REGLAMENTO TECNICO ESPECIFICO CATEGORIA 60 MINI UNDER – 60 MINI IAME SERIES ARGENTINA

Vigencia

El presente Reglamento Técnico entra en vigencia el **01/01/2026** y rige hasta el **31/12/2026**, reemplazando todo Reglamento Técnico de Karting emitido con anterioridad.

El mismo permanecerá **abierto a modificaciones**, las cuales serán comunicadas mediante **Anexos Oficiales de CDA Karting** y/o a través de su **Comisión Técnica**.

1.2. Carácter del Reglamento

El presente Reglamento Técnico es de **carácter estrictamente restrictivo**.

Esto implica que **únicamente se encuentra expresamente autorizado** aquello que se detalla de manera explícita en su texto.

En consecuencia, **todo elemento, modificación, procedimiento, práctica, sistema o componente** que no se encuentre específicamente autorizado en el presente reglamento será considerado **prohibido**, aun cuando no figure mencionado de forma expresa dentro del mismo.

1.3. Interpretación

La **única interpretación válida y definitiva** del presente Reglamento Técnico será la realizada por los **Técnicos de la Categoría** y por el **Cuerpo de Fiscalización**, quienes ejercerán dicha función en forma **soberana e inapelable** dentro del marco de la competencia.

1.4. Acceso Jefes de Equipo y Motoristas

Según lo establecido en el **Reglamento Deportivo –**

1.5. Procedimiento de medición de cubicaje en caso de apelación

En caso de que una **apelación técnica** relativa a la medición de cubicaje del motor haya sido **aceptada**, se aplicará el siguiente procedimiento:

1.5.1 Nueva medición

La nueva medición de cubicaje se realizará **una vez finalizada la jornada**, en el **mismo**

lugar del evento, bajo la supervisión de las autoridades técnicas de la Categoría.

1.5.2 Procedimiento de limpieza previo

Con el objeto de eliminar los restos de líquido utilizados durante el primer procedimiento de cubicaje, se permitirá lavar la **cámara de combustión** utilizando **el mismo combustible empleado por el kart involucrado**.

A tal efecto, el motor será puesto en marcha durante un tiempo aproximado de **un (1) minuto**.

1.5.3 Ejecución de la segunda medición

Finalizado el procedimiento de limpieza, la nueva medición será realizada por un **Ayudante Técnico** u **otro Técnico presente**, debidamente **autorizado por la Comisión Directiva actuante**.

1.6. Faltas graves — Régimen sancionatorio

La comisión de **faltas graves**, entendidas como aquellas conductas que alteren, intenten alterar o comprometan la equidad deportiva, la seguridad, la transparencia técnica o la integridad de la competencia, será considerada una **infracción de máxima gravedad**.

Se consideran faltas graves —y sin que la siguiente enumeración tenga carácter taxativo— las siguientes conductas:

a) la **adulteración de combustible**;
b) la **aplicación de líquidos o productos** para modificar el rendimiento de los neumáticos;
c) la **manipulación intencional** del sistema de encendido, carburación o motor;
d) toda **intervención antirreglamentaria** sobre el sistema de trompa;
e) la **falsificación o alteración** de elementos de homologación de chasis;
f) cualquier otra **maniobra de similar gravedad**.

La constatación de cualquiera de estas conductas dará lugar al **retiro inmediato de la licencia**.

El infractor quedará **automáticamente inhabilitado para participar en la categoría** por el período que determine la autoridad competente, el cual **no podrá ser inferior a un (1) año**, sin perjuicio de las **sanciones deportivas, económicas o administrativas adicionales** que pudieran corresponder.

2. Peso mínimo con piloto

El peso mínimo del kart, **incluido el piloto y su equipamiento**, será el siguiente:

- **Chasis importado:** 115 kg
- **Chasis nacional:** 113 kg

2.1. Hándicap por sobrepeso

Cuando el kart no utilice lastre y supere el peso mínimo reglamentario, se otorgará un **hándicap de un (1) diente de corona por cada cuatro (4) kilogramos de sobrepeso**.

3. Números distintivos

Los números identificatorios del kart deberán ser de color **NEGRO sobre fondo AMARILLO**, respetando tamaño, formato y ubicación conforme a las disposiciones de la categoría.

4. Motores

Se autoriza exclusivamente el motor **IAME 60 MINI SWIFT – PROMOTIONAL**, el cual deberá permanecer **completamente original**, de acuerdo con su ficha de homologación, salvo en aquellos puntos expresamente permitidos por el presente reglamento.

4.1. Régimen de sellado

Se permitirá la utilización de **un (1) impulsor por fecha**, bajo régimen de **sellado**, mediante la colocación de un precinto sobre una tuerca de la tapa de cilindro.

El cambio de motor implicará un **recargo de diez (10) puestos** en la actividad oficial inmediata siguiente.

Idéntico recargo se aplicará si el precinto fuera abierto, salvo que la apertura se realice **en presencia del Comisario Técnico de la Categoría** y exclusivamente para verificar la existencia de una rotura.

4.2. Intervenciones autorizadas

Únicamente se autoriza la **sustitución de juntas**.

Solo se permite trabajar con las **juntas de base de cilindro**, con un **espesor mínimo de 0,2 mm**.

4.3. Retención y control de componentes

La Organización se reserva el derecho de **retener**, luego de la competencia, cualquier componente del motor (motor completo, escape, carburador u otros), con el fin de

comprobar su rendimiento o potencia en sus instalaciones, debiendo ser devuelto en las **mismas condiciones** en que fue retirado.

Asimismo, durante el desarrollo de la actividad, la Organización podrá **intercambiar cualquier elemento** que considere necesario para fines de verificación técnica.

5. Tapa de cilindro

La tapa de cilindro deberá ser la **original del motor**, con un volumen de cámara de **6,5 cc**.

Se controlarán su volumen y dimensiones conforme a la ficha de homologación correspondiente.
Las juntas entre tapa y cilindro deberán poseer un **diámetro interior mínimo de 41,80 mm** y coincidir en su diámetro exterior con el de la camisa.
Las mismas deberán ser de **planos paralelos**.

No se permite modificar el largo de la rosca, cuyo cubicaje deberá ser de **2,4 cm³**.

La cubicación se realizará utilizando el **inserto IAME 10151** y probeta marca **Titrette**, con aceite **ATF (transmisión automática)**.

6. Embrague

El embrague deberá ser el **original del motor**, conforme a su ficha de homologación.

Ante una avería del sistema de arranque eléctrico, se permitirá la asistencia mediante **arrancador externo**.

- Diámetro mínimo de zapata: **83 mm**
- Campana: **original**, sin mecanizado permitido y sin desgaste visible.

7. Carburador

Se autoriza exclusivamente el carburador **Tillotson HW31A**, debiendo conservar sus **reglajes originales**.

Solo podrán sustituirse piezas de **idénticas características y código de fabricación**.

Queda prohibida toda modificación dimensional, así como el agregado de material en las partes internas.

Las dimensiones y características deberán corresponder estrictamente a la ficha del fabricante, las cuales serán verificadas mediante **plantillas de control**.

8. Silenciador de admisión

Será de **monomarca**, con elemento filtrante en su interior.

Se prohíbe la utilización de **aditivos, tratamientos o modificaciones** que mejoren la permeabilidad o el pasaje de aire del elemento filtrante.

Para condiciones de lluvia, se autoriza el uso del filtro habilitado marca **MVR**.

9. Bujía

Se autorizan exclusivamente las siguientes referencias:

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

La bujía deberá montarse sobre la tapa de cilindros y **no deberá sobrepasar** la superficie de la cámara de combustión.

- Largo: **18 mm**
- Rosca: **14 mm x 1,25 mm**

Se prohíbe expresamente su **torneado**.

10. Piñón y corona

10.1. Piñón

Deberá ser el **original o similar** del motor, de **11 dientes**.

10.2. Corona

No podrá cumplir ninguna otra función distinta de la transmisión.
La cantidad de dientes será la establecida mediante **RPP**.

11. Batería

La batería es de **libre elección**.

12. Escape

El escape deberá ser el **original**, de **único diseño monotipo**.

Se autoriza el uso de **resortes originales o similares**.

13. Chasis

Solo se permitirán chasis **homologados o habilitados por la CNK–CDA–ACA**.

El **chasis nacional** contará con un **hándicap de dos (2) kilogramos**.

13.1. Definición de Chasis Nacional

Se entenderá por **Chasis Nacional** todo bastidor que cuente con **homologación CDA Karting**, encuadrándose en alguno de los siguientes supuestos:

a) Bastidor cuya ficha de homologación **no sea equivalente** a la de una homologación vigente de un chasis importado.
En este caso, **todos sus elementos** podrán ser de **libre origen de fabricación**.

b) Bastidor cuya ficha de homologación **sea equivalente** a la de una homologación vigente de un chasis importado.
En este caso, los siguientes componentes deberán ser de **fabricación nacional**:

- sistema de freno
- puntas de eje
- porta rulemanes traseros

13.2. Eje trasero

El eje trasero deberá ser de **material magnético**, con un diámetro externo de **30 ± 1 mm** y un **espesor mínimo de 5 mm (–0,1 mm)** a lo largo de todo el eje, exceptuando la zona de los chaveteros.

No se autoriza ningún tipo de **refuerzo, modificación o elemento adicional** que altere el comportamiento del eje o sus características técnicas.

El eje trasero deberá utilizar **únicamente dos (2) puntos de apoyo o anclaje**.

13.3. Trocha trasera

La trocha trasera máxima permitida será de **1200 mm**.

14. Llantas

Se prohíbe el uso de llantas que contengan un porcentaje superior al **0,5 % de magnesio** en su composición.

14.1. Dimensiones máximas de cubiertas

14.1.1. Cubiertas Slick

- **Delantera:** ancho máximo **115 mm**
- **Trasera:** ancho máximo **145 mm**

14.1.2. Cubiertas de lluvia

- **Delantera:** ancho máximo **130 mm**
- **Trasera:** ancho máximo **180 mm**

15. Disco de freno

Se encuentra **expresamente prohibido** el uso de **discos de freno cerámicos**.

16. Paragolpe trasero

El paragolpe trasero deberá encontrarse **homologado por CIK/FIA y/o CNK** y montado conforme a las disposiciones de seguridad vigentes.

17. Neumáticos

Los neumáticos serán **provistos por la Categoría** y su utilización se regirá estrictamente por el presente reglamento y por las disposiciones que se comuniquen mediante **RPP**.

17.1 Neumáticos Slick

17.1.1 Renovación y reposición

Los neumáticos se **renovarán cada dos (2) fechas**.

