



**REGLAMENTO TECNICO
ROK CUP COLOMBIA
TEMPORADA 2023
22 PAGINAS**

Tabla de contenido

1. KARTS Y EQUIPO ADMISIBLES

1.1 General	3
1.2 Categorías	3
1.3 Motores	3/4
1.4 Chasis	4/5/6/7
1.5 Llantas	7
1.6 Aceite	8
1.7 Combustible	8
1.8 Varios	8/9

2. APÉNDICE TÉCNICO

MINI ROK	10/09/11
MICRO ROK	11
ROK GP	
SHIFTER ROK	16/17
PROCEDIMIENTO DE CÁMARA DE VOLUMEN VERIFICAR	18
DISTRIBUCIÓN DEL MOTOR MESURUNG	19/20/21
VERIFICACION DEL PROCEDIMIENTO DEL EMBRAGUE	22
OFICIAL TÉCNICO	22
ROPA TÉCNICA	22

1. KARTS Y EQUIPOS PERMITIDOS

1.1 General:

El organizador se reserva el derecho de realizar cambios en los productos proporcionados a los Participantes, tales como, aceite, llantas, combustible, etc. Cualquier cambio se comunicará por adelantado, cuando sea posible o mediante el "Reglamento particular de cada válida.

1.2 Categorías:

Categoría	Edad	Peso	Motor	Otro
Micro Rok	7/10	105 kilos	Mini Rok	Relaciones permitidas 10/80 RESTRICTOR DE ESCAPE OBLIGATORIO.
Mini Rok	9/13	110 kilos	Mini Rok	Relaciones permitidas 10/80
Junior Rok	11/15	145 kilos	Rok GP	RESTRICTOR DE ESCAPE. Relación libre. Piñón 11
Senior Rok	14+	160 kilos	Rok GP	Relación libre. Piñón 11
Master Rok	28+	177 kilos	Rok GP	+ 85 kilos de peso corporal Relación libre. Piñón 11
Shifter Rok Senior	15+	180 kilos	Rok shifter	Relación 24, 25 y 26. Piñón 16-17
Shifter Rok Master	28+	180 kilos	Rok shifter	+ 85 kilos de peso corporal Relación 24, 25 y 26. Piñón 16-17

1.3 Motores

1.3.1 Rok Cup Colombia está restringido a motores Vortex ROK (respetando la Ficha de Homologación) SOLAMENTE. Ver www.rokcupcolombia.co para archivos de homologaciones relativas.

1.3.2 Los motores DEBEN ser ejecutados según lo suministrado por el fabricante. No se permite ninguna modificación o sustitución de componentes, a menos que se especifique lo contrario en el "Reglamento particular".

1.3.3 Los comisarios técnicos de Rok Cup Colombia tienen el derecho de inspeccionar cualquier motor o pieza en cualquier momento durante el Evento y sin ningún motivo en particular.

1.3.4 Los comisarios técnicos de Rok Cup Colombia tienen el derecho de solicitar, en cualquier momento durante el Evento y sin ningún motivo en particular, que los competidores cambien partes del motor (es decir, escape, carburador, bobina, cableado, encendido, combustible, etc.) con una pieza idéntica proporcionada sin cargo por Vortex o Rok Cup Colombia.

1.3.5 Negarse a someterse a inspección y / o intercambio de piezas resultará en la descalificación del evento.

1.3.6 Los comisarios técnicos de Rok Cup Colombia tienen derecho a solicitar que los Pilotos, en cualquier momento durante el evento y sin ningún motivo en particular, demuestren el funcionamiento del arranque del motor. No válido para Shifter Rok.

1.3.7 Cuando se declara el sellado del motor para el evento, esto debe hacerse antes de la clasificación.

1.3.8 Cuando no se declara el sellado del motor, el marcado convencional de los motores se realizará después de la clasificación.

1.3.9 Cada piloto podrá inscribir dos motores por carrera.

1.3.10 Si los motores necesitan ser reparados, el piloto su mecánico deben tomar todas las medidas necesarias para reemplazar las piezas dañadas, con el service center y en presencia de un comisario técnico. En este caso, el piloto conservará su posición actual para el siguiente heat.

