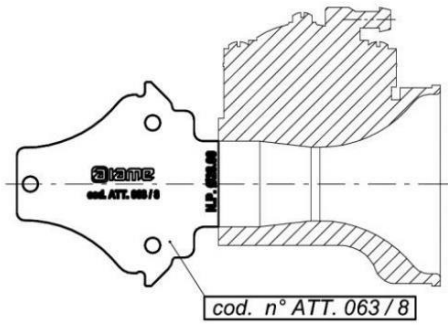
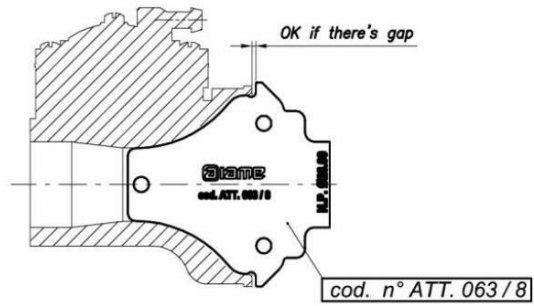
TOOL IAME Cod. 10194





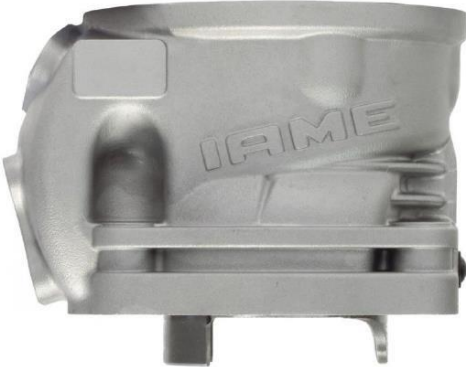

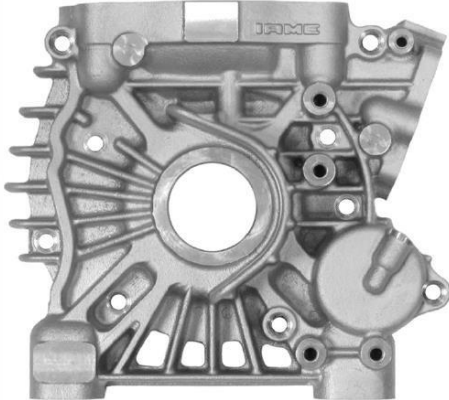

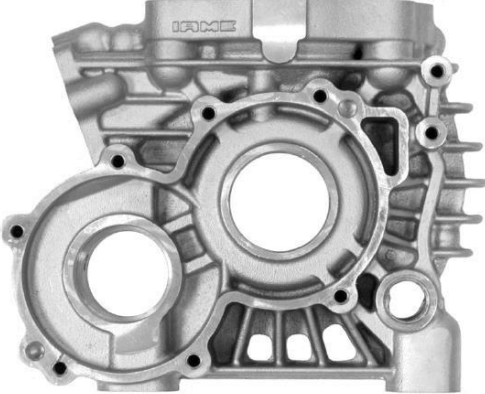

- CARBURETTOR TILLOTSON HW-22B -

VENTURI SHAPE CONTROL, VENTURI AND OUTLET DIAMETRE NO GO GAUGE

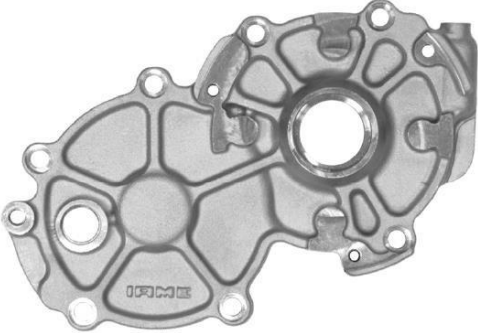

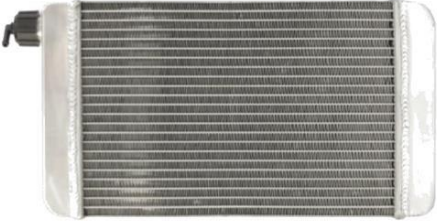




CONTROLE FORME DU VENTURI. CALIBRE DE CONTROLE NE PASS PAS, DANS LE CONDUITE ARRIERE ET DANS LE DIAMETRE DU VENTURI



COMPONENTS WITH ALTERNATIVE NEW LOGO "IAME"
COMPOSANTS AVEC NOUVEAU LOGO ALTERNATIF "IAME"

<p align="center">CYLINDER HEAD CULASSE</p>	<p align="center">CYLINDER CILINDRE</p>
<p align="center">  NEW / NOUVEAU LOGO  </p>	<p align="center">  NEW / NOUVEAU LOGO  </p>
<p align="center">SEMICARTER TRANSMISSION SIDE SEMICARTER CÔTÉ PIGNON</p>	<p align="center">SEMICARTER IGNITION SIDE SEMICARTER CÔTÉ ALLUMAGE</p>
<p align="center">  NEW / NOUVEAU LOGO  </p>	<p align="center">  NEW / NOUVEAU LOGO  </p>

COMPONENTS WITH ALTERNATIVE NEW LOGO "IAME"
COMPOSANTS AVEC NOUVEAU LOGO ALTERNATIF "IAME"

<p align="center">IGNITION COVER COUVERCLE DU ALLUMAGE</p>  <p align="center">NEW / NOUVEAU LOGO</p> 	<p align="center">RADIATOR RADIATEUR</p>  <p align="center">NEW / NOUVEAU LOGO</p> 
<p align="center">EXHAUST SILENCER ECHAPPEMENT</p>	
 <p align="center">NEW / NOUVEAU LOGO</p>  	

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

LES AUTRES COMPOSANTS DU MOTEUR AVEC MARQUAGE (LASER OU POINÇONNEUSE) AUJOURD'HUI AVEC LE LOGO OU ÉCRIT "IAME"

I A M E

or

IAME

NOW COULD BE MARKED WITH NEW LOGO "IAME"

MAINTENANT POURRAIT EST MARQUAGE AVEC NOUVEAU LOGO "IAME"

i a m e

or

ⓐ i a m e

or

ⓐ