

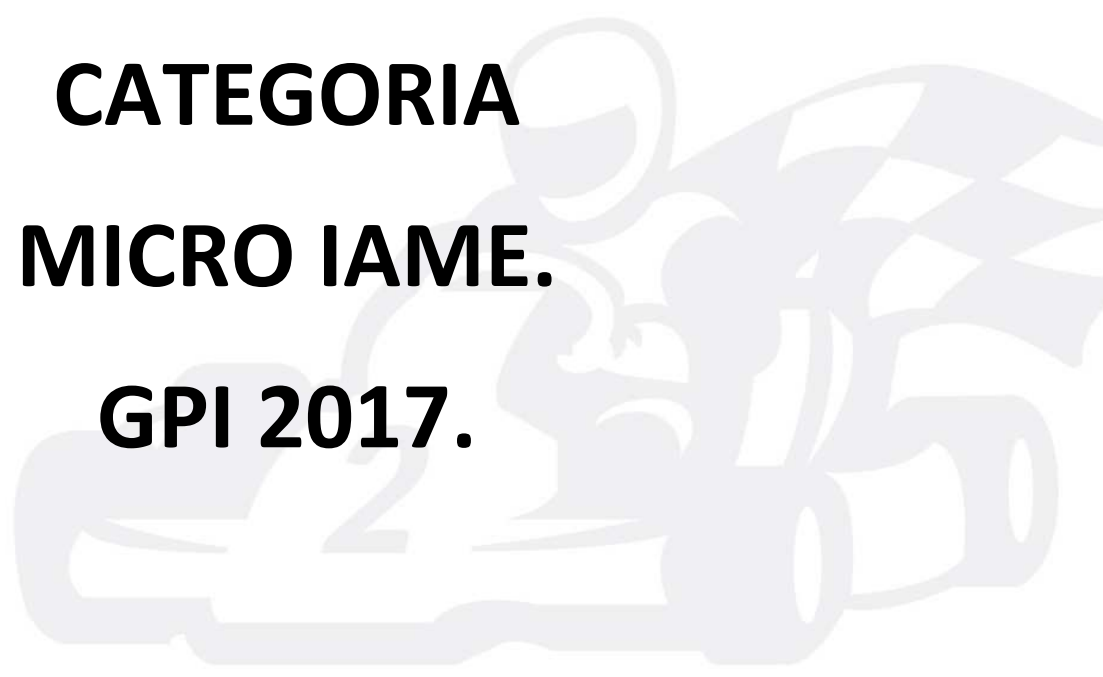


# **REGLAMENTO TECNICO**

## **CATEGORIA**

## **MICRO IAME.**

## **GPI 2017.**





CONTENIDO:

**1. - CATEGORIA MICRO IAME:**

1.1 MICRO IAME

**2.- PESO OFICIAL:**

2.1 MICRO IAME

**3. – MOTORE IAME 60cc.**

3.1 MOTOR

3.2 CABEZA

3.3 EMPAQUE DE CABEZA

3.4 BUJIA

3.5 CILINDRO

3.6 PUERTOS DE ESCAPE, ADMINISION Y BOOTS PORT

3.7 PISTON

3.8 ANILLO

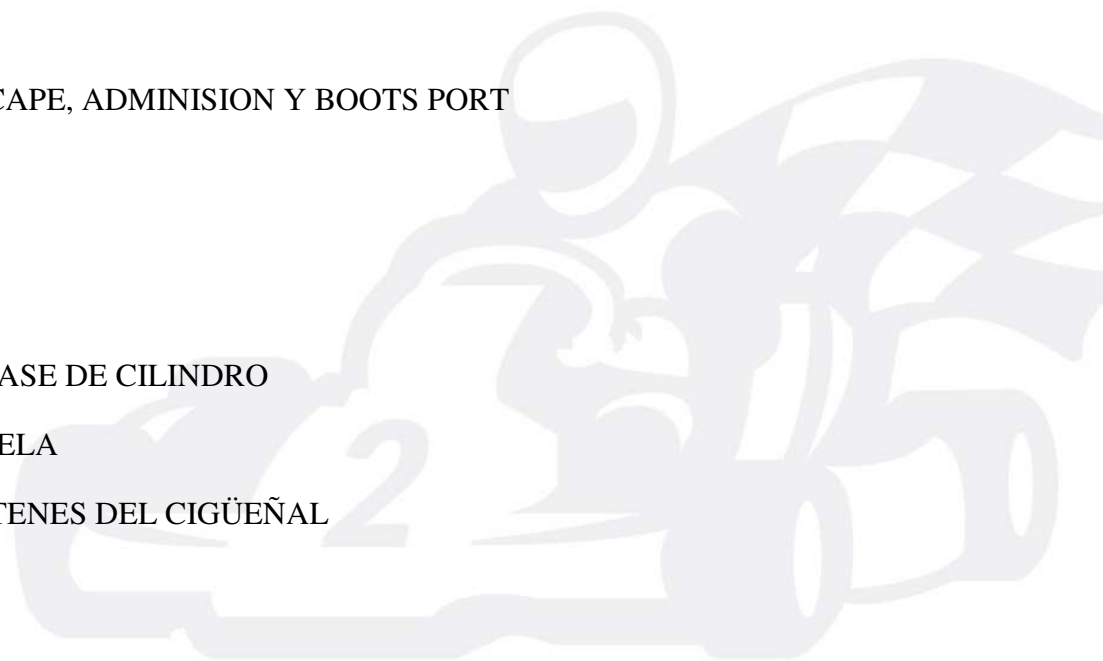
3.9 PERNO

3.10 EMPAQUE DE BASE DE CILINDRO

3.11 CIGÜEÑAL Y BIELA

3.12 BALEROS Y RETENES DEL CIGÜEÑAL

3.13 CLUTCH

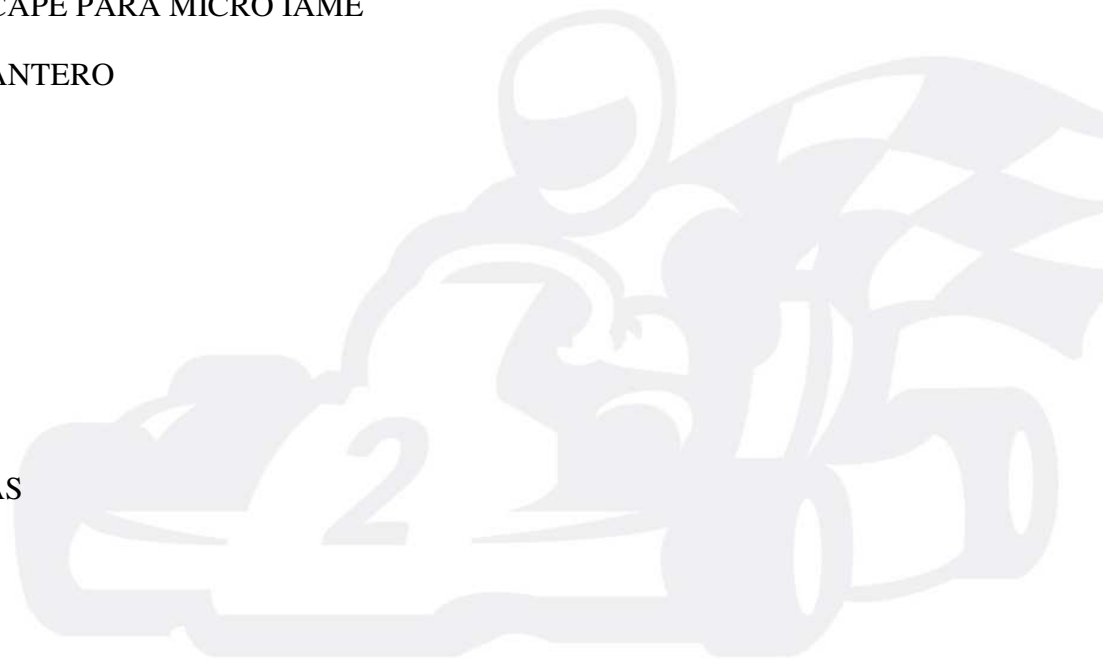




- 3.14 TAPAS DE MOTOR (CASES)
- 3.15 CARBURADOR
- 3.16 ESPREAS DE ALTA Y BAJA DEL CARBURADOR
- 3.17 GASOLINA
- 3.18 SISTEMA DE GASOLINA
- 3.19 FILTRO DE AIRE (CAJA)
- 3.20 ARNES DE IGNICION Y BOBINA6
- 3.21 ESTATOR
- 3.22 BOBINA
- 3.23 TIEMPO DE IGNICION
- 3.24 ESCAPE (PIPA)
- 3.25 FLANCH DE ESCAPE (HEADER PIPA)
- 3.26 EMPAQUE DE FLANCH DE ESCAPE
- 3.27 FLANCH DE ESCAPE PARA MICRO IAME
- 3.28 ENGRANE DELANTERO