1.3.11 El Participante, si no puede tomar todas las medidas necesarias para reparar o reemplazar las piezas dañadas del motor, podrá reemplazar el motor dañado por uno nuevo para la competición. Sin embargo, en este caso, el piloto deberá comenzar desde la última posición durante el siguiente heat. Si el participante ha declarado en la ficha de inscripción un segundo motor para el evento, se le permitirá usar el segundo sin penalización.

1.4 Chasis

1.4.1 Rok Cup Colombia es ABIERTO a cualquier chasis con la homologación CIK / FIA vigente o la homologación CIK / FIA del período anterior (incluidos frenos y carrocería) y de conformidad con el Reglamento Técnico CIK / FIA. Cada piloto tendrá derecho a presentar un (1) chasis para el evento, está prohibido cambiar de chasis entre pilotos.

1.4.2 Las siguientes partes DEBEN asegurarse de manera segura con guaya, anillos elásticos, anillos de presión, cierres de seguridad o tuercas de seguridad metálicas.

- Pedal de freno a chasis.

-Varillas de freno (ambos extremos).

-Pinza de freno al eje del chasis (SHIFTER SOLAMENTE).

-Disco de freno a cubo de freno (solo contratuerzas metálicas).

-Pesa hasta 5 libras un solo perno de 8 mm; más de 5 libras requieren dos (2) pernos de 8 mm (deben tener tuercas dobles), se deben utilizar arandelas de aluminio o acero de 35 mm de diámetro mínimo para evitar que el asiento se rompa. El peso debe ser de color blanco y debe contener el número del kart.

-Columna de dirección a chasis.

-Buje del volante.

-Buje del volante a la columna de dirección.

-Tirantes en ambos extremos.

-Pedal del acelerador a chasis.

1.4.3 El diámetro máximo del eje trasero es de 50 mm, 1,9 mm de espesor mínimo. El diámetro máximo del eje trasero Micro / Mini Rok es de 30 mm.

1.4.4 Los parachoques son protección delantera, trasera y lateral. Parachoques delanteros y laterales DEBE estar hecho de acero magnético, parachoques traseros DEBE ser de plástico. Para todas las categorías, DEBE estar homologado con los chasis.

1.4.5 La bandeja del piso DEBE estar hecho de material rígido y debe extenderse desde el puntal central del marco del chasis hasta el riel frontal del marco del chasis. DEBE tener un borde lateral para evitar que los pies del conductor se resbalen del suelo. SOLAMENTE se permiten agujeros de fijación. SOLAMENTE se permite un orificio de 35 mm como máximo para el acceso a la columna de dirección.

1.4.6 El marco DEBE tener una homologación CIK / FIA válida. El marco debe utilizarse como se suministra, y en buenas condiciones de funcionamiento no (agujeros, rasgaduras, roturas) no se permiten modificaciones. Ancho mínimo del parachoques trasero (Mini 1040mm) (todos los demás 1340mm).

1.4.7 Transmisión DEBE sea solo para las ruedas traseras. Está prohibido cualquier tipo de diferencial.

1.4.8 Se requiere protector de cadena. Protección completa que cubre totalmente los piñones y la cadena delanteros y traseros. obligatorio, los shifter cobertura trasera.

1.4.9 Está prohibido cualquier tipo de dispositivo de suspensión o sistema de suspensión.

1.4.10 Frenos DEBE tener una homologación CIK / FIA válida.

1.4.11 Las pastillas de freno de carbono son NO permitido.

1.4.12 Está prohibido cualquier tipo de sistema de frenos de carbono / carbono.

1.4.13 Dirección DEBE ser controlado por un volante Buje de dirección:

Opción 1-Buje estándar (sin ángulo).

Opción 2-Un buje en ángulo.

Opción 3-Un buje en ángulo con un espaciador en ángulo.

1.4.14 El borde principal del volante. DEBE ser de acero o aluminio. Columna de dirección DEBE ser de acero magnético.

1.4.15 Asiento DEBE estar diseñado para evitar que el conductor se mueva hacia los lados o hacia adelante al tomar curvas o frenar. Soportes para asientos DEBE montarse utilizando tuercas, pernos y una arandela de metal o aluminio con un diámetro mínimo de 35 mm y un grosor de 1,5 mm para eliminar la rotura de los soportes del asiento.