En caso de **extravío o hurto**, debidamente acreditado mediante **denuncia policial**, el set podrá ser reemplazado, debiendo el piloto adicionar **dos (2) kilogramos al peso mínimo reglamentario por cada neumático reemplazado**.

17.1.2 Sorteo, custodia y parque cerrado

Los neumáticos serán **provistos y sorteados** por la Categoría.

Podrán ser **retenidos durante la competencia y entre eventos** bajo el régimen de **Parque Cerrado**, cuando así corresponda.

El incumplimiento de esta disposición dará lugar a la **desclasificación** o al **recargo de diez (10) puestos en la grilla de largada**, a criterio del Comisario Técnico.

17.1.3 Clasificación y régimen de competencias impares

En las **competencias impares**, se colocará un **set de neumáticos nuevos** para la clasificación.

Todo piloto que no haya participado en las **competencias impares** deberá colocar un **set nuevo** a partir de la clasificación y adicionar los **kilogramos de lastre que se establezcan mediante el Reglamento Particular de la Prueba (RPP)**.

En caso de rotura de los neumáticos de carrera durante las competencias impares, se autoriza su reemplazo por neumáticos de prueba, exclusivamente a los fines de poder continuar en competencia.

Si la rotura se produce posterior al sprint, deberá cargar dos (2) kilogramos al peso mínimo reglamentario por cada neumático reemplazado.

Dicha sustitución deberá ser informada y validada por la **Dirección Técnica**

17.1.4 Clasificación y régimen de competencias pares

En las **fechas pares**, para la **clasificación y competencias oficiales**, se deberá utilizar el **set de neumáticos correspondiente a la fecha anterior**, el cual habrá permanecido **en régimen de custodia por parte de la organización**.

Todo **piloto que no haya participado de la fecha anterior** deberá **colocar un set nuevo de neumáticos**, el cual será utilizado **a partir de la clasificación**,

debiendo **adicionar los kilogramos de lastre que se establezcan mediante el RPP** correspondiente a la fecha.

Asimismo, **en las competencias pares**, en caso de **rotura de uno o más neumáticos de carrera**, estos deberán ser **reemplazados por neumáticos de prueba**, aplicándose un **recargo de peso de dos (2) kilogramos por cada neumático sustituido**.

Dicha sustitución deberá ser informada y validada por la **Dirección Técnica**

17.1.5 Identificación y almacenamiento

Los **cuatro (4) neumáticos correspondientes al set de carrera oficial** deberán encontrarse en **Parque Cerrado**, debidamente **rotulados de forma individual**, siendo **obligación del mecánico responsable** efectuar dicha identificación en **cada neumático**, consignando el **número de kart.**

Los neumáticos deberán permanecer en **custodia de la Categoría** y ser depositados **exclusivamente** en los soportes correspondientes (**pinchos**) o en el **bolso contenedor oficial**, rotulado con el número de kart correspondiente.

Se prohíbe expresamente el almacenamiento en **bolsas de nylon u otros recipientes no autorizados**, a fin de evitar inconvenientes operativos, daños al material y confusiones en los procedimientos de control.

17.1.6 Set de prueba

En las **competencias impares**, una vez finalizada la clasificación, el piloto podrá optar por utilizar el **set de prueba oficial** en caso de verificarse una **evidente falla de rendimiento** del neumático de competencia, debiendo **informarlo previamente al encargado del sector de neumáticos**.

17.1.7 Uso en entrenamientos y warm up

En el **warm up** de las competencias impares y en los entrenamientos, así como también en el **warm up** de las fechas pares, se podrá optar por utilizar el **set de entrenamiento** o el **set de carrera en curso**, pudiendo colocarse **solo uno de ellos por tanda**.

17.1.8 Sellado del set de prueba

Se establecerá por **RPP** qué neumático y en qué entrenamiento de cada competencia se procederá al **sellado del set de neumáticos de prueba**, el cual deberá ser utilizado durante **todas las tandas de entrenamiento y warm up**.

17.1.9 Modificaciones y Play Off

La presente reglamentación podrá ser **modificada por RPP**, debiendo ser informada a los pilotos con una antelación mínima de **quince (15) días** a la competencia.

Para las competencias correspondientes al **Play Off**, así como para las **competencias especiales de dos pilotos**, la modalidad de utilización de neumáticos será establecida mediante un **Reglamento Particular de la Prueba**, el cual especificará el régimen aplicable a cada una de las **tres (3) fechas del Play Off**, período en el cual se define el Campeonato.

18.2 Neumáticos de lluvia

18.2.1 Provisión y utilización

Se permitirá la utilización de **neumáticos de lluvia provistos por la Categoría o aportados por los propios pilotos**.

En los casos en que el neumático de lluvia no haya sido adquirido a la Organización, será **responsabilidad exclusiva del piloto** que dicho neumático **cumpla estrictamente con las características técnicas, marca, modelo y compuesto** establecidas por la Categoría para esa competencia.

Cada piloto podrá utilizar **un (1) solo juego de neumáticos de lluvia por carrera** para la etapa oficial (clasificación, mangas, sprint y final).

Los neumáticos de lluvia deberán ser **depositados en Parque Cerrado** y quedarán sometidos al **régimen de control de la Categoría** a partir del momento en que sean utilizados por primera vez en actividad oficial, entendiéndose como tal **desde la clasificación en adelante**.

18.2.2 Procedimiento en Parque Cerrado y Pregrilla

Una vez que el kart se encuentre **dentro de Parque Cerrado**, se permitirá mantener un **set de neumáticos de lluvia colocado debajo del carro**.

Una vez que el kart haya sido trasladado desde Parque Cerrado hacia la **Pregrilla**, **no se permitirá el regreso a Parque Cerrado** con el objeto de colocar o sustituir dicho set.

Si el piloto lo desea, podrá proceder a la colocación del mismo **únicamente luego de que la competencia haya sido oficialmente lanzada**.

18.2.3 Control técnico y verificación de compuesto

Los neumáticos de lluvia permanecerán en **régimen de Parque Cerrado** durante la totalidad del evento una vez iniciada su utilización en actividad oficial.

La Categoría se reserva el derecho de realizar **controles técnicos sobre los neumáticos de lluvia en cualquier momento del evento**, incluyendo verificaciones **entre tanda y tanda**, y de solicitar al **mecánico responsable** el **desarme del neumático** a fin de comprobar, mediante los **instrumentos de medición correspondientes**, que el compuesto no haya sido sometido a ningún tratamiento, aplicación de líquidos, sustancias o procedimientos no autorizados.

El incumplimiento de las disposiciones del presente artículo será considerado **falta grave**.

18.2.4 Régimen particular de la prueba

Toda la modalidad de utilización, control y procedimiento de los neumáticos de lluvia podrá ser **modificada, ampliada o complementada mediante el Reglamento Particular de la Prueba (RPP)**.

19. Combustible — Disposiciones generales

19.1 Combustible autorizado

Todo participante deberá utilizar **exclusivamente el combustible autorizado por la Categoría**.

Cuando exista proveedor oficial en el circuito, será **obligatorio** abastecerse únicamente de dicho proveedor.

En caso de no encontrarse disponible, la Organización informará mediante **Reglamento Particular de la Prueba (RPP)**la **estación de expendio habilitada** y el **tipo específico de combustible** que deberá utilizarse.

19.2 Proceso de mezcla y muestra patrón

La **mezcla del combustible** deberá realizarse **únicamente dentro del sector designado por la Organización** y **bajo supervisión**.

Al momento de realizar la mezcla, se extraerá **medio (0,5) litro** de la misma, el cual quedará como **muestra patrón**, debidamente sellada y rotulada, bajo custodia de la Organización para eventuales verificaciones y controles técnicos.

El piloto deberá declarar obligatoriamente en la **Declaración Jurada** la **marca de aceite** utilizada y el **porcentaje de mezcla** correspondiente.

19.3 Ingreso, control y custodia

Todo combustible deberá ingresar al sector técnico **exclusivamente a través del sistema de control de la Organización**.

Una vez verificado y registrado, el combustible quedará sujeto al régimen de **custodia de la Organización**, pudiendo disponerse su **sellado, retención parcial o total** y su liberación controlada durante el desarrollo del evento.

19.4 Potestad de sustitución

La Organización se reserva el derecho de **reemplazar el combustible de cualquier piloto sin previo aviso**, ya sea al inicio de la competencia, durante las **series** o en la **final**.

En dicho caso, el piloto deberá aportar el **lubricante correspondiente en su envase original cerrado**, a fin de realizar la mezcla bajo el sistema de control de la Organización.

19.5 Prohibiciones y sanciones

Se encuentra **expresamente prohibido** el uso de **aditivos o compuestos** destinados a aumentar el octanaje del combustible, así como cualquier sustancia que modifique sus propiedades originales.

El Organizador procederá a la **verificación del combustible** mediante los instrumentos de medición que estime convenientes y tendrá la potestad de **extraer muestras** para análisis técnicos más profundos.

La detección de cualquier **anomalía, adulteración o incumplimiento** será considerada **falta grave**, siendo pasible de las sanciones correspondientes conforme al Reglamento Deportivo y Técnico de la Categoría.

20. Encendido

El sistema de encendido deberá ser el **original del motor**, conforme a su ficha de homologación.
No se permite **ningún tipo de modificación** sobre el mismo.

21. Colector de admisión

El colector de admisión deberá ser el **original del motor**, sin alteraciones de ningún tipo.

22. Medición de temperatura de escape

Se autoriza la medición de la **temperatura de escape** mediante sonda.
A tal efecto, se permite soldar un **racor** en el escape exclusivamente para dicho fin.

Se prohíbe expresamente la utilización de **telemetría**.

23. Fichas de homologación y tolerancias

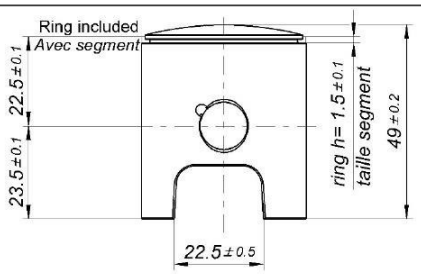
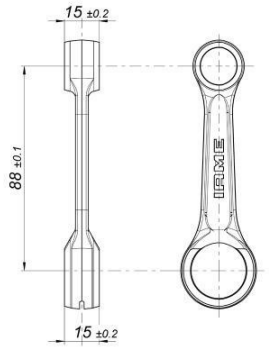
El motor en general, y todas sus partes en particular, deberán responder estrictamente a las **fichas de homologación y de dimensiones**, con sus respectivas tolerancias.

Las medidas declaradas por el fabricante del motor mediante fichas, planos y documentación técnica son consideradas **tolerancias de fabricación** y **no podrán ser utilizadas para efectuar trabajos de preparación**, salvo autorización expresa del presente reglamento.

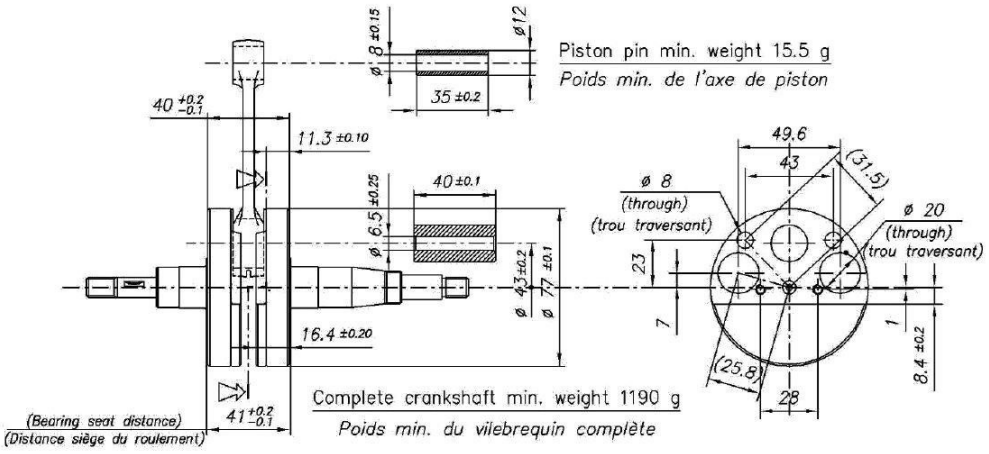
60cc MINISWIFT "PROMOTIONAL" - TaG

FEATURES - *CARACTERISTIQUES*	
Cylinder Volume *Volume du cylindre*	59.00 cm³
Bore *Alésage*	41.80 mm
Max. bore *Alésage max.*	42.10 mm
Stroke *Course*	43 ±0.2 mm
Cooling system *Système de refroidissement*	Air *Air*
Inlet system *Système d'admission*	Piston valve *Jupe de piston*
Number of carbs *Nombre de carburateurs*	1

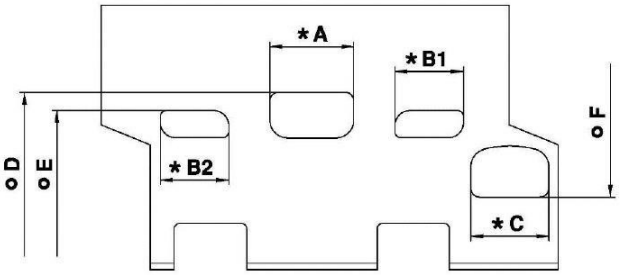
Tillotson Carburettor *Carburateur Tillotson*	**HW-31A** (ØVenturi 17mm)	Cylinder / crankcase transfers n° *N° de canaux cylindre / carter*	2 / 2
Number of piston rings *Nombre de segments*	1	Inlet / exhaust ports number *N° lumières admiss / échapp.*	1 / 1
Big end conrod ball-bearing diam. *Diamètre palier tête de bielle*	18x24x15	Combustion chamber shape *Forme chambre de combustion*	Spherical *Sphérique*
Crankshaft ball-bearing diam. *Diamètre palier du vilebrequin*	20x47x14	Selettra ignition (adjustable) *Allumage Selettra (réglable)*	Analogue 2 Poles
Small end conrod ball-bearing diam. *Diamètre palier pied de bielle*	12x16x16	Distance between Conrod centers *Longueur (entre axe) de la bielle*	88 mm

DESCRIPTION OF THE MATERIAL *DESCRIPTION DES MATERIAUX*		PISTON
Conrod material *Matériel de la bielle*	Steel *Acier*	 Min Weight (ring included) 60g Poids min. (avec segment) 60 g
Crankshaft material *Matériel du vilebrequin*	Steel *Acier*	
Head Material *Matériel de la culasse*	Aluminium	
Cylinder Material *Matériel du cylindre*	Aluminium	
Liner material *Matériel de la chemise*	Iron *Fonte*	DISTANCE BETWEEN CONROD CENTERS *ENTRE AXE DE LA BIELLE*
Crankcase material *Matériel du carter*	Aluminium	 Min Weight 80 g Poids min.
Piston material *Matériel du piston*	Aluminium	
Piston rings material *Matériel des segments*	Iron *Fonte*	
Exhaust muffler material *Matériel du pot d'échappement*	Sheet-steel *Tôle acier*	
Ball-bearings *Roulements*	6204 type	

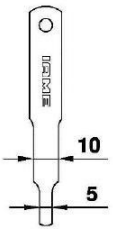
CRANKSHAFT - *VILEBREQUIN*



CYLINDER DEVELOPMENT – *DEVELOPPEMENT DU CYLINDRE*



TOOL IAME Cod. 10194

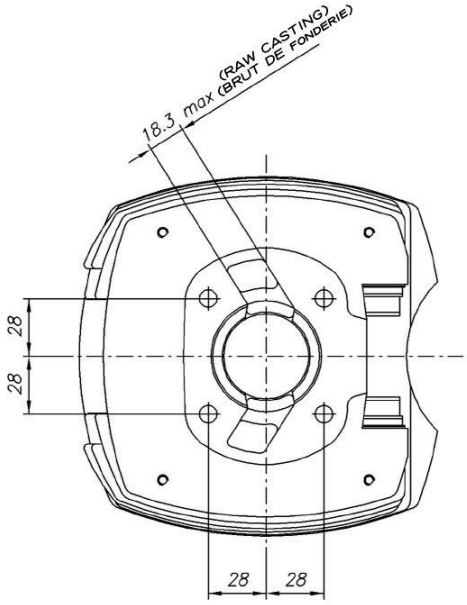


A	≤ 28.5 mm
B1 = B2	≤ 22.3 mm
C	≤ 26.5 mm
D	155.5° ±2°
E	115.5° ±2°
F	143.0° ±2°

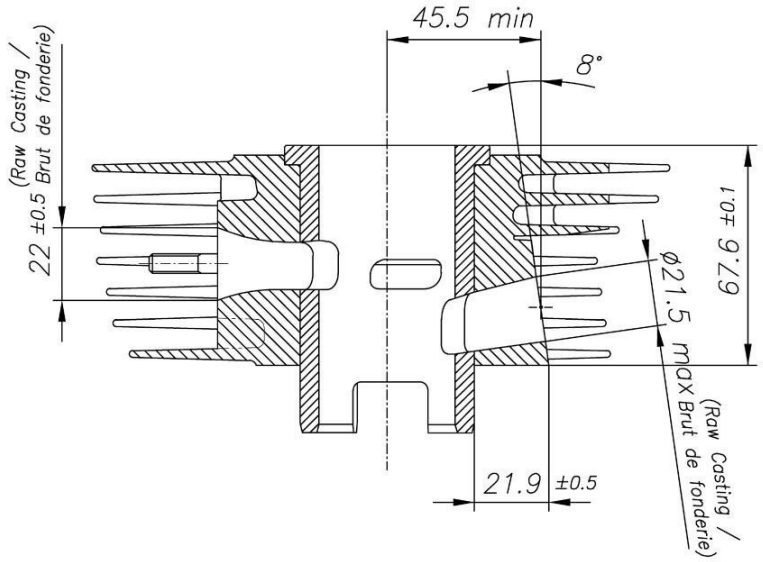
* CHORDAL READING – *LECTURE CORDALE*

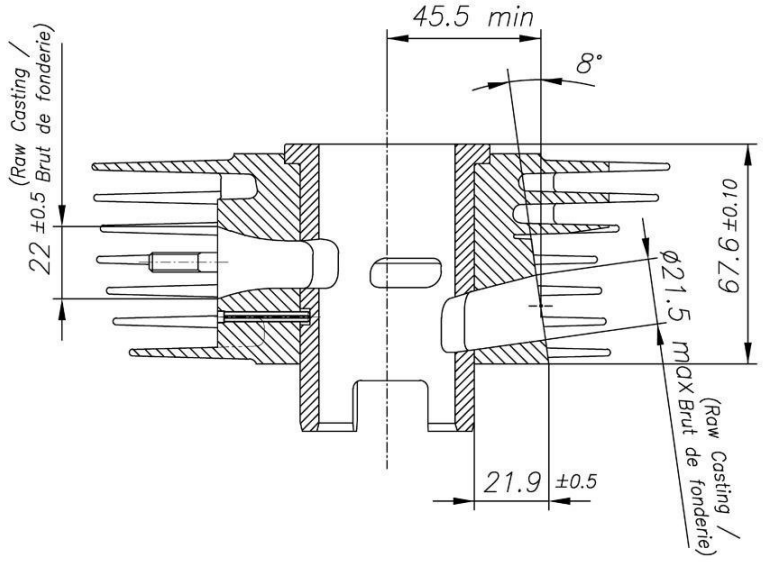
o ANGULAR READING BY INSERT A 0.2x5 mm GAUGE - *LECTURE ANGULAIRE PAR INSERTION D'UNE CALE DE 0.2x5 mm*
USING IAME TOOL Cod. 10194 – *UTILISER OUTIL*

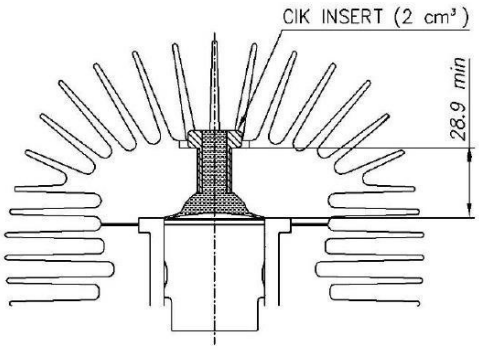
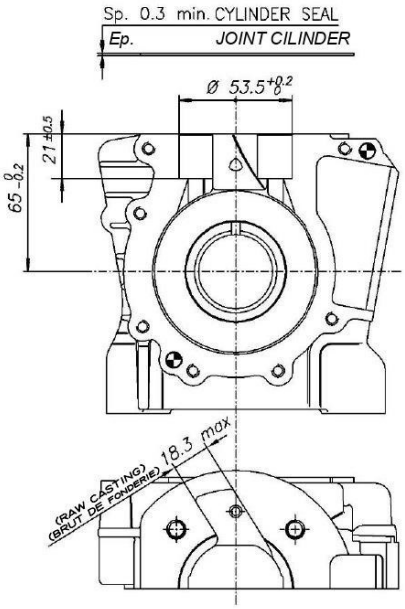
CYLINDER BASE VIEW
VUE DE LA BASE DU CYLINDRE



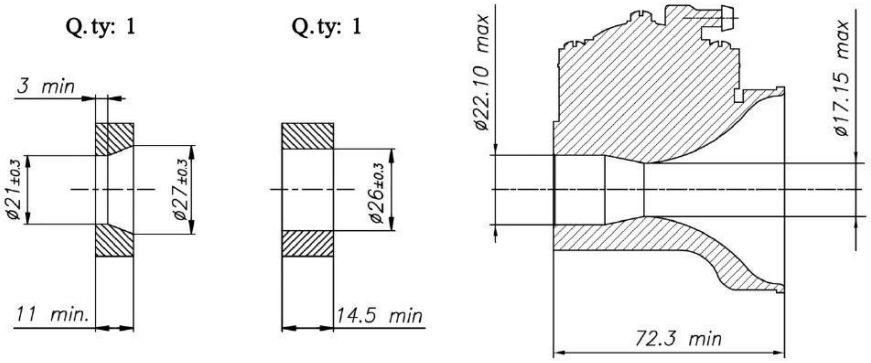
CYLINDER SECTION VIEW
VUE EN SECTION DU CYLINDRE





COMBUSTION CHAMBER VIEW *VUE DE LA CHAMBRE DE COMPRESSION*	CRANKCASE INSIDE VIEW *VUE A' L'INTERIEUR DU CARTER*
 **COMBUSTION CHAMBER VOLUME = 6.5 cm³ min.** ***VOLUME CHAMBRE COMBUSTION***	

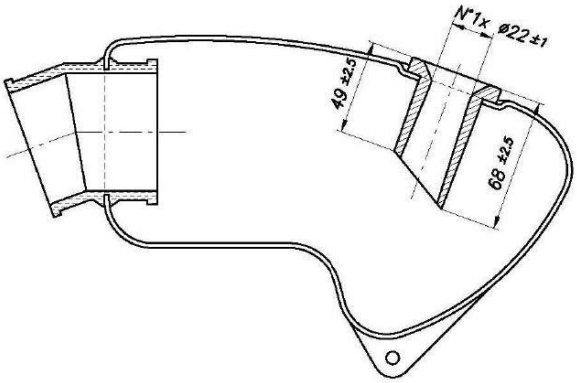
VENTURI CARB. DIMENSIONS AND THERMAL SPACERS
DIMENSIONS DU VENTURI DU CARBURATEUR ET ESPACEURS THERMIQUE



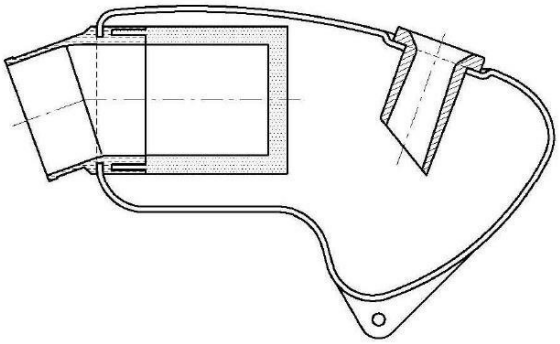
TILLOTSON MOD. HW-31A

INLET SILENCER
SILENCIEUX D'ASPIRATION

(CSAI OMOLOGATION N° 01/SA/14)

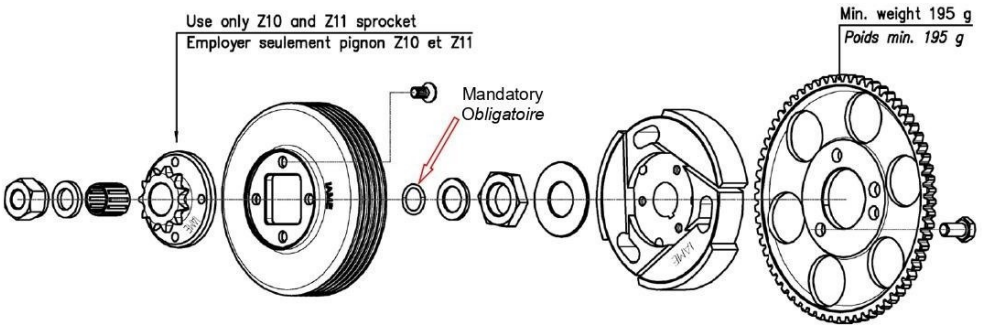


ALTERNATIVE INLET SILENCER
ALTERNATIVE SILENCIEUX D'ASPIRATION

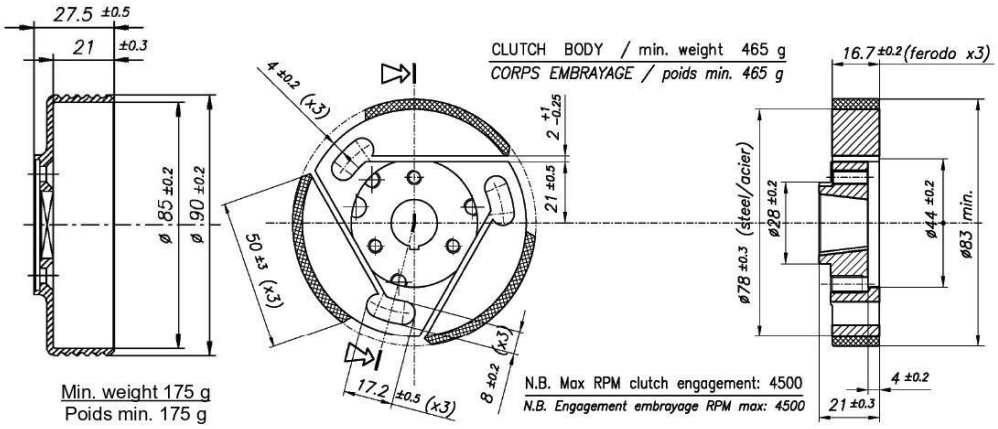


INLET SILENCER - PHOTO
PHOTO - SILENCIEUX D'ASPIRATION

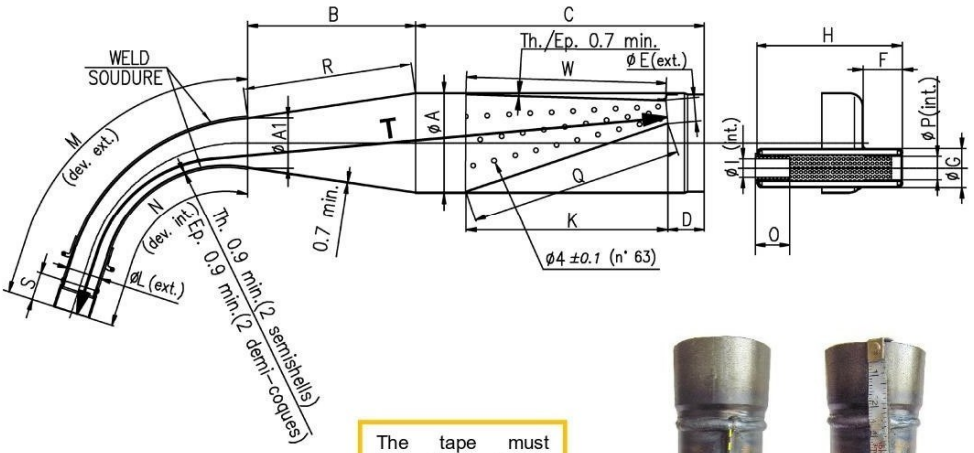
DESCRIPTION OF THE CLUTCH
DESCRIPTION DE L'EMBRAYAGE



CLUTCH DRUM AND CLUTCH HUB DRAWING
DESSIN DE LA CLOCHE D'EMBRAYAGE ET CORPS D'EMBRAYAGE

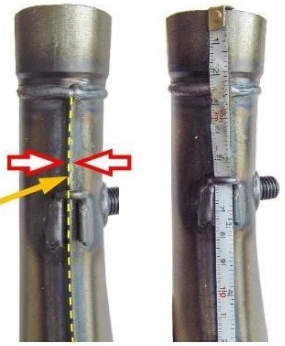


EXHAUST VIEW AND DIMENSIONS (with and without embossed logo)
VUE ET DIMENSIONS DE L'ECHAPPEMENT (avec et sans logo en relief)



The tape must follow the centerline of the weld at all points

Le ruban doit suivre l'axe de la soudure en tous points



Min. weight 1.250 g
Poids min.

ØA: 90 ±1.5 Øext.	**D:** 30 ±2	**H:** 132 ±2	**M:** 265 ±3	**R:** 152 ±3	**T:** 601 ±3
ØA1: 45 ±1 Øext.	**ØE:** 20 ±1 Øext.	**ØI:** 17 max Øint.	**N:** 215 ±3	**S:** 25 ±1	
B: 150 ±3	**F:** 35 ±2	**K:** 181 ±3	**O:** 30 min.	**Q:** 192 ±3	
C: 260 ±3	**ØG:** 35 ±1 Øext.	**ØL:** 31 ±1.5 Øext.	**ØP:** 21 ±1 Øint.	**W:** 181 ±3	

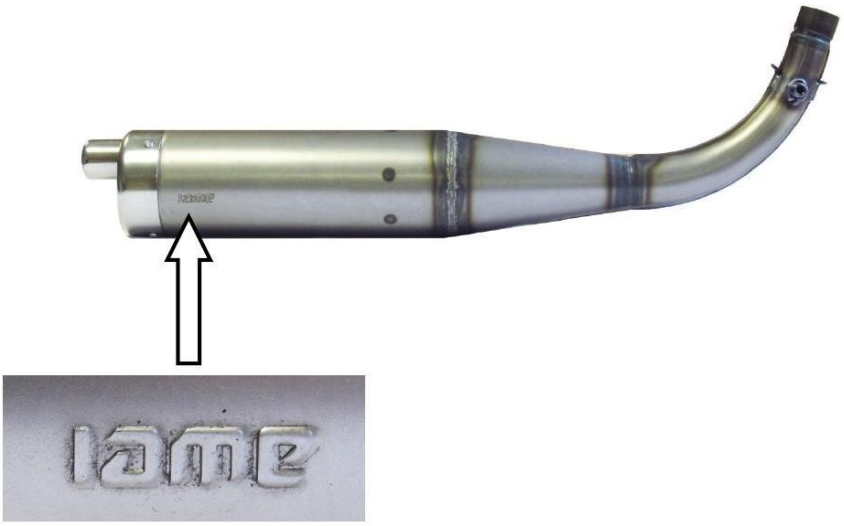
ATTENTION:

The dimensions "**M**", "**N**" and "**T**" must be taken by steel tape measure 6mm wide.
*Les dimensions « **M** », « **N** » et « **T** » doivent être à l'aide d'un ruban à mesurer en acier 6 mm de large.*

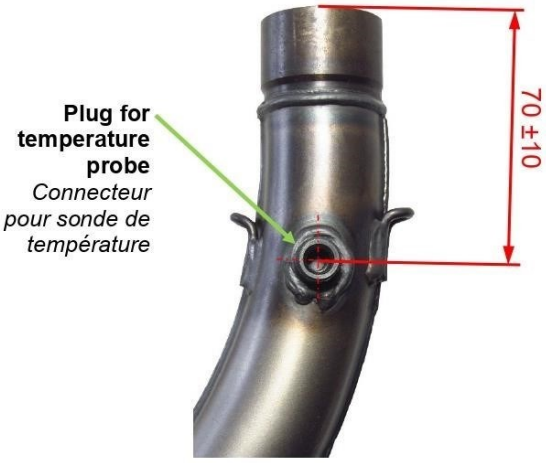
The dimensions "**M**" and "**N**" must be taken on the weld centerline.
*Les dimensions « **M** », « **N** » doivent être prises sur l'axe de la soudure.*

The dimensions "**Q**" and "**W**" must be taken by steel tape measure 12mm wide.
*Les dimensions « **Q** » et « **W** » doivent être prises à l'aide d'un ruban à mesurer en acier 12 mm de large.*

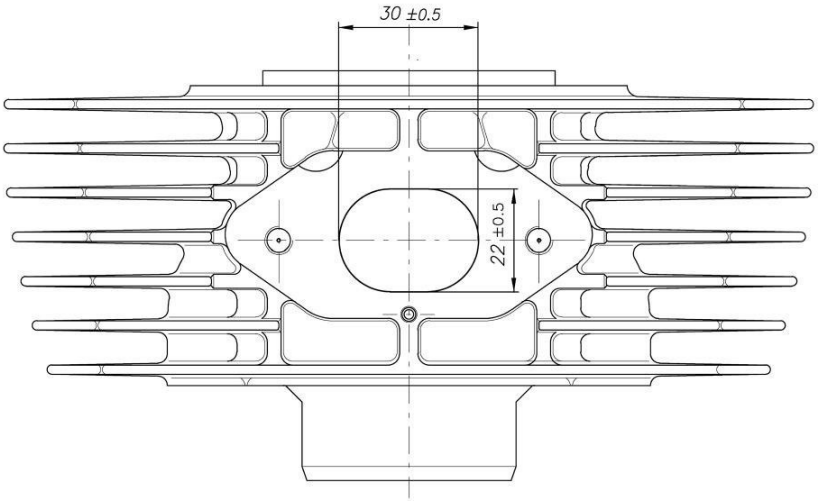
ALTERNATIVE EXHAUST with embossed logo
ECHAPPEMENT ALTERNATIVE avec logo en relief



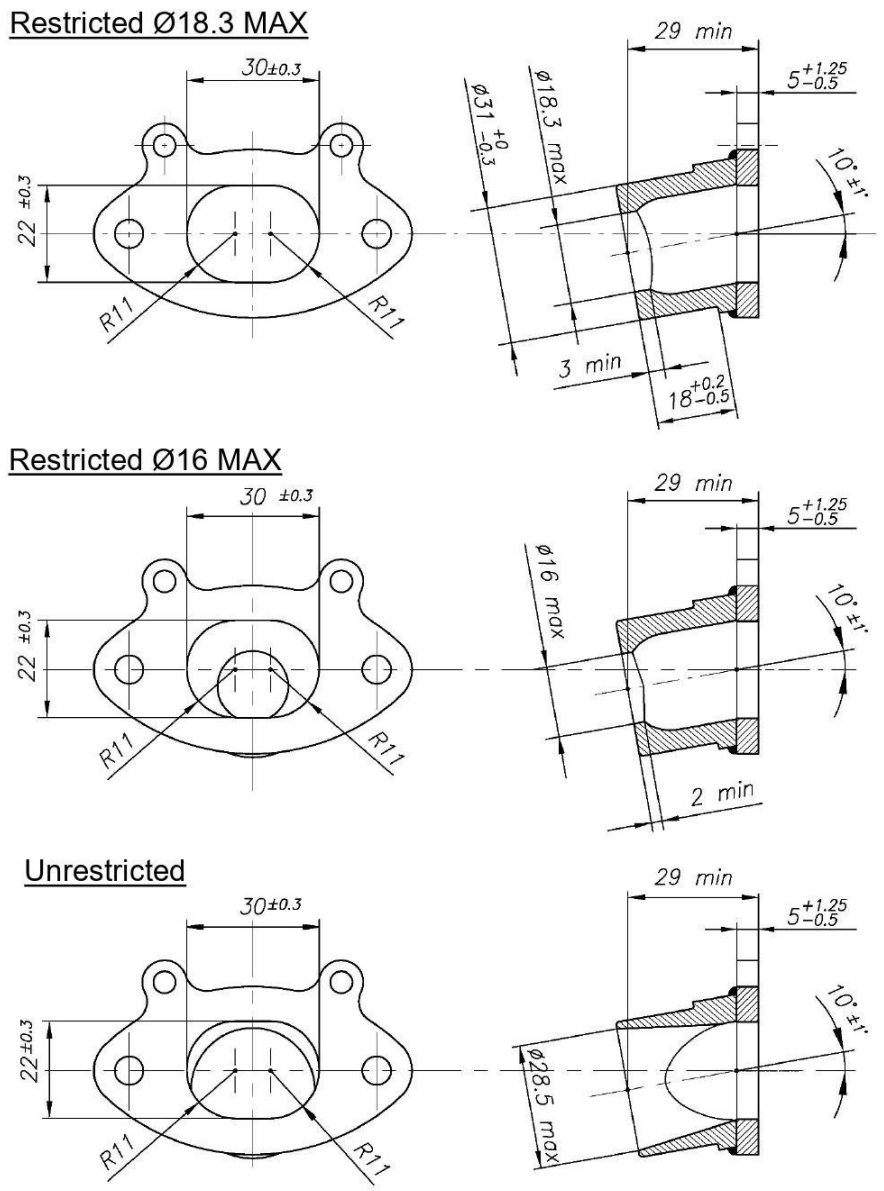
MARKING / *MARQUAGE*



EXHAUST EXIT VIEW AND DIMENSION
VEU ET DIMENSIONS DU SORTIE D'ECHAPPEMENT



EXHAUST FITTING
RACCORD D'ÉCHAPPEMENT



WIRING DIAGRAM
SCHEMA CIRCUIT ELECTRIQUE

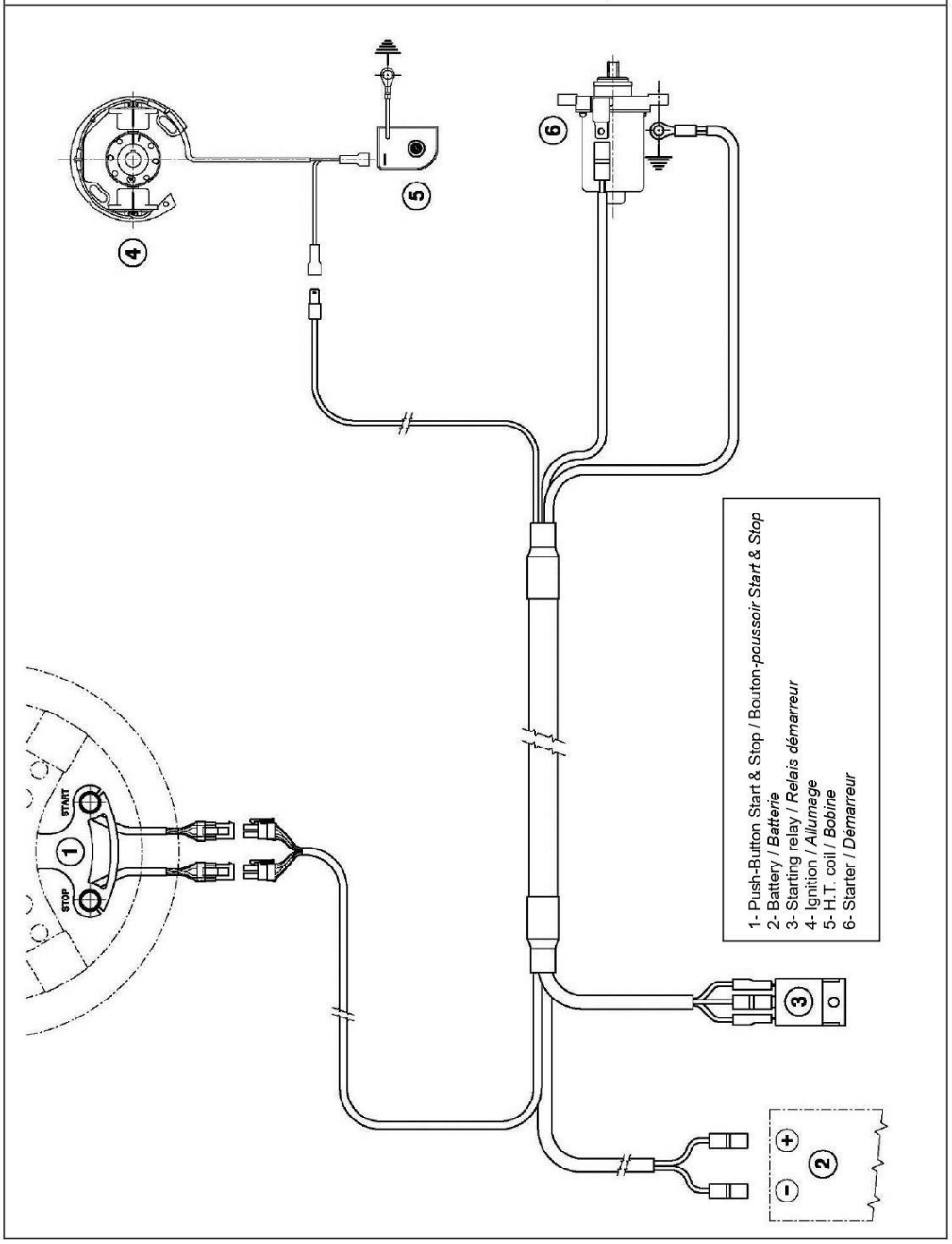
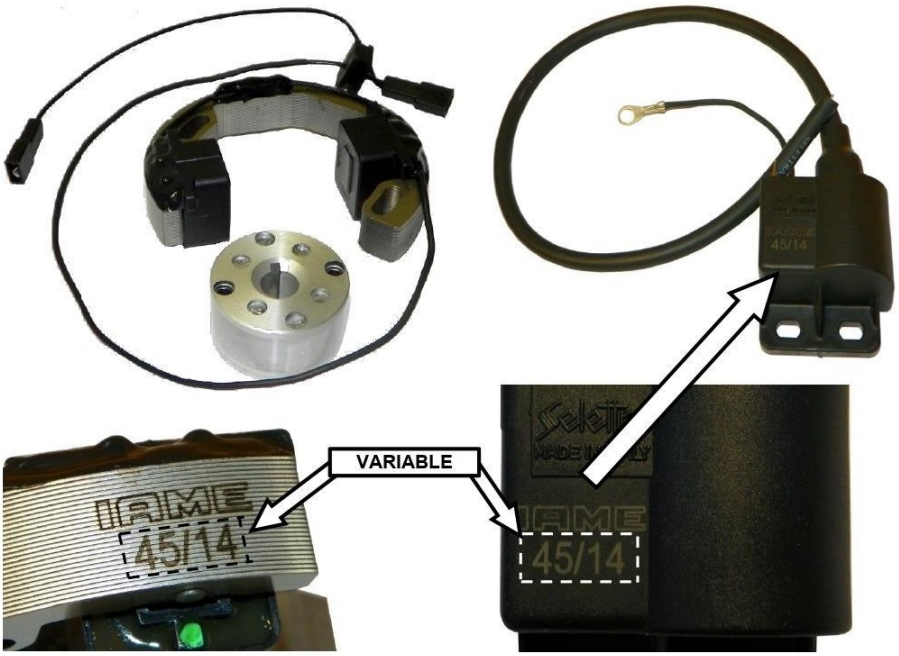