#### **4.- CHASSIS:**

- 4.1 CHASSIS
- 4.2 ANCHO DE VIA
- 4.3 AERODINAMICA
- 4.4 RINES Y LLANTAS
- 4.5 CUBRE CADENA





4.6 CARROCERIA

4.7 DEFENSA TRESERA

### **1. CATEGORIA MICRO IAME 60 c.c.**

**1.1. MICRO IAME:** Categoría para pilotos de 7 a 10 años, en el caso de pilotos que no cumplan con lo anterior deberá de contar con autorización escrita de parte de la organización GPI.

### **2. PESO OFICIAL**

**2.1. PESO MINIMO MICRO IMAE:** 105 kg. y/o 231 libras, según lo que la báscula indique y es el mismo criterio para todos los participantes.

### **3. MOTOR**

**3.1. MOTOR:** Original OEM IAME PARILLA 60cc. Sin ninguna modificación en su interior, así como en su exterior, con un diámetro de cilindro de 41.80 mm. (Máximo diámetro teórico 42.07 mm.) Y una carrera (Stroke) de biela de 43.15 mm. Como máximo.

**3.2. CABEZA:** Original OEM IAME PARILLA 60cc. De material de aluminio, sin ninguna modificación en su forma y volumen.

El "SQUISH" band deberá tener una medida mínima de .65 mm y deberá ser tomada de cada lado del pistón, y al centro del pistón, en línea al perno sumando ambas medidas y divididas entre dos. (Diámetro de soldadura de medición de 1.6 mm).

No está permitido ningún tipo de modificaciones externas a la cabeza de cilindro tales como aditamentos de enfriamiento o de incremento de temperatura, el exterior de la cabeza del motor deberá mantenerse en su forma y textura original.

Cualquier modificación en su interior que visualmente se detecte será motivo de sanción.

**3.3. EMPAQUE DE CABEZA:** Libre



3.4. BUJIA: La Bujía tendrá que ser instalada con su rondana original. En caso de tener sensor de temperatura en la bujía, se podrá quitar la rondana original de la misma para ser sustituida por el sensor de temperatura. Únicamente están permitidas las siguientes bujías:

- NGK BR\_EG
- NGK IRIDIUM BR\_EIX

Nota: El grado térmico de la bujía es libre.

3.5. CILINDRO: Original OEM IAME PARILLA 60 cc. De material de aluminio, sin ninguna modificación de altura, maquinado, rayado, cortado, pulido, soldado de ningún tipo, o tratamiento de cerámica u otro o agregado de material o modificación alguna en su interior o su exterior. No se permiten cilindros reconstruidos.

No está permitido ningún tipo de modificaciones externas al cilindro tales como aditamentos de enfriamiento o de incremento de temperatura, el exterior del cilindro deberá mantenerse en su forma y textura original.

La tolerancia permitida en el largo del cilindro es de 67.6 mm. +/- 0.10 mm.

3.6. PUERTOS DE ESCAPE, ADMISION Y BOOTS PORT: Original OEM IAME PARILLA 60 cc. Sin ninguna modificación, NO está permitido el maquinado, porteado, pulido, añadir material o tratamiento de cualquier tipo.

3.7. PISTON: Original OEM IAME PARILLA 60 cc. De material de aluminio. No está permitido el maquinado, o tratamiento de ningún tipo al pistón. Con una altura total de 49 mm. +/- .2 mm. Con corte en la falda del pistón de 22.5 mm. +/- .05 mm. y un peso con anillo incluido de 60 gms.

El Director Técnico tendrá muestras autorizadas de estos para su cotejo.

3.8. ANILLO: Original OEM IAME PARILLA 60 cc. De material Cast Iron, sin ninguna modificación.

3.9. PERNO: Original OEM IAME PARILLA 60 cc. Sin ningún tipo de modificación con una longitud de 35.0 mm. +/- .2 mm. Y un diámetro de 12.0 mm. +/- .1 mm. Y un peso 15.5 gms.

3.10. EMPAQUE DE BASE DE CILINDRO: Libre.



3.11. CIGÜEÑAL Y BIELA: Original OEM IAME PARILLA 60 cc. Con números de parte IAMEU04A - 61385A y IAMEU04A - 61390A. De material de hierro, con un peso mínimo completo el cigüeñal de 1190 gms. Y con un peso mínimo de biela sola de 80 gms, sin ningún tipo de modificación, No está permitido balancear. La cuña de cigüeñal deberá ser OEM IAME PARILLA sin ninguna modificación en su forma, posición o textura.

3.12. BALEROS Y RETENES CIGÜEÑAL: Original OEM IAME PARILLA 60 cc. Pudiendo ser sustituidos por su equivalente en diferente marca o proveedor, (no está permitido el uso de baleros de cerámica).

3.13.-CLUTCH: Original OEM IAME PARILLA 60 cc. Sin ningún tipo de modificación u agregado de material. El CLUTCH no deberá contener una cantidad significativa de grasa o aceite máximo “debraye” de CLUTCH utilizando el procedimiento de “GPI” o “SKUSA” a 5,000 rpm. Con el mismo tacómetro todos los karts.

Peso mínimo del cuerpo de pastas 460 gms, con número de parte IAMEA - 60840B01/07.

Peso mínimo de la campana de clutch 173 gms. Sin sprocket delantero, con número de parte IAMEA-61550.

Peso mínimo del engrane de clutch 195 gms.

*PROCEDIMIENTO ALTERNATIVO PAR DETERMINAR EL DEBRAYE MAXIMO DEL CLUTCH:* Con el kart en la tijera de traslado y con el eje trasero libre, se enciende el motor, una vez que el motor llega a su temperatura de trabajo se acelera al máximo de cinco a siete veces a efecto de limpiar el motor y carburador. Aplicando el acelerador y el freno en su totalidad a mismo tiempo y asegurándose que el eje trasero no gire o rote, las RPM del motor NO podrán pasar las 5,500 RPM. En caso de que el motor exceda las 5,500 RPM será motivo de revisión visual exhaustiva y quedara a criterio del revisor técnico.

Todas las revisiones en lo que concierne este tema será revisados con un tacómetro oficial propiedad de GPI y será el mismo para todos los participantes, dejando claro que aunque el tacómetro del auto de una lectura diferente, en el que el revisor fijara su criterio enes en el tacómetro oficial.

Este proceso es una forma y herramienta de revisar de una manera rápida el DEBRAYE, si el revisor considera o decide hacer una revisión a detalle y es necesario desarmar el clutch, estará en todo su derecho de solicitarlo y tomar una decisión.



3.14. TAPAS DE MOTOR (CASES): Original OEM IAME PARILLA 60 cc. De material de aluminio sin ningún tipo de modificación o maquinado en su interior con una distancia de centro de cigüeñal al “deck del crankcase” de 65 mm. +/- .2 mm.

3.15. CARBURADOR: Original OEM IAME PARILLA 60 cc. Tillotson HW-31A sin pulido o modificación alguna en sus partes. Y con una medida máxima de diámetro de interior 17.15 mm. De venturi del carburador, con longitud mínima total de carburador de 72.3 mm. Debiendo permanecer originales en materiales y forma de todo tanto el interior, como el exterior del carburador, no está permitido en el mecanismo de acelerador el tornillo con cabeza redonda de desarmador.

3.16. NÚMERO DE VUELTAS EN ESPREAS DE ALTA Y BAJA DE CARBURADOR:  
Libre.

3.17. GASOLINA: PREMIUM, mezcla de gasolina y aceite libre. (Prohibidos los oxigenantes, alcoholes de cualquier tipo o elevadores de octanaje etc.). SERA REVISADA CON EL DIGATRON. Se establecerá medida máxima en cada evento.

3.18. SISTEMA DE GASOLINA: Ningún componente adicional es permitido en caso de utilizar filtro de gasolina deberá ser instalado entre el tanque y el carburador.

3.19. FILTRO DE AIRE (CAJA): Original OEM IAME PARILLA 60 cc. CSAI OMOLOGACION # 01/SA/14. (El uso de filtro de aire interior es opcional número de parte PN10751-A. Sin ninguna modificación), con un orificio de 22 mm. De diámetro +/- 1 mm. y una longitud en su parte más larga del orificio de 68.00 mm. +/- 2.5 mm. Y en la parte corta 49.00 mm. +/- 2.5 mm. La pérdida total o parcial de cualquier parte o fuera de posición original de ensamble generando una ventaja será motivo de sanción.

3.20. ARNES DE IGNICION Y BOBINA: Original OEM IAME PARILLA 60 cc. únicamente.

3.21. ESTATOR: Original OEM IAME PARILLA 60 cc. Con número de parte IAME45/14. No se permite ningún tipo de modificación.

3.22. BOBINA: Original OEM IAME PARILLA 60 cc. Con número de parte IAME 45/14.

3.23. TIEMPO DE IGNICION: No controlada, La ignición controlada o programable NO está permitida.



3.24. ESCAPE (PIPA): Original OEM IAME PARILLA 60 cc. Sin ningún tipo de modificación, conforme a la figura del anexo IAME PARILLA USA - TAG. Tendrá que ser utilizada sin ningún tipo de espaciador entre el flanch y el cilindro, el exceso de fuga en el flanch de escape será motivo a sanción.

Silicón de alta temperatura es recomendable para evitar fugas en el flanch de escape.

En caso de que el escape (pipa) se haya fracturado está permitido el soldarlo siempre y cuando no cambie su forma y tamaño original.

3.25. FLANCH DEL ESCAPE: Original OEM IAME PARILLA 60 cc. Sin ninguna modificación con las siguientes medidas: largo 30.0 mm. +/- .3 mm. ancho 22.0 mm. +/- .3 mm. No se permite ningún tipo de modificación en su forma y su textura.

3.26. EMPAQUE DE FLANCH DE ESCAPE: El empaque entre el flanch de escape y el cilindro no podrá ser menor de 1.3 mm.

3.27. FLANCH DE ESCAPE PARA MICRO IAME: Es obligatorio el uso en todo momento del restrictor, ya sea en entrenamientos libres así como oficiales. El número de restrictor de escape es de parte: A85365 de 16 mm. En el escape del flanch sin ningún tipo de modificación en su forma o textura.

3.28. ENGRANE DELANTERO EN CLUTCH: 10 o 11 dientes, según lo que el piloto decida utilizar en cada pista.

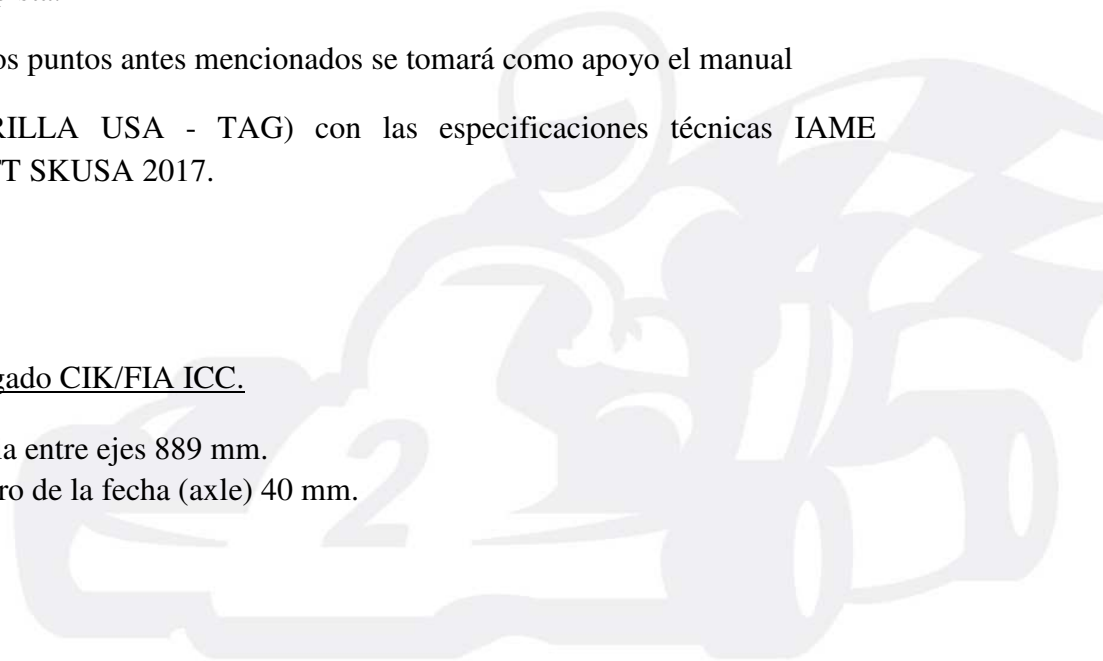
Para cualquier duda a los puntos antes mencionados se tomará como apoyo el manual

(ANEXO IAME PARILLA USA - TAG) con las especificaciones técnicas IAME PARILLA 60 cc. SWIFT SKUSA 2017.

## 4. CHASIS.

4.1. CHASIS: Homologado CIK/FIA ICC.

- Mínima distancia entre ejes 889 mm.
- Máximo diámetro de la fecha (axle) 40 mm.







4.2. ANCHO DE VIA TRASERO: Máximo 1270 mm. Del eje trasero, la medida se tomará de la cara externa de las llantas traseras incluyendo el rin, ninguna parte del kart podrá exceder la medida máxima de 1270 mm.

4.3. AERODINAMICA: Original sin modificaciones.

4.4. RINES Y LLANTAS: Máximo de ancho en combinación rines y llantas no debe ser mayor a 135 mm.

Las llantas se dan a conocer en la Convocatoria 2017.

4.5. CUBRE CADENA: Se recomienda el uso por seguridad de los pilotos.

4.6. CARROCERIA: Deberá ser la única permitida es plástica con las siguientes homologaciones CIK, FIK o IKF/WKA consistiendo en pontones laterales, defensa trasera y defensa delantera, la defensa delantera no podrá ser mayor a 1067 mm. De ancho.

4.7. DEFENSA TRASERA DE SEGURIDAD: Obligatoria CIK FIA o IKF/WKA Plástica, por ninguna circunstancia podrá exceder la defensa trasera el plano del ancho de las llantas traseras.

NOTA: El Director Técnico sancionara a un competidor de forma visual, y solo en caso de duda el Director Técnico recurrirá a las medidas del presente reglamento Técnico si así lo determina.

En caso de alguna controversia, con la decisión del Director Técnico & el Reglamento, se formara una “COMISION DE ARBITRAJE”, por personas conocedoras del tema y que no tengan conflicto de intereses en ese momento. La decisión se tomara antes de la culminación del evento.

El comité organizador GRAND PRIX INTERNATIONAL 2017, tendrá la facultad absoluta de incautar alguna parte del motor o en su defecto el motor completo para la revisión exhaustiva y análisis de laboratorio, es decir que si el comité encuentra necesario mandar el motor completo o alguna de sus partes a cualquier laboratorio o fabrica en el mundo para su análisis y este tenía que ser destruido de forma parcial o total para su revisión está en el derecho total de hacerlo.



En el caso de que después de la revisión, el veredicto de las autoridades sea que el motor en cuestión está legal y apeándose al reglamento, GPI le cubrirá y resarcirá al piloto el daño, entregándole en especie la parte destruida, de la misma marca y modelo y con la mano de obra del motorista que en su momento prepara dicho motor. Pero de encontrarse ilegal y fuera de este reglamento el piloto quedara excluido del campeonato y NO se le cubra ni reembolsara ningún tipo de pago, sino que el piloto deberá pagar en su totalidad los gastos de revisión y análisis que se generaron por dicha revisión.

**NOTA:** El Director Técnico descalificará a un competidor de forma visual, y solo en caso de duda el Director Técnico recurrirá a las medidas del presente reglamento Técnico.

Este reglamento estará vigente a partir de la fecha de publicación Enero del 2017, y podrá ser modificado por el Consejo Técnico de GRAND PRIX INTERNATIONAL 2017. Para su mejor funcionamiento.

**NOTA:** CUALQUIER DUDA EN LAS ESPECIFICACIONES DE ESTE REGLAMENTO QUEDARA SUJETA A CRITERIO DEL CONSEJO TECNICO DE GPI.

ATENTAMENTE  
COMITÉ ORGANIZADOR  
GPI.