1.4.16 Ambos pedales NO DEBEN sobresalir hacia adelante del chasis (incluidos los parachoques) y DEBE montarse delante del cilindro maestro. Pedal de freno DEBE tienen un enlace doble al cilindro maestro. Pedal acelerador DEBE estar equipado con un resorte de retorno.

1.4.17 Cuando se declara el sellado del chasis para el Evento, esto debe hacerse antes de la clasificación. Cuando no se declare el sellado del chasis, el marcado convencional del chasis se realizará después de la calificación.

1.4.18 Está prohibido reemplazar el chasis durante el Evento. A cada piloto se le permitirá utilizar un chasis por carrera. Si el chasis se daña irreparablemente durante el Evento, el chasis puede ser reemplazado si y solo si los comisarios técnicos Rok Cup Colombia verifican y dan su permiso. Un formulario de "CAMBIO DE MATERIAL" también debe ser llenado y presentado al Director Técnico.

1.4.19 El chasis de reemplazo DEBE Ser del mismo fabricante y modelo.

1.4.20 El uso de frenos delanteros está PROHIBIDO. No aplica para shifter

1.4.21 PUSH BACK BUMPER

Los sistemas CIK Push Back Bumper son necesarios para las siguientes categorías del campeonato Rok Cup Colombia:

- MICRO ROK
- MINI ROK
- JUNIOR ROK
- SENIOR ROK
- MASTER ROK

Consulte los siguientes dibujos de CIK para conocer las especificaciones técnicas del sistema de parachoques CIK Pushback.

[Drawing_2d.pdf](#)

[Drawing_2c.pdf](#)

El uso de los siguientes artículos homologados es obligatorio para la competición del campeonato Rok Cup Colombia:

- El carenado frontal debe ser un carenado delantero homologado CIK
- El hardware de montaje del carenado debe ser un kit de montaje del carenado delantero homologado de la homologación de carrocería período 2015 - 2020.

El bumper delantero debe fijarse al kart con el kit de montaje de carenado frontal con el sello CIK, con la flecha estampada hacia arriba. Debe ser posible que el carenado frontal se mueva libremente hacia atrás en la dirección del chasis sin ninguna obstrucción de ninguna parte que pueda restringir el movimiento. Queda terminantemente prohibido cualquier trabajo mecánico u otra intervención para maximizar la fricción de los parachoques delanteros.

- Los pilotos deben ingresar al área de la pregrilla oficial con el carenado frontal "PBB" separado de su kart.
- El piloto, o mecánico, debe colocar el carenado frontal "PBB" sin el uso de herramientas y bajo la supervisión de los oficiales de la pregrilla.

- El oficial de la pregrilla tiene el derecho de inspeccionar el carenado delantero "PBB" para ver si hay modificaciones o desgaste excesivo y el cumplimiento lo determinan los oficiales de ROK Cup Colombia.
- Debe haber un espacio libre en todos los puntos entre los parachoques delanteros (tubos superior e inferior) y el carenado delantero de 27 mm (1.063 pulgadas) en todo momento.

El carenado delantero debe estar en la posición correcta en todo momento durante los elementos competitivos (ver dibujos técnicos CIK 2c y 2d). Si un conductor u otra persona vuelve a colocar un carenado delantero que no estaba colocado correctamente antes de que el piloto cruce la báscula e informe a Tech, el conductor será descalificado de ese elemento competitivo.

1.4.22 Penalizaciones de CIK Push Back Bumper

La bandera negra con un disco naranja (bandera hamburguesa) no le será mostrado} a un piloto si el carenado delantero "PBB" del conductor ya no está en la posición correcta.

Si el carenado delantero "PBB" ya no está en la posición correcta después de la carrera con un lado empujado, se impondrá automáticamente una advertencia al conductor.

Si el carenado delantero "PBB" ya no está en la posición correcta después de la carrera con ambos lados empujados hacia adentro, una penalización de tiempo de 5 segundos se impondrá automáticamente al piloto. La sanción no puede ser protestada ni apelada.

El carenado delantero debe estar en la posición correcta en todo momento durante los elementos competitivos (ver dibujos técnicos CIK 2c y 2d). Si un conductor u otra persona vuelve a colocar un carenado delantero que no estaba correctamente posicionado antes de que el piloto cruce la báscula e informe a Tech, los conductores estarán descalificados de esa sesión competitiva.

1.5 Llantas

1.5.1 Rok Cup Colombia está restringido a Llantas LeVanto SOLAMENTE, a menos que se indique lo contrario. Los siguientes neumáticos son permitidos:

Neumáticos Slick: LeVanto RWT	4,5 / 10,0 -----	5 + 7,1 / 11,0 -----	5
Neumáticos de lluvia: MG WT	4,0 / 10,0 -----	5 + 6,0 / 11,0 -----	5

Por razones de circunstancias imprevistas, a la sola discreción de Rok Cup Colombia, se podría declarar una marca, compuesto o tamaño de llanta diferente para un evento específico y/o para una clase específica.

1.5.2 El diámetro exterior máximo de la rueda delantera es de 280 mm. El diámetro exterior máximo de la rueda trasera es de 300 mm. El ancho máximo de la rueda delantera es de 135 mm. El ancho máximo de una rueda trasera es de 215 mm. Para la clase Micro / Mini Rok, el diámetro exterior máximo de las ruedas delanteras y traseras es de 280 mm y el ancho máximo de las ruedas delanteras y traseras es de 135 mm.

1.5.3 Está prohibido cualquier tipo de tratamiento o modificación de neumáticos. Calentar o calentar neumáticos en boxes y/o pregrilla.

1.5.4 A sola decisión del Director de Carrera y/o Rok cup Colombia, se puede imponer parque cerrado para llantas.

1.5.5 Los pilotos tienen prohibido reemplazar neumáticos durante el Evento. Las asignaciones de neumáticos serán determinadas por el organizador del evento.

Estos serán los únicos neumáticos aprobados para el Evento a menos que el Director de Carrera anuncie la asignación de neumáticos adicionales por razones de seguridad.

1.5.6 Todas las llantas para lluvia o secas deben enviarse para ser marcadas y/o escaneadas en el mostrador de llantas, si se solicita, y SOLAMENTE a la hora designada según el calendario del evento y otros anuncios.

1.5.7 Todos los neumáticos oficiales de eventos secos y mojados deben tener códigos de barras.

1.6 ACEITE

1.6.1 Está restringido a ENI KART 2T SOLAMENTE.

1.7 GASOLINA

1.7.1 Será informado en el reglamento particular de cada evento.

1.7.2 Aceite y gasolina es la UNICA combinación permitida.

1.7.3 Los comisarios técnicos de Rok Cup Colombia tienen derecho a realizar cualquier tipo de prueba de combustible a cualquier competidor en cualquier momento durante el Evento y sin ningún motivo en particular.

1.7.4 La prueba de combustible se llevará a cabo por comparación. El Participante declarará el tipo de porcentaje utilizado si lo solicitan los Oficiales Técnicos de la Rok Cup Colombia.

1.7.5 El procedimiento de prueba de combustible será determinado por los comisarios técnicos.

1.7.6 No pasar la prueba de combustible resultará en la descalificación del evento.

1.7.7 Los resultados de las pruebas de combustible son definitivos.

1.7.8 Rok Cup Colombia se reserva el derecho de enjuiciar con toda la extensión de la ley a cualquier competidor que se encuentre usando cualquier producto conocido como causante de cáncer listado por la EPA.

1.7.9 A sola decisión del Director de Carrera y/o Rok Cup Colombia se puede imponer parque cerrado de combustible.

1.8 VARIOS

1.8.1 Los materiales compuestos están prohibidos, excepto el asiento, la bandeja del piso y la protección de la cadena.

1.8.2 Dispositivos de adquisición de datos capaces de registrar y mostrar datos SOLAMENTE están permitidos.

1.8.3 Está prohibido cualquier sistema capaz de modificar mezclas de relación de combustible, tracción, acelerador, tiempo de encendido, etc.

1.8.4 Todos los pilotos pueden utilizar un máximo de dos cámaras. Todas las cámaras deben estar atadas, no pueden montarse más alto que el volante, no pueden montarse en cascos, carenajes laterales, spoiler delantero en ningún momento. Las cámaras deben estar claramente marcadas con el nombre del piloto y el número de teléfono de contacto.

1.8.5 Si el montaje de cualquier dispositivo es considerado peligroso por los comisarios técnicos de Rok Cup Colombia, pueden solicitar que se retiren dichos dispositivos.

1.8.6 Está prohibida la comunicación hacia / desde el controlador y / o dispositivos de adquisición de datos a través de radio / telemetría o cualquier otro sistema.

1.8.7 No se permite en ningún momento derrames de líquidos de ningún tipo sobre la pista. Los recuperadores son OBLIGATORIOS. El derrame de líquido de cualquier tipo resultará en una bandera negra.

1.8.8 Los transponder deben ubicarse según el posicionamiento CIK / ABM: En el respaldo del asiento a una altura de 25 cm +/- 5cm del asfalto, sin obstrucciones.

1.8.9 Los transponder serán OBLIGATORIOS como se indica en el horario. Es responsabilidad del piloto asegurarse de que el transponder esté correctamente montado. Si el transponder no funciona en ninguna sesión competitiva, el piloto comenzará desde última posición para el siguiente heat competitivo.

1.8.10 No se puede agregar iluminación de ningún tipo a ningún kart para ninguna sesión oficial o no oficial en la pista. La iluminación de cualquier pantalla de datos debe ser la proporcionada por el fabricante y no puede ser alterada de ninguna manera.

1.8.11 Números: números de carreras se DEBE mostrar en los cuatro lados del kart. Los números DEBEN ser fácilmente legibles y en estilo de ARIAL NEGRILLA. El fondo amarillo y el número negro.

MICRO ROK	1 -- 99
MINI ROK	100 – 199
JUNIOR ROK	200 – 299
SENIOR ROK	300 – 399
MASTER ROK	400 – 499
SHIFTER SENIOR	500 – 599
SHIFTER MASTER	600 -- 699

2. APÉNDICE TÉCNICO

MINI ROK

1. Sistema de combustible:

- A. Todos los componentes del sistema de combustible deben utilizarse tal como se suministran.
- B. No se permiten componentes adicionales.
- C. Cualquier filtro de combustible, si se utiliza, debe colocarse entre el tanque de combustible y la bomba de combustible original.
- D. Los tubos de ventilación son opcionales, pero los accesorios deben permanecer en el carburador.

E. La bomba de combustible debe estar montada en el motor.

F. Se puede instalar una "Y" o "T" en la línea de combustible entre la bomba de combustible y la entrada de combustible al carburador para facilitar la instalación de una línea de retorno al tanque de combustible. La "Y" o la "T" deben tener los mismos diámetros interiores para las 3 conexiones.

2. Carburador:

A. Dell'Orto PHBG 18 BS.

B. Los únicos cambios permitidos en el carburador Dell'Orto PHBG 18 BS son el jet principal y la posición del clip de la aguja. No se permite ningún otro cambio o modificación.

C. Solo se permiten piezas OEM Dell'Orto y deben ser del mismo tipo y tamaño que se suministraron originalmente.

D. Todos los jets deben ser jets Dell'Orto originales.

E. Los números estampados en las piezas NO garantizan la precisión de la pieza.

F. Configuración estándar de Dell'Orto PHBG 18 BS:

-Slide: #40

-Needle: W23

-Outer pilot: #60

-Inner pilot: #50

-Emulsion tube: 266AN

-Floats: 4gm

-Maximum venturi size: 18mm.

3. Filtro de aire:

A. El inserto de filtro de aire de espuma es PROHIBIDO

B. Las abrazaderas de la caja de aire DEBEN estar apretadas.

C. el filtro de aire no debe contener agujeros adicionales.

D. No se permite ninguna forma externa de conductos de aire que fuercen el aire dentro del filtro de aire.

E. Se permite la protección plástica en condiciones de lluvia.

F. No se permite cortar ni modificar el caucho del filtro de aire.

4. Bobina:

A. Debe montarse en el motor.

B. Debe usar embobinado como se suministra.

5. Arnés de cableado:

A. Debe utilizar todos los componentes suministrados.

- B. No se permiten componentes adicionales.
- C. Debe utilizar botones originales y/o los autorizados por la organización.
- D. Si algún cable está dañado o cortado, el acoplamiento de cables se puede utilizar para reparar solo el área del cable cortado.
- E. Reemplazar los extremos del arnés es aceptable con una pieza similar.

6. Batería:

- A. La batería debe tener las mismas dimensiones físicas que la batería suministrada.
- B. La batería debe caber dentro de la caja de batería suministrada.
- C. La caja de la batería debe estar unida al marco.
- D. Solo se permite una batería secundaria para alimentar sistemas de datos: Mychron, Unipro, Alfano, etc.

7. Bujía:

- A. Solo se permiten los NGKB10EG. Debe ser original y no se permiten modificaciones.
- B. La arandela de bujía o el sensor del indicador de temperatura del cabezal suministrados originalmente deben estar colocados.
- C. El capuchon de la bujía debe ser la suministrada.

8. Tubo de escape:

- A. Sin tratamiento de ningún tipo.
- B. No se permite ningún tipo de envoltura térmica.
- C. Las dimensiones internas no se pueden alterar debido a la oxidación.
- D. Sin modificaciones en la tapa del extremo del silenciador.
- E. Sensor de temperatura de escape:
 - I. Se permite un sensor de temperatura de escape.
 - II. Solo se puede perforar un orificio en el tubo de escape para el sensor.
 - III. No se requiere una ubicación específica para el sensor de temperatura de escape.
 - IV. Cualquier orificio que no se esté utilizando debe estar completamente tapado si no se está utilizando el sensor de escape.
- F. Escape DEBE permanecer intactos, según lo dispuesto por el fabricante. No se permiten grietas y/o soldaduras.

9. Clutch:

- A. Componentes del clutch no DEBE contener cantidades significativas de ningún tipo de aceite o grasa.

B. Es obligatorio utilizar la tapa que proporciona Vortex de la campana del embrague.

10. Tiempo de encendido:

A. Estándar (3 mm.) +/- 1 mm.

11. Modificaciones externas:

A. Cualquier modificación que claramente no se mencione en este documento no se considerará legalmente aceptable.

12. Chasis

A. Distancia entre ejes 900 mm o 950 mm SOLAMENTE.

11. Vortex

A. Piñón del motor: Vortex 10T solamente.

MICRO ROK

Todas las reglas, regulaciones, tamaños y medidas según Mini Rok, excepto:

1. Relación: 10/80
2. Escape: Restrictor según Homologación.

ROK GP Junior - Senior - Master

1. Sistema de combustible:

A. Todos los componentes del sistema de combustible deben utilizarse tal como se suministran.

B. No se permiten componentes adicionales.

C. Cualquier filtro de combustible, si se utiliza, debe colocarse entre el tanque de combustible y la bomba de combustible original.

D. La bomba de combustible debe estar montada en el motor.

E. Se puede instalar una "Y" o "T" de plástico en la línea de combustible entre la bomba de combustible y la entrada de combustible al carburador para facilitar la instalación de una línea de retorno al tanque de combustible. La "Y" o la "T" deben tener los mismos diámetros interiores para las 3 conexiones.

2. Carburador:

A. Dell'Orto VSHH 30.

B. Los únicos cambios permitidos en el carburador Dell'Orto VSHH 30 son el jet principal y la posición del clip de la aguja. No se permite ningún otro cambio o modificación.

C. Las abrazaderas del filtro de aire del carburador deben usarse como se suministran.

D. Solo se permiten piezas OEM Dell'Orto y deben ser del mismo tipo y tamaño que se suministraron originalmente.

E. Todos los jets deben ser jets Dell'Orto originales.

F. Los números estampados en las piezas NO garantizan la precisión de la pieza.

G. Configuración estándar de Dell'Orto VHS 30:

-Slide: #40

-Needle: K33

-Outer pilot: #60

-Inner pilot: CD1 (B45 es permitido).

-Emulsion tube: DP268

-Floats: 4gm

-Maximum venturi size: 30mm

3. Filtro de aire:

A. El inserto de filtro de aire de espuma es PROHIBIDO

B. Las abrazaderas de la caja de aire DEBEN estar apretadas.

C. el filtro de aire no debe contener agujeros adicionales.

D. No se permite ninguna forma externa de conductos de aire que fuercen el aire dentro de el filtro de aire.

E. Se permite la protección plástica en condiciones de lluvia.

F. No se permite cortar ni modificar el caucho del filtro de aire.

4. Bobina:

A. Debe montarse en el motor.

B. Debe usar embobinado como se suministra.

5. Arnés de cableado:

A. Debe utilizar todos los componentes suministrados.

B. No se permiten componentes adicionales.

C. Debe utilizar botones originales y/o los autorizados por la organización.

D. Si algún cable está dañado o cortado, el acoplamiento de cables se puede utilizar para reparar solo el área del cable cortado.

E. Reemplazar los extremos del arnés es aceptable con una pieza similar.

6. Batería:

A. La batería debe tener las mismas dimensiones físicas que la batería suministrada.

- B. La batería debe caber dentro de la caja de batería suministrada.
- C. La caja de la batería debe estar unida al marco.
- D. Solo se permite una batería secundaria para alimentar sistemas de datos: Mychron, Unipro, Alfano, etc.

7. Bujía:

- A. Solo se permiten los NGKB10EG. Debe ser original y no se permiten modificaciones.
- B. La arandela de bujía o el sensor del indicador de temperatura del cabezal suministrados originalmente deben estar colocados.
- C. El capuchon de la bujía debe ser la suministrada.

8. Tubo de escape:

- A. Sin tratamiento de ningún tipo.
- B. No se permite ningún tipo de envoltura térmica.
- C. Las dimensiones internas no se pueden alterar debido a la oxidación.
- D. Sin modificaciones en la tapa del extremo del silenciador.
- E. Sensor de temperatura de escape:
 - I. Se permite un sensor de temperatura de escape.
 - II. Solo se puede perforar un orificio en el tubo de escape para el sensor.
 - III. No se requiere una ubicación específica para el sensor de temperatura de escape.
 - IV. Cualquier orificio que no se esté utilizando debe estar completamente tapado si no se está utilizando el sensor de escape.
 - V. Escape DEBE permanecer intactos, según lo dispuesto por el fabricante. No se permiten grietas y / o soldaduras.

9. Cabecera de escape:

- A. Según Expediente de Homologación.
- B. Restrictor JUNIOR ROK según Homologación.
- C. Los encabezados no se pueden agrietar ni tener fugas.
- D. Se usará un medidor de pasa-no pasa para controlar los cabezales de los restrictores. Se permite limpiar los cabezales del restrictor con scotch brite y solventes.

10. Clutch:

- A. Componentes del clutch no DEBE contener cantidades significativas de ningún tipo de aceite o grasa.
- B. Es obligatorio utilizar la tapa que proporciona Vortex de la campana del embrague.

11. Tiempo de ignición:

A. Estándar (2.5 mm.) +/- 0.5 mm.

12. Modificaciones externas:

A. Cualquier modificación que claramente no se mencione en este documento no se considerará legalmente aceptable.

13. Sistema de refrigeración:

A. Debe ser original tal como se suministra.

B. Se permite una soldadura menor para cubrir pequeños agujeros.

C. Se pueden usar soportes de montaje metálicos adicionales para asegurar el radiador.

D. Todos los radiadores DEBE montarse en el lado izquierdo del conductor y colocarse sobre el bastidor del chasis

E. No es obligatorio utilizar termostato pero si se utiliza debe ser OTK W866.

F. Si no usa termostato, solo se permite la división para un sensor de temperatura del agua. Los motores refrigerados por agua podrán utilizar el sistema de calentamiento de agua Hot Head

14. Bomba de agua:

A. SOLAMENTE se puede usar una bomba de agua

B. Bomba de agua externa DEBE estar ubicado en el tubo transversal del chasis debajo del asiento.

C. La bomba de agua debe ser accionada por correa por el eje y no puede ser accionada eléctricamente de ninguna manera o forma.

D. Se permiten aditivos sin glicol para la lubricación.

15. Reeds

A. SOLO se permiten REEDS suministradas por Vortex.

16. Válvula de potencia:

A. Solo las tapas de válvulas de potencia corta de estilo nuevo son legales. Parte # W10172 / GP

SHIFTER ROK**1. Sistema de combustible:**

A. Todos los componentes del sistema de combustible deben utilizarse tal como se suministran.

B. No se permiten componentes adicionales.

C. Cualquier filtro de combustible, si se utiliza, debe colocarse entre el tanque de combustible y la bomba