PHOTO COMPLETE WIRING
PHOTO DU CÂBLAGE ÉLECTRIQUE COMPLÈTE

PHOTO OF IGNITION / PHOTO OF H.T. COIL (SELETTRA ANALOGUE 2 POLES)
PHOTO DU ALLUMAGE ET BOBINE



ALTERNATIVE WIRING LOOM DIAGRAM
SCHÉMA CIRCUIT ÉLECTRIQUE ALTERNATIF

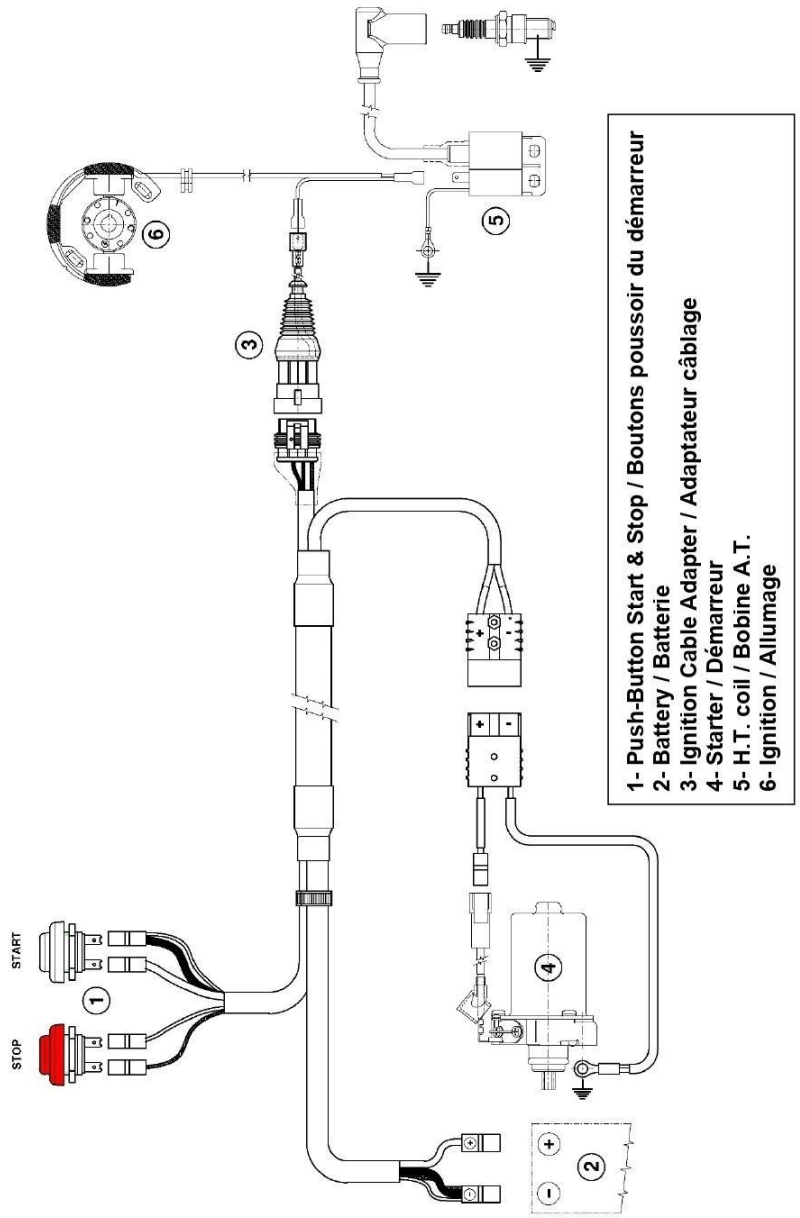
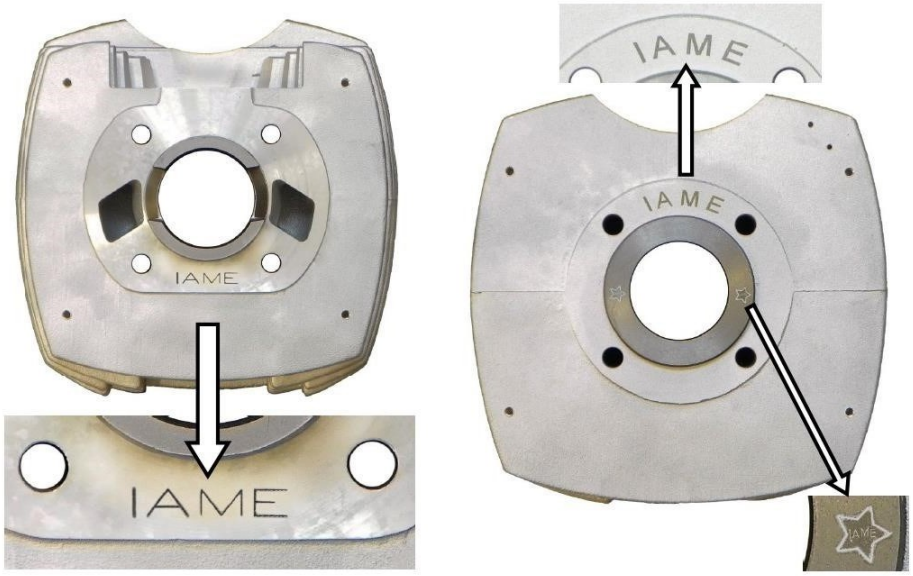
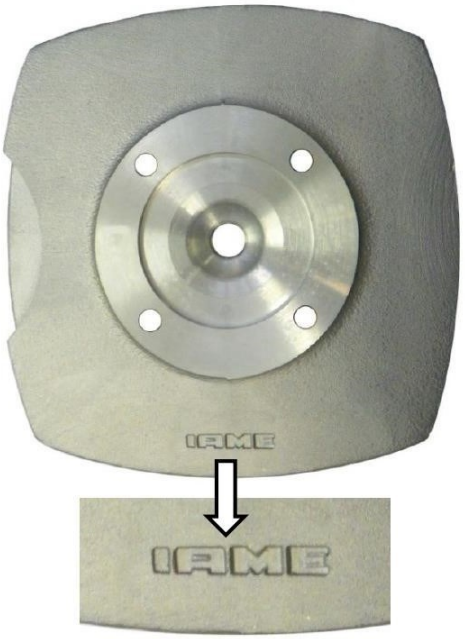


PHOTO OF ALTERNATIVE COMPLETE WIRING LOOM
PHOTO DU CÂBLAGE ÉLECTRIQUE COMPLÈTE ALTERNATIF

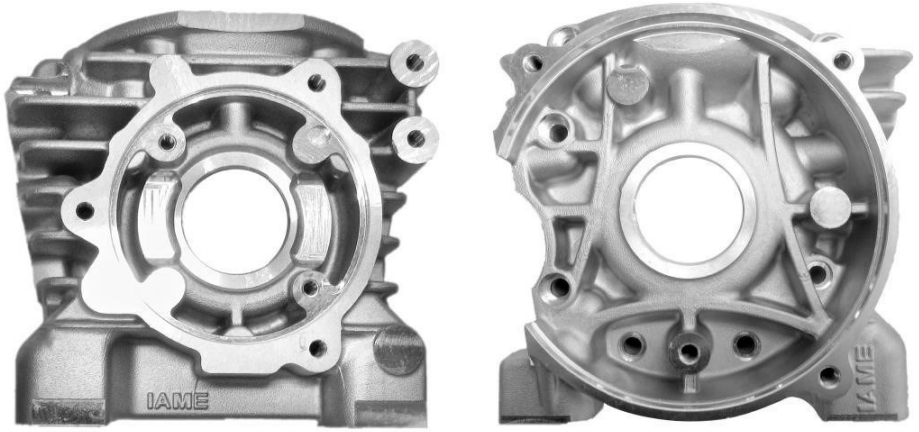
CYLINDER IDENTIFICATION MARKING
MARQUAGE D'IDENTIFICATION DU CYLINDRE



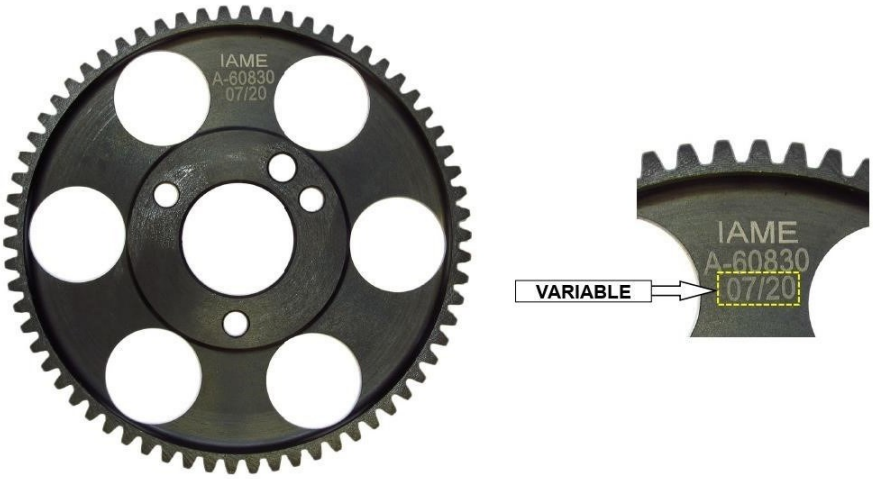
HEAD IDENTIFICATION MARKING
MARQUAGE D'IDENTIFICATION DE LA CULASSE



SEMICARTER IGNITION SIDE AND TRANSMISSION SIDE IDENTIFICATION MARKING
MARQUAGE D'IDENTIFICATION DU SEMICARTER CÔTÉ ALLUMAGE ET PIGNON



STARTER RING IDENTIFICATION MARKING
MARQUAGE D'IDENTIFICATION DE LA COURONNE DE DEMARRAGE



CRANKSHAFT PHOTOS
PHOTO D'IDENTIFICATION DU VILEBREQUIN

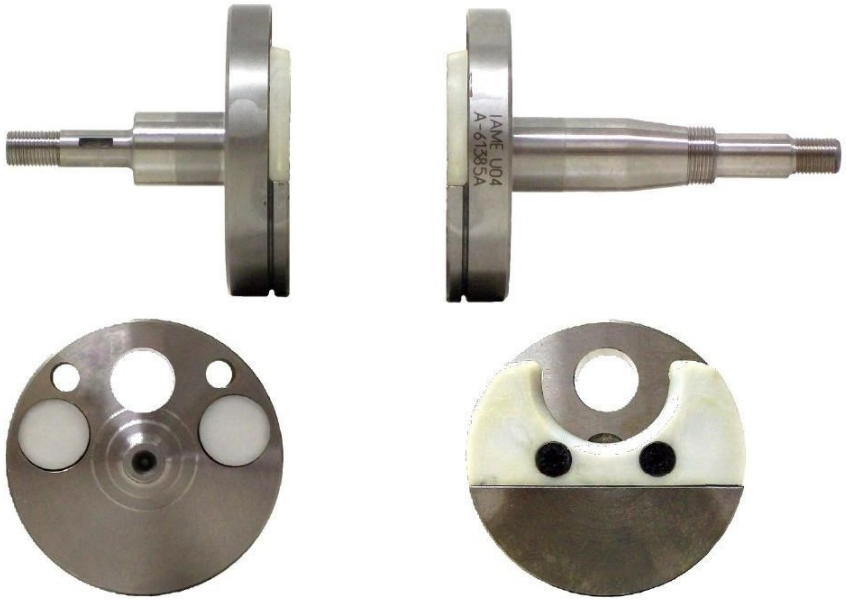
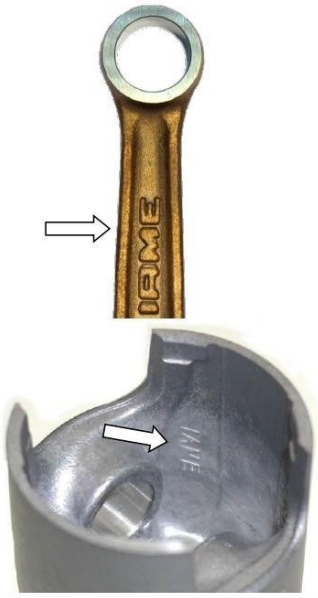
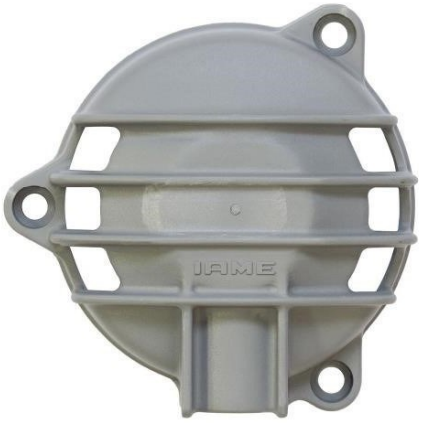


PHOTO OF COMPLETE CRANKSHAFT *PHOTO DU VILEBREQUIN COMPLETE*	EXHAUST without embossed logo *ECHAPPEMENT sans logo en relief*

CRANKSHAFT IDENTIFICATION MARKINGS *MARQUAGE D'IDENTIFICATION DU VILEBREQUIN*	CONROD AND PISTON IDENTIFICATION MARKINGS *MARQUAGE D'IDENTIFICATION BIELLE ET PISTON*
	
CLUTCH HUB IDENTIFICATION MARKING *MARQUAGE D'IDENTIFICATION CORPS DE EMBRAYAGE*	CLUTCH DRUM IDENTIFICATION MARKING *MARQUAGE D'IDENTIFICATION DE LA CALOTTE*

IGNITION COVER IDENTIFICATION MARKING *MARQUAGE D'IDENTIFICATION COUVERCLE DU ALLUMAGE*	CLUTCH COVER IDENTIFICATION MARKING *MARQUAGE D'IDENTIFICATION COUVERCLE D'EMBRAYAGE*
	

INLET FILTER IDENTIFICATION MARKING *MARQUAGE D'IDENTIFICATION SILENCIEUX D'ASPIRATION*

PHOTO IDENTIFICATION OF CONROD – ALTERNATIVE TYPES
PHOTO D' IDENTIFICATION DE LA BIELLE – TYPES ALTERNATIFS

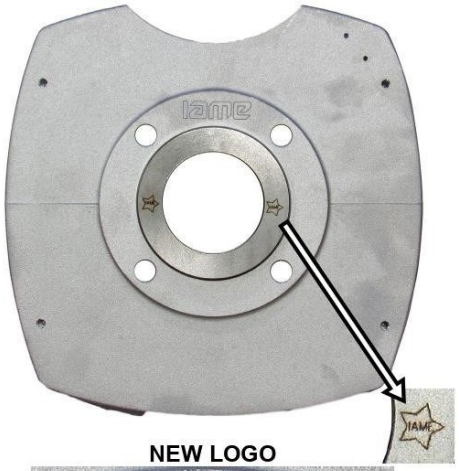
TYPE 1

TYPE 2

PARTICULARS WITH ALTERNATIVE NEW LOGO "IAME"
PARTICULARITÉS AVEC UN NOUVEAU LOGO ALTERNATIF «IAME»

CYLINDER
CYLINDRE

NEW LOGO



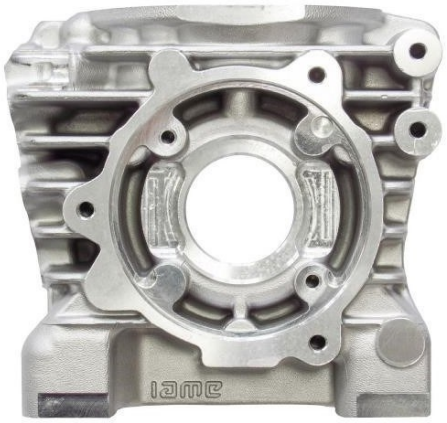
NEW LOGO

CYLINDER HEAD
CULASSE

NEW LOGO

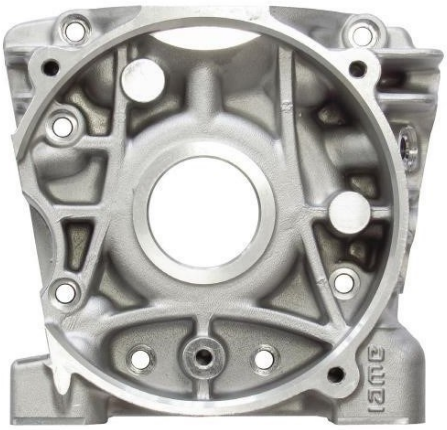
PARTICULARS WITH ALTERNATIVE NEW LOGO "IAME"
PARTICULARITÉS AVEC UN NOUVEAU LOGO ALTERNATIF «IAME»

SEMICARTER IGNITION SIDE
SEMICARTER CÔTÉ ALLUMAGE



NEW LOGO

SEMICARTER TRANSMISSION SIDE
SEMICARTER CÔTÉ PIGNON



NEW LOGO

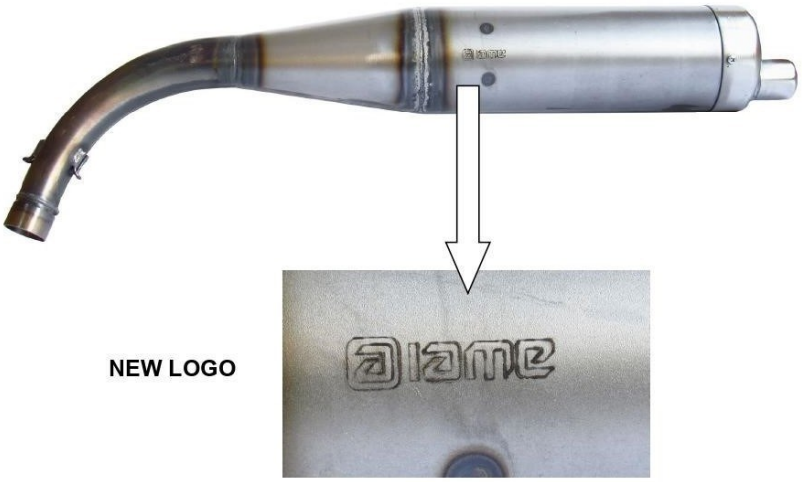
PARTICULARS WITH ALTERNATIVE NEW LOGO "IAME"
PARTICULARITÉS AVEC UN NOUVEAU LOGO ALTERNATIF «IAME»

CLUTCH HUB
SEMICARTER CÔTÉ ALLUMAGE

NEW LOGO

VARIABLE

EXHAUST without embossed logo
ECHAPPEMENT sans logo en relief



NEW LOGO

PARTICULARS WITH ALTERNATIVE NEW LOGO "IAME"
PARTICULARITÉS AVEC UN NOUVEAU LOGO ALTERNATIF «IAME»

IGNITION COVER *COUVERCLE DU ALLUMAGE*	CLUTCH COVER *COUVERCLE D'EMBRAYAGE*
 NEW LOGO 	 **NEW LOGO**

INLET FILTER
SILENCIEUX D'ASPIRATION

NEW LOGO

PARTICULARS WITH ALTERNATIVE NEW LOGO “IAME”
PARTICULARITÉS AVEC UN NOUVEAU LOGO ALTERNATIF «IAME»

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»

or

IAME

NOW COULD BE MARKED WITH NEW LOGO “IAME”
MAINTENANT POURRAIT EST MARQUAGE AVEC UN NOUVEAU LOGO “IAME”

or

or

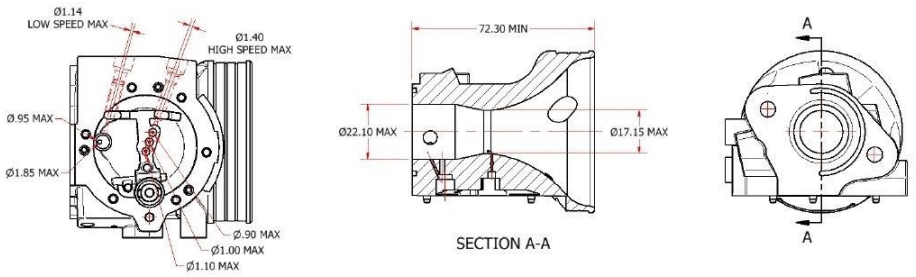
CARBURETTOR / *CARBURATEUR*

Tillotson HW-31A

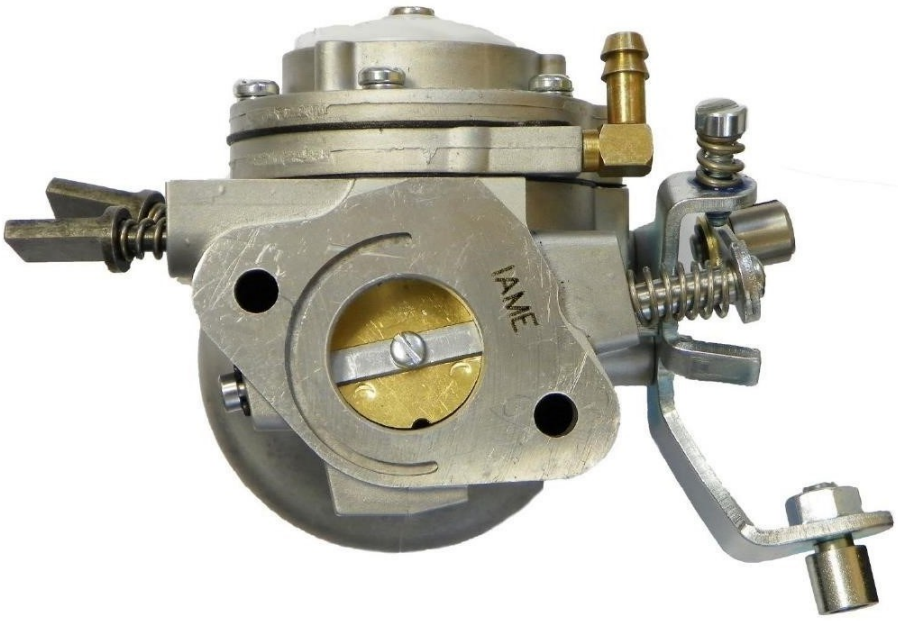
PHOTO OF ADJUSTING SIDE *PHOTO CÔTÉ RÉGLAGE*	PHOTO OF INLET SIDE *PHOTO CÔTÉ ASPIRATION*

Manufacturer - *Manufacteur*	**TILLOTSON LTD.**
Make - *Marque*	**TILLOTSON**
Model - Modèle	**HW-31A**

SECTION VIEW – *VUE DE SECTION AVEC DIMENSIONS*

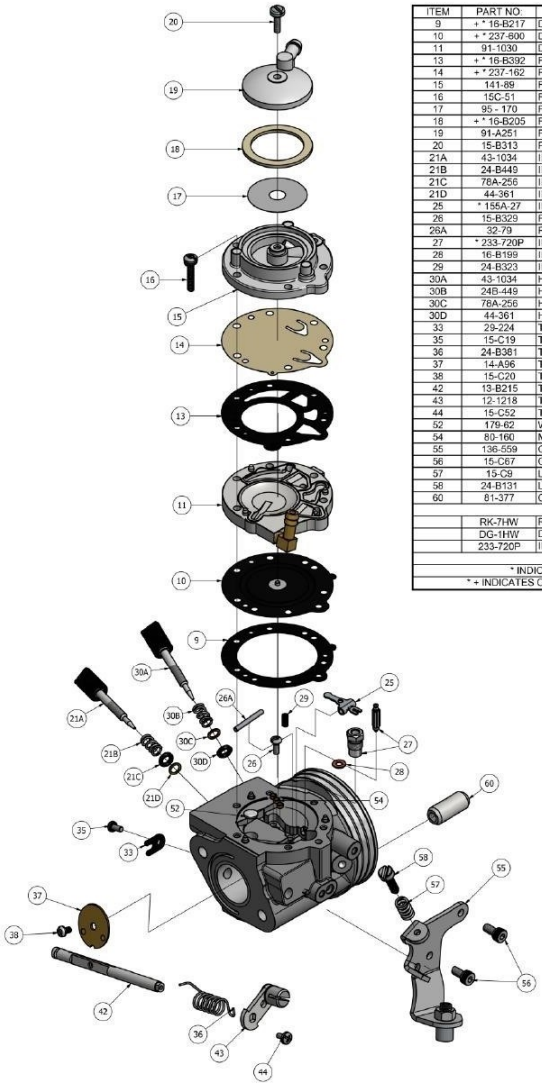


"IAME" MARKING – *MARQUAGE "IAME"*



CARBURETTOR - DESCRIPTION AND SKETCH OF PARTS
CARBURATEUR - DESCRIPTION ET DESSIN DES PIÈCES

HW-31A



ITEM	PART NO.	DESCRIPTION	QTY
9	+ * 16-B217	DIAPHRAGM GASKET	1
10	+ * 237-600	DIAPHRAGM	1
11	91-1030	DIAPHRAGM COVER	1
13	+ * 16-B392	FUEL PUMP GASKET	1
14	+ * 237-162	FUEL PUMP DIAPHRAGM	1
15	141-89	FUEL PUMP BODY	1
16	15C-51	FUEL PUMP BODY SCREW	6
17	95 - 170	FUEL STRAINER SCREEN	1
18	+ * 16-B205	FUEL STRAINER COVER GASKET	1
19	91-A251	FUEL STRAINER COVER	1
20	15-B313	FUEL STRAINER COVER RETAINING SCREW	1
21A	43-1034	IDLE MIXTURE SCREW	1
21B	24-B449	IDLE MIXTURE SCREW SPRING	1
21C	78A-256	IDLE MIXTURE SCREW WASHER	1
21D	44-361	IDLE MIXTURE SCREW PACKING	1
25	* 155A-27	INLET CONTROL LEVER	1
26	15-B329	FULCRUM LEVER SCREW	1
26A	32-79	FULCRUM LEVER PIN	1
27	* 233-720P	INLET NEEDLE & SEAT SET	1
28	16-B199	INLET SEAT GASKET	1
29	24-B323	INLET TENSION SPRING	1
30A	43-1034	HIGH SPEED MIXTURE SCREW	1
30B	24B-449	HIGH SPEED MIXTURE SCREW SPRING	1
30C	78A-256	HIGH SPEED MIXTURE SCREW WASHER	1
30D	44-361	HIGH SPEED MIXTURE SCREW PACKING	1
33	29-224	THROTTLE SHAFT CLIP	1
35	15-C19	THROTTLE SHAFT CLIP RETAINING SCREW	1
36	24-B381	THROTTLE RETURN SPRING	1
37	14-A96	THROTTLE SHUTTER	1
38	15-C20	THROTTLE SHUTTER SCREW	1
42	13-B215	THROTTLE SHAFT	1
43	12-1218	THROTTLE LEVER ASSEMBLY	1
44	15-C52	THROTTLE LEVER RETAINING SCREW	1
52	179-62	WELCH PLUG	1
54	80-160	MAIN PLUG	3
55	136-559	CABLE BRAKET	1
56	15-C67	CABLE BRACKET RETAINING SCREW	2
57	15-C9	LIMITER SCREW	2
58	24-B131	LIMITER SPRING	2
60	81-377	CARBURETTOR MOUNTING NUT	2
	RK-7HW	REPAIR KIT	
	DG-1HW	DIAPHRAGM & GASKET (STANDARD)	
	233-720P	INLET NEEDLE & SEAT SET	

* INDICATES CONTENTS OF REPAIR KIT
* + INDICATES CONTENTS OF DIAPHRAGM & GASKET SET

Tillotson RACING
Clash Industrial Estate - Tralee - Ireland
www.tillotson-racing,com

PARTS OF CARBURETTOR – *PIÈCES DU CARBURATEUR*

REF.9 - P. N°16-B217
DIAPHRAGM GASKET
JOINT DE DIAPHRAGME

Thickness / *Epaisseur* = 0.5 ±0.1 mm

REF.13 - P. N° 16-B392
PUMP DIAPHRAGM GASKET
JOINT DE POMPE A ESSENCE

Thickness / *Epaisseur* = 0.8 ±0.1 mm

REF.10 - P. N°237-600
DIAPHRAGM
DIAPHRAGME ASSEMBLE

Thickness / *Epaisseur* = 0.13 ±0.07 mm

REF.14 - P. N°237-162
PUMP DIAPHRAGM
MEMBRANE DE POMPE A ESSENCE

ALTERNATIVE

Thickness / *Epaisseur* = 0.10 ±0.063 mm

REF.11 - P. N° 91-1031
DIAPHRAGM COVER
COUVERCLE DE DIAPHRAGME

Thickness / *Epaisseur* = 6.75 ±0.15 mm

REF.15 - P. N° 141-89
PUMP COVER
CORPS DE POMPE A ESSENCE

Thickness / *Epaisseur* = 12.5 ±0.15 mm

REF.37 - P. N° 14-A96
THROTTLE SHUTTER
PAPILLON

Thickness / *Epaisseur* = 0.81 ±0.1 mm

REF.27 - P. N° 233-720P
SEAT + NEEDLE
SIEGE + POINTEAU

REF.21A - P. N° 43-1034
NEEDLE LOW SPEED
VIS DE RAGLAGE BAS-REGIME

REF.30A - P. N° 43-1034
NEEDLE HIGH SPEED
VIS DE RAGLAGE HAUT-REGIME

NEEDLE FUEL ALTERNATIVE
POINTEAU ALTERNATIVE

REF.27 - P. N° 233-720P

HOLE FOR CARBURETTOR SEALING
TROU POUR LE PLOMBAGE

The carburettor can have this hole for sealing.
Le carburateur peut avoir ce trou pour le plombage