



REGLAMENTO TECNICO ESPECIFICO CATEGORIA IAME SERIES ARGENTINA OLD SCHOOL JUNIOR

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:** 135 kg
- **Chasis nacional:** 133 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.**

2.2 Sistema de Lastre por Resultado Deportivo

Los pilotos que resulten clasificados en las **cuatro (4) primeras posiciones** de la **planilla oficial** de cada competencia deberán adicionar, para la **competencia inmediata siguiente**, el siguiente lastre sobre el peso mínimo reglamentario:

- **1° puesto:** cuatro (4) kilogramos
- **2° puesto:** tres (3) kilogramos
- **3° puesto:** dos (2) kilogramos
- **4° puesto:** un (1) kilogramo

Dicho lastre tendrá carácter **acumulativo**, estableciéndose un **límite máximo de seis (6) kilogramos.**

El piloto únicamente podrá **descargar lastre** cuando **no clasifique dentro de las cuatro (4) primeras posiciones** en la planilla oficial de una competencia, descargando en cada ocasión **dos (2) kilogramos.**

El presente sistema de lastre será de aplicación **exclusivamente durante la etapa regular del campeonato**, hasta la **séptima (7ª) fecha inclusive.**

A partir del inicio del **Play Off**, este sistema **no será de aplicación.**

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 **PARRILLA MY10 limitados a un régimen máximo de 14.500 RPM.**

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

- Se permite trabajar únicamente con las **juntas de base de cilindro**, con un espesor mínimo de **0,10 mm**.
- Se permite agregar juntas entre la base de la **tapa de cilindro** y la **camisa del cilindro**.
- Se autoriza la **limpieza del carbón** del conducto de escape y de la cabeza del pistón, siempre que dicha operación **no implique remoción de material** del componente original.
- Las juntas entre el cilindro y el colector de escape deberán tener un espesor de **1,5 mm $\pm$ 0,5 mm**, debiendo descubrir completamente el pasaje del colector de escape.
- Únicamente se permitirá la sustitución de **juntas y/o O-rings**.
- Las juntas de admisión deberán tener un espesor de **1,5 mm $\pm$ 0,5 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 **18cc**.

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 54,00 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).

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.

6. Cigüeñal

El **cigüeñal** deberá ser el **original del motor**, con **eje de biela de 20 mm**, y deberá responder estrictamente a las **dimensiones y características especificadas por el fabricante**, conforme a la ficha de homologación correspondiente.

No se permite **modificar el balanceo** del cigüeñal bajo ningún concepto.

El **eje de biela** deberá ser **macizo**.

Se autoriza el uso de **rodamiento a rodillos**, el cual deberá ser exclusivamente del tipo SKF – BC1 – 1442 B.

5. Biela

La **biela** deberá ser la **original del motor**, conforme a la ficha de homologación correspondiente.

No se permite realizar **ningún tipo de trabajo, modificación, mecanizado, pulido, alivianado ni agregado de material** sobre este componente.

La **distancia entre centros** de la biela deberá ser de **102 mm**, sin tolerancias adicionales a las establecidas por el fabricante.

6. Carter

El **cárter** deberá ser el **original del motor** y deberá corresponder **íntegramente** con el plano de homologación adjunto.

Solo se permitirá el **agregado de material en caso de rotura**, exclusivamente con el objeto de su reparación estructural, quedando prohibida cualquier intervención que modifique su forma, volumen, rigidez o características técnicas originales.

7. Camisa

La **camisa** deberá ser la **original del motor**, y deberá corresponder en su totalidad con el **plano adjunto** y con la **ficha de homologación** vigente.





Los valores angulares de **permanencia y de apertura de las distintas lumbreras**, indicados en el plano adjunto, podrán ser incrementados hasta un máximo de **1,5 grados** respecto de los valores de referencia especificados por el fabricante.

7. Cilindro

El **cilindro** deberá ser el **original del motor**, y deberá corresponder íntegramente con el plano adjunto y con la ficha de homologación correspondiente.

8. Pistón

El **pistón** deberá ser el **original del motor**, conforme a las **especificaciones y dimensiones establecidas en el plano adjunto** y en la ficha de homologación correspondiente.

Se autoriza la utilización de **aro en "L" de 2,2 mm**, tanto para el pistón original como para pistón **símil importado** que respete estrictamente las dimensiones homologadas.

No se permitirá **bajo ningún concepto la remoción de material, alivianado, pulido, modificación geométrica o alteración de las características originales** del pistón.

8.1 Perno de pistón

Original. No se permite el torneado interior para alivianado.

9. Colector de admisión

El **colector de admisión** deberá ser el **original del motor**.

No se permitirá **ningún tipo de preparación, mecanizado, pulido, modificación geométrica, ni agregado o remoción de material**.

El colector **no deberá conformar una sola pieza con la flapera**, debiendo mantenerse como componentes independientes conforme a su diseño original.

La **junta entre el carburador y el colector** no podrá exceder un espesor de **1,5 mm**.

Queda expresamente prohibida la realización de **trabajos de encauzamiento de flujo**, así como cualquier intervención destinada a modificar el comportamiento del conducto.

El colector deberá presentar un **diámetro interno de 27 mm en toda su extensión**.

Deberá ser **recto en una longitud mínima de 10 mm**, no permitiéndose ningún tipo de **conicidad, deformación o transición** (ver imagen de referencia).





10. La flapera

deberá ser la **original del motor**.

Se autoriza la variación del **espesor de las láminas**, debiendo ser **siempre dos (2)** y de **diseño, forma y configuración similares a las originales**.

No se permitirá ningún otro tipo de modificación, agregado, remoción de material ni alteración de las características constructivas del conjunto.

Se autoriza el respaldo para las láminas.

11. Carburador

Se permitirá exclusivamente el uso de **un (1) carburador marca TILLOTSON modelo HW-16 A**, bajo **régimen de sellado**, conforme a la **ficha de homologación CIK-FIA N° C/C/15**, con las siguientes condiciones técnicas obligatorias:

- **Diámetro máximo de venturi: 20 mm.**
- El carburador deberá permanecer **completamente original**, sin ningún tipo de modificación.

Queda **terminantemente prohibida** cualquier intervención, incluyendo, pero no limitada a:

- Modificaciones en el cuerpo del carburador.
- Alteraciones en los **pasajes internos de combustible**.
- Intervenciones en los **conos de los tornillos de regulación** de combustible.
- Trabajos de mecanizado, pulido, agrandamiento o reducción de secciones internas o externas.
- Asimismo, el **orificio de admisión** del carburador **no deberá producir efecto de encauzamiento de flujo**, no permitiéndose ningún tipo de conformación, biselado o





tratamiento que modifique el comportamiento aerodinámico del flujo de aire o combustible.

12. Silenciador de admisión

Será **obligatorio** el uso del **filtro de aire marca MVR**, el cual deberá encontrarse en su **configuración original**, incluyendo de manera excluyente sus **trompetas originales**.



MVR- Modelo 1121

Con elemento filtrante en su interior.

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

13. Bujías

Se autoriza exclusivamente el uso de las siguientes bujías:

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

Condiciones obligatorias de instalación:

- La bujía deberá estar **montada sobre la tapa de cilindro** y **no podrá sobresalir** de la superficie interna de la **cámara de combustión**.
- **Largo de rosca: 18 mm.**



- **Diámetro de rosca:** 14 mm.x 1,25mm

Se prohíbe su torneado.

14. Encendido

El sistema de encendido deberá ser **original del motor**, de acuerdo con la **ficha de homologación correspondiente**, **no admitiéndose ningún tipo de modificación** en ninguno de sus componentes.

Condiciones obligatorias:

- El conjunto de encendido deberá permanecer **precintado durante la totalidad del evento**.
- La **apertura, manipulación o violación del precinto** implicará la aplicación de las sanciones técnicas correspondientes, salvo autorización expresa y en presencia del Comisario Técnico de la categoría.
- La **caja electrónica** podrá ser **retirada por la organización para su sorteo** entre los participantes o para verificaciones técnicas, en cualquier momento del evento.

15. Transmisión

15.1 Corona y cadena

La **corona** y la **cadena** serán de **libre origen**.

La **cantidad de dientes de la corona** será determinada para cada evento mediante el **Reglamento Particular de la Prueba (RPP)**.

15.2 Piñón

El **piñón** deberá ser **original o de diseño similar al original**, y tendrá como **única función** la transmisión del movimiento al conjunto de la cadena.

La **cantidad de dientes del piñón** será de **11 dientes**.

Se encuentra **terminantemente prohibido** que el piñón cumpla funciones adicionales, tales como **balanceador armónico u otros dispositivos de compensación dinámica**.

16. Cola de escape

La **cola de escape** deberá ser **original del motor o de diseño estrictamente similar**, conforme a la imagen de referencia oficial.

El **largo total interno** de la cola de escape deberá ser de **140 mm**, admitiéndose una





tolerancia de ± 5 mm, medido en su parte interna.

Se autoriza la **soldadura de un racord** exclusivamente destinado a la **medición de temperatura de escape**, sin que ello implique modificación alguna de la geometría ni del funcionamiento del componente.

El **Comisario Técnico** dispondrá de una pieza patrón de referencia para la verificación de las medidas reglamentarias.



17. Colector de escape

Motor X30 125 JUNIOR original según plano.



18. Escape

El escape deberá ser **original IAME modelo 510**, sin modificaciones de ningún tipo, manteniendo su configuración, materiales y diseño de fabricación.

La **Organización** se reserva el derecho de **retener el escape** de cualquier participante para su verificación técnica cuando lo considere necesario. En caso de corresponder, podrá **entregar al piloto un escape nuevo del mismo fabricante y modelo**, sin costo para el competidor.

No se permitirá el intercambio de partes entre escapes ni la sustitución de componentes internos o externos del sistema de escape.

19. Flexible de escape

El **flexible de escape** podrá ser de:



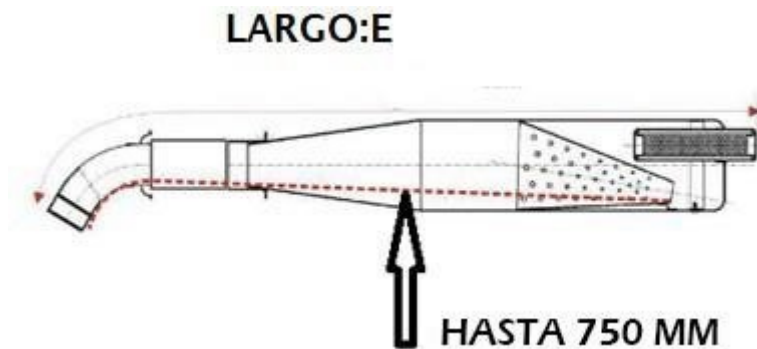


Material de acero rígido, con un diámetro de 50 mm y un espesor de pared de 2 mm en toda su extensión.

Tipo flexible, manteniendo las dimensiones y características funcionales equivalentes.

20. Largo del sistema de escape

La **medición del conjunto de escape** (incluyendo cola y flexible) se realizará **conforme al plano técnico adjunto**, utilizando **exclusivamente el instrumento de medición** provisto por el **Comisario Técnico** en el sector correspondiente de verificación.



21. Sistema de refrigeración

21.1 Disposiciones Generales

El **único líquido refrigerante permitido** será **agua (H₂O)**.
Se autoriza **un solo circuito de refrigeración** por motor, compuesto por:

- un (1) radiador
- una (1) bomba de agua
- mangueras de conexión correspondientes
- No se admiten sistemas adicionales ni secundarios.

21.2 Radiador

El radiador deberá cumplir obligatoriamente las siguientes condiciones:

- Estar ubicado **por encima del bastidor del chasis**.





- Altura máxima desde el suelo: **500 mm**.
- Distancia máxima por delante del eje de las ruedas traseras: **550 mm**.
- No deberá interferir con el asiento.
- No podrá ubicarse a menos de **150 mm de los extremos laterales del kart**.

Para el control de temperatura se permite:

- Colocar **persianas o tapas** en la parte delantera o trasera del radiador.
- Dicho dispositivo podrá ser **regulable**, pero:
- **no deberá ser desmontable** cuando el kart esté en movimiento,
- no podrá contener **piezas peligrosas**.

Queda **expresamente prohibido** controlar el flujo de aire a los lados y detrás del radiador

- No se pueden controlar con deflectores de aire.

En caso de utilizar cinta sobre el radiador, esta deberá colocarse de modo que el piloto **no pueda retirarla durante la conducción**.

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

21.3 Mangueras y conexiones

- Las mangueras deberán ser **originales o similares**.
- Diámetro interior máximo permitido: **20 mm**.
- Se autoriza la colocación de **racord o codo rígido** cuando la entrada o salida del motor quede obstruida o dificulte el funcionamiento normal.

21.4. Bomba de agua y Polea

La **bomba de agua** deberá ser **original o similar**, entendiéndose como *similar* aquella de **diseño, forma y dimensiones equivalentes a la original**, incluyendo las comercializadas por **Rigetti Ridolfi**, pudiendo ser de **material plástico o aluminio**. Su **funcionamiento es obligatorio** durante toda la actividad.

La **polea** podrá ser de **plástico o aluminio**, siendo su **diámetro de libre elección**.





Se autoriza suplementar el interior de la polea del eje cuando se utilice una polea de diámetro inferior a **50 mm**, siempre que dicho suplemento **no modifique ninguna pieza original**, no altere su funcionamiento y **no represente riesgo alguno**.

Se encuentra **expresamente prohibido** el uso de **correa dentada**.

22. Chasis

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

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

22.1. 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

22.2. Trocha trasera

La trocha trasera máxima permitida será de **1400 mm**.

23. 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**.

23.1 Neumáticos Slick

23.1.1 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.**

23.1.2 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.

23.1.3 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**

23.1.4 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**

23.1.5 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.

23.1.6 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**.

23.1.7 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**.

23.1.8 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**.

23.1.8 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.

23.2 Neumáticos de lluvia

23.2.1 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**.

23.2.2 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**.

23.2.3 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**.

23.2.4 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)**.

24. Combustible — Disposiciones generales

24.1 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.

24.2 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.

24.3 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.

24.4 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.

24.5 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.

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

Sistema de adquisición de datos

El sistema de adquisición de datos deberá configurarse obligatoriamente con un margen mínimo de **1.000 (mil) RPM por encima del régimen de corte** establecido para la categoría.

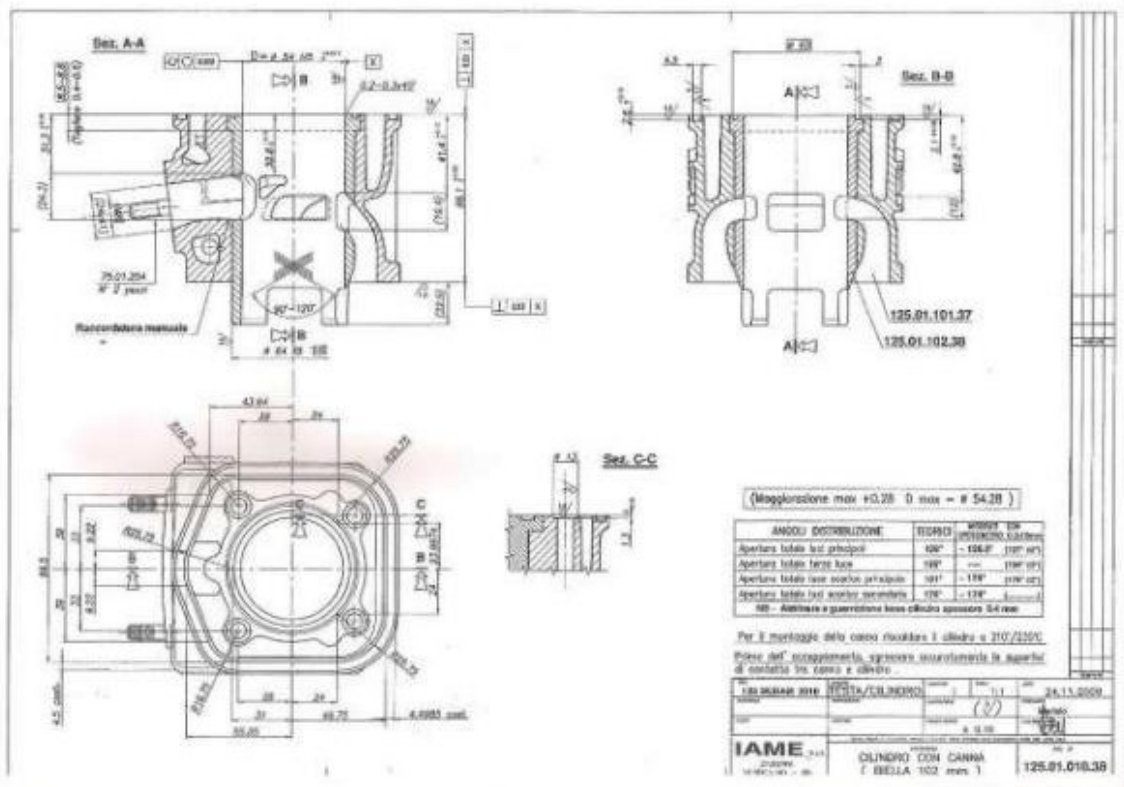
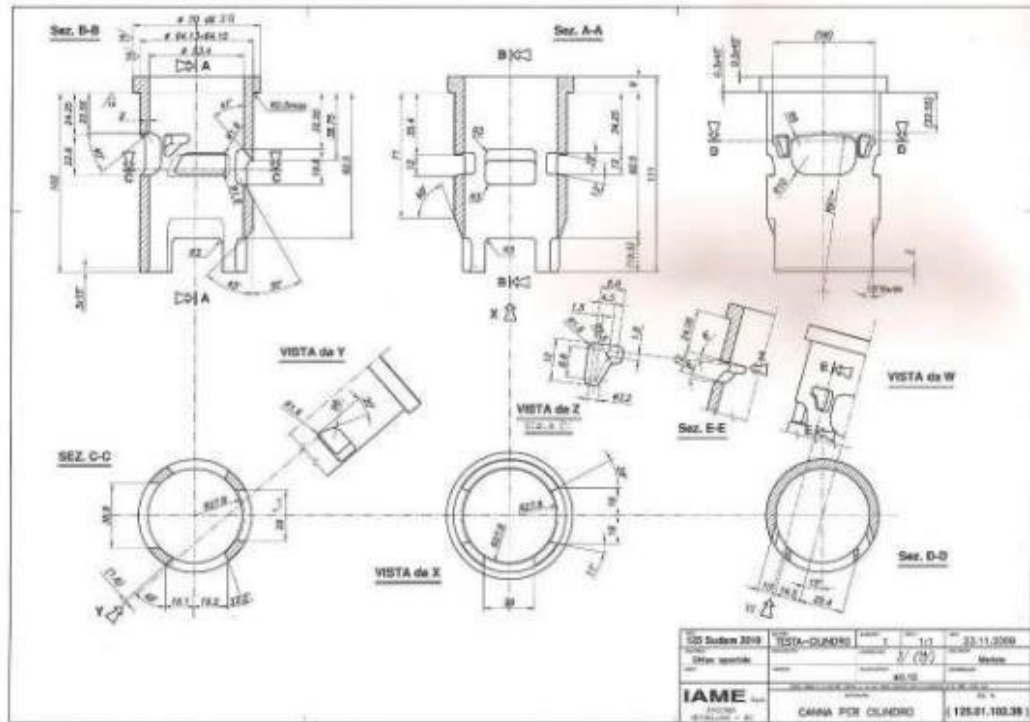
El **Comisario Técnico** y las personas **expresamente autorizadas por la Categoría** podrán **acceder, leer y verificar los datos** registrados por dicho sistema **en cualquier momento del evento**, sin restricción alguna.

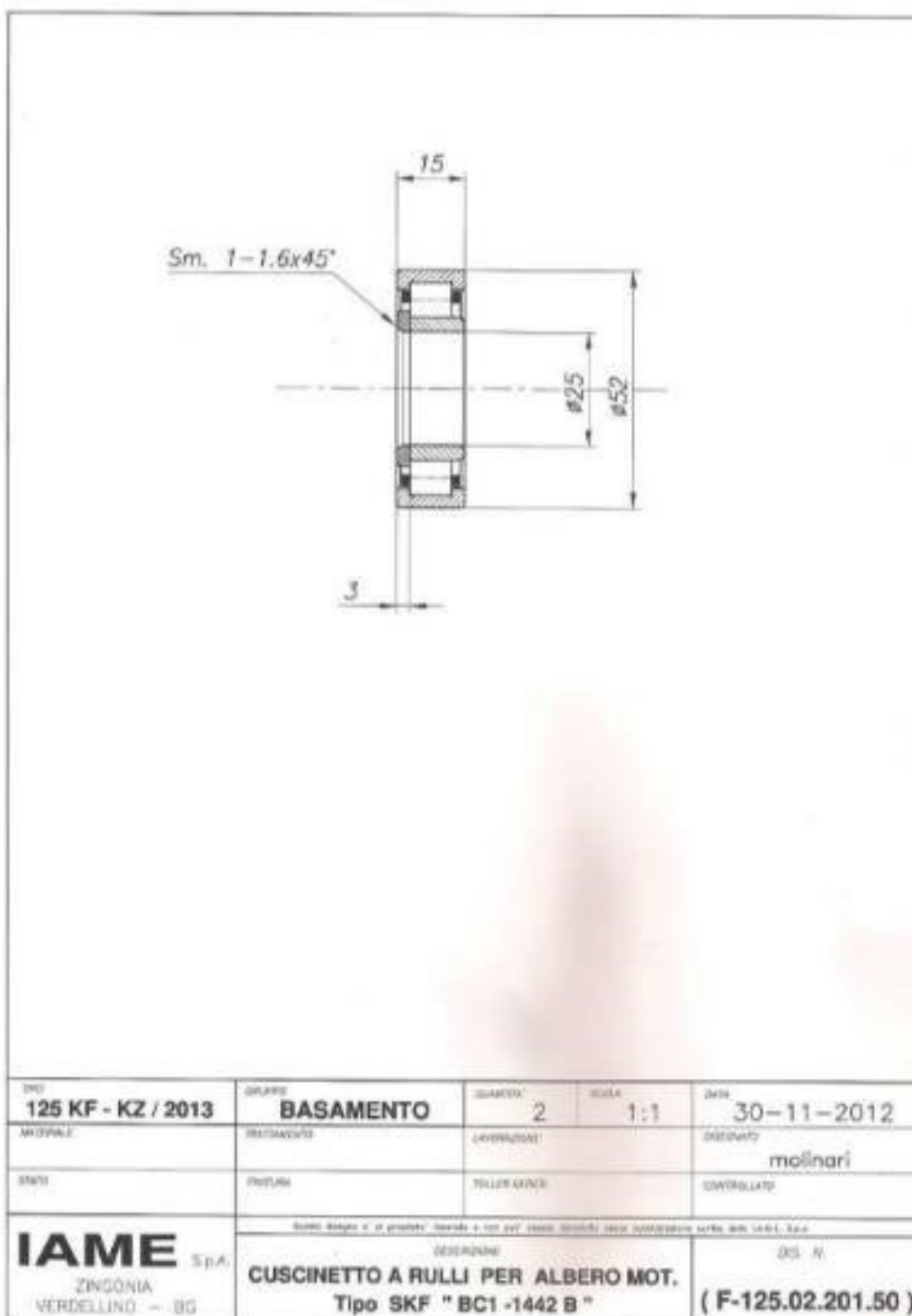
26. Fichas de homologación y tolerancias

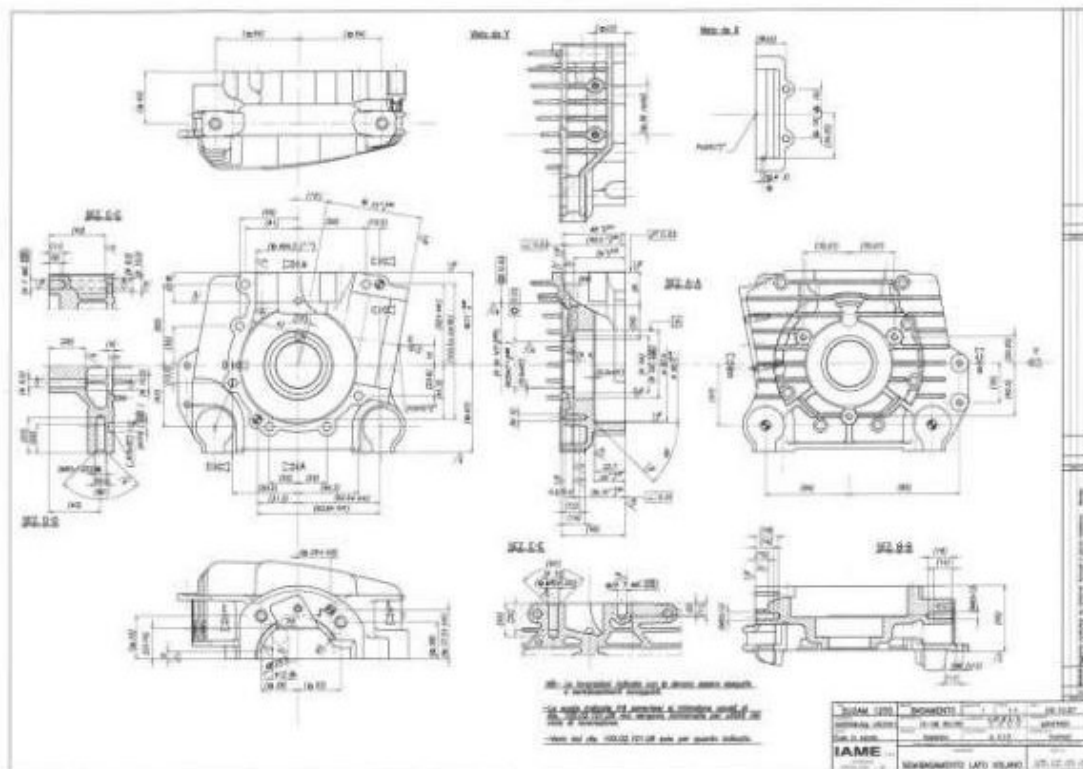
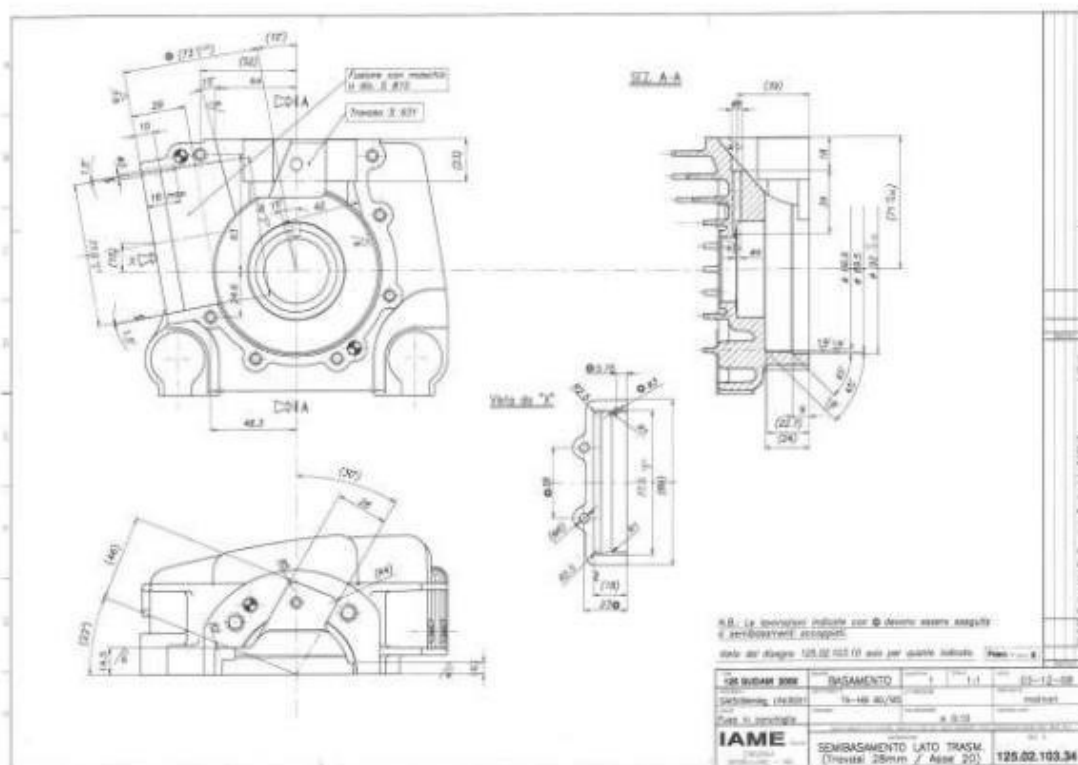
El motor en general, y todas sus partes en particular, deberán responder estrictamente a las **fichas de homologación y de dimensiones**, con sus respectivas tolerancias.

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.











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

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

VOIDS AND REPLACES THE FORM n°306/B OF 09/03/2010 1
ANNULE ET REMPLACE LA FICHE n°306/B DU 09/03/2010

13/12/2022 n°306/C





**INFORMATIONS TECHNIQUES
TECHNICAL INFORMATION**

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>	±0.1mm
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>		

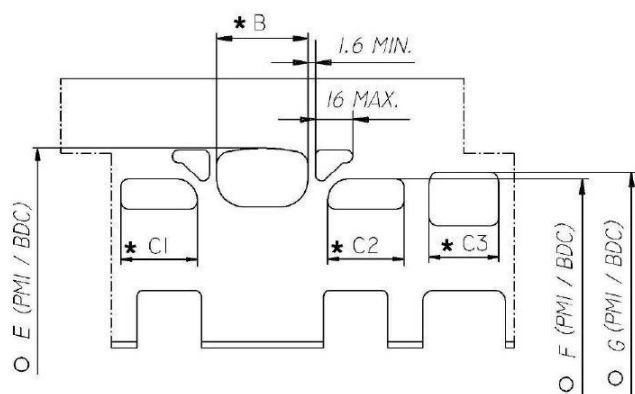
MATÉRIAU - MATERIAL	
Cylindre <i>Cylinder</i>	<u>AL - SI (GALS I 9) / FONTE</u>
Culasse <i>Cylinderhead</i>	<u>AL - SI (GALS I 9)</u>
Carter <i>Sump</i>	<u>AL - SI (GALS I 9)</u>
Bielle <i>Connecting rod</i>	<u>ACIER CR-MO</u>

VOIDS AND REPLACES THE FORM n°306/B OF 09/03/2010 2
ANNULE ET REMPLACE LA FICHE n°306/B DU 09/03/2010

13/12/2022 n°306/C



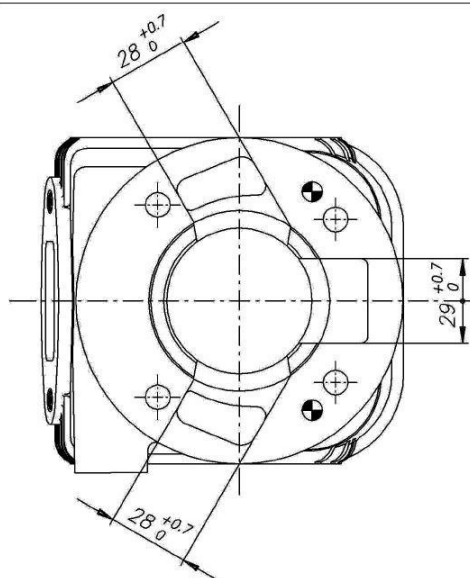
DESSIN DU DÉVELOPPEMENT DU CYLINDRE
DRAWING OF THE CYLINDER DEVELOPMENT



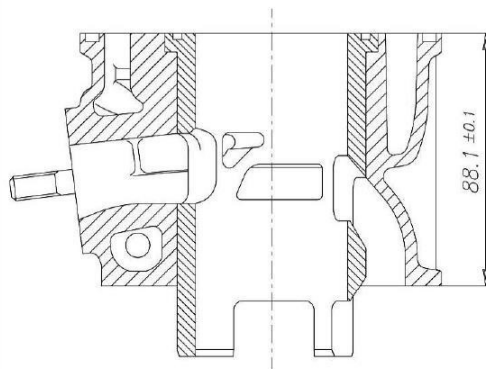
* LECTURE CORDALE
CHORDAL READING

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

DESSIN DU PIED DU CYLINDRE
DRAWING OF THE CYLINDER BASE

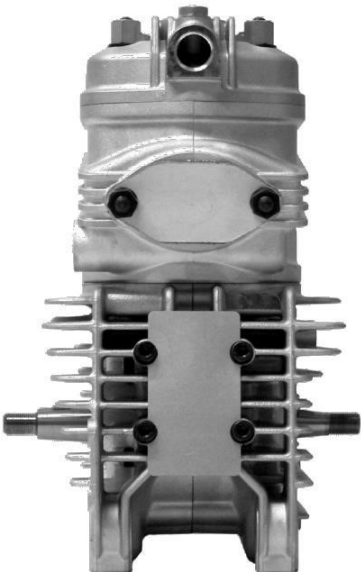
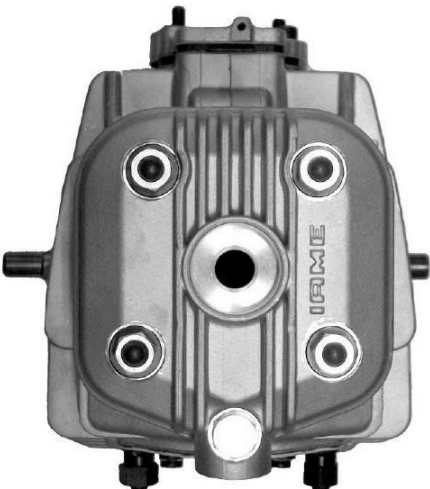
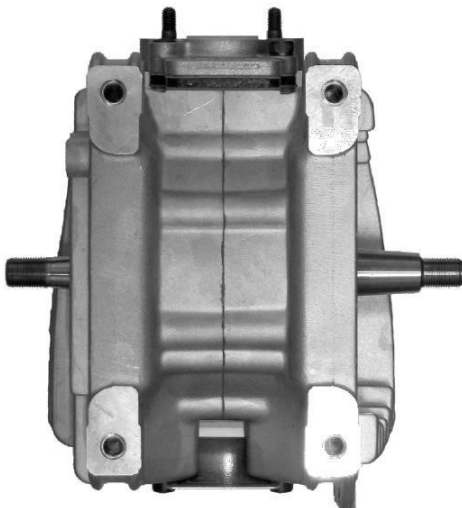


VUE EN SECTION DU CYLINDRE
CYLINDER SECTION VIEW



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



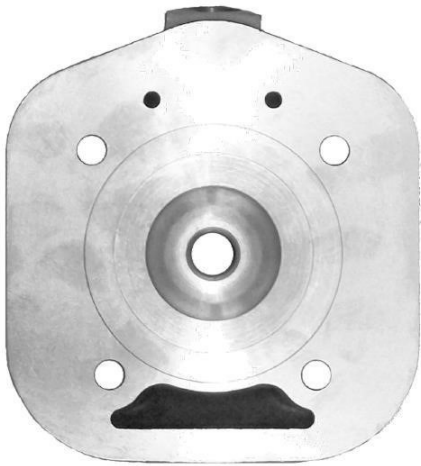
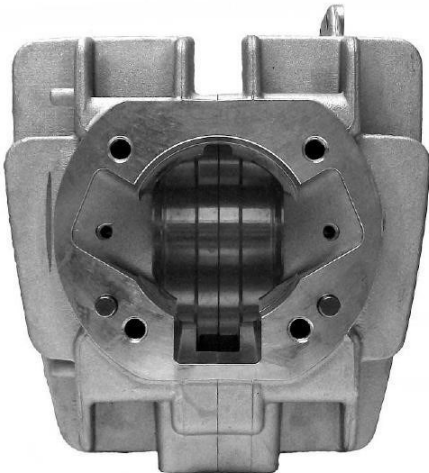
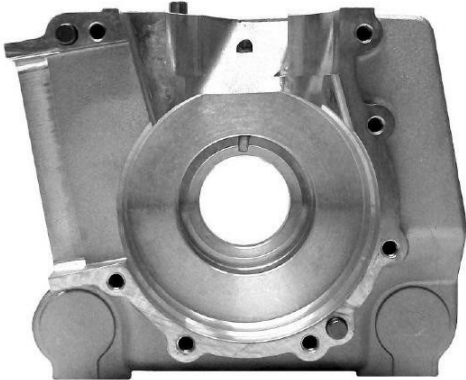
PHOTO DE L'ARRIÈRE DU MOTEUR PHOTO OF THE BACK OF THE ENGINE 	PHOTO DE L'AVANT DU MOTEUR PHOTO OF THE FRONT OF THE ENGINE 
PHOTO DU MOTEUR PARTIE SUPÉRIEURE PHOTO OF THE ENGINE TAKEN FROM ABOVE 	PHOTO DU MOTEUR PARTIE INFÉRIEURE PHOTO OF THE ENGINE TAKEN FROM BELOW 

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





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 

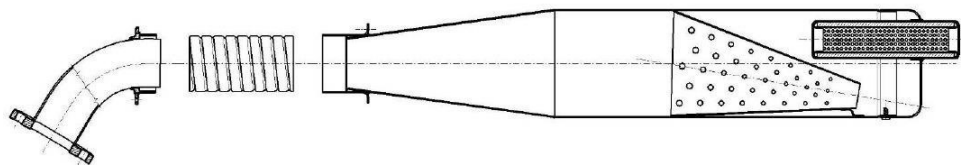
VOIDS AND REPLACES THE FORM n°306/B OF 09/03/2010 6
ANNULE ET REMPLACE LA FICHE n°306/B DU 09/03/2010

13/12/2022 n°306/C

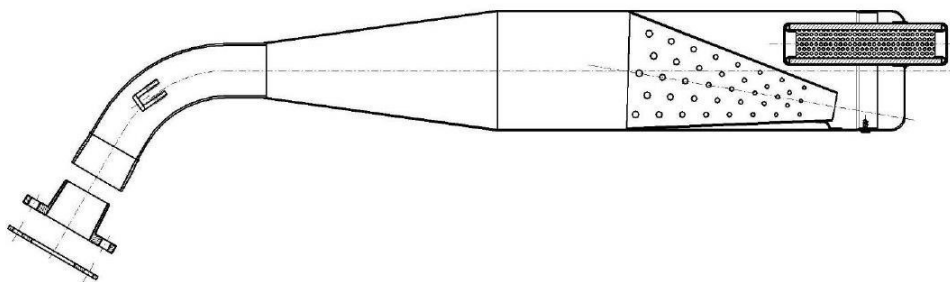




DESSIN DE L'ÉCHAPPEMENT
DRAWING OF THE EXHAUST



ALTERNATIVE



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





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

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

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





**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 ÊTRE MARQUÉS AVEC LE
NOUVEAU LOGO "IAME"**

NOW COULD BE MARKED WITH NEW LOGO "IAME"

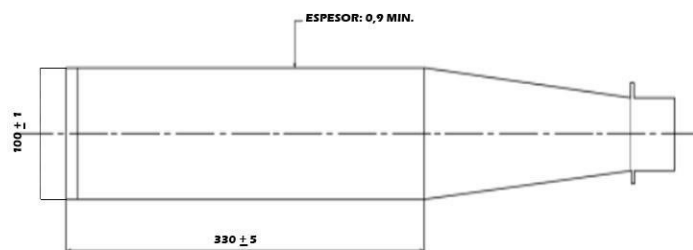
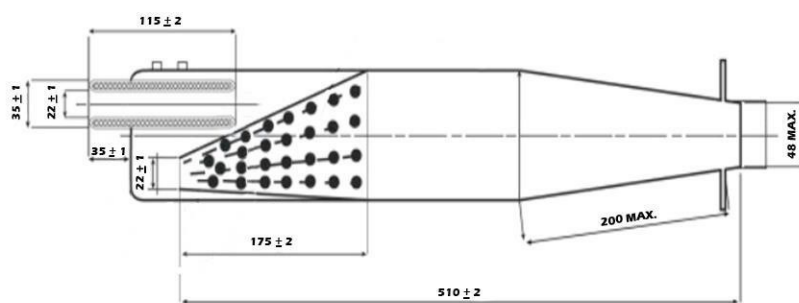
iame

Ou / or

@iame

Ou / or

@



- NO SE PODRÁ GIRAR LA TAPA DEL PITURRO. DEBE QUEDAR A 180 GRADOS DE LA PUNTA DEL CONO.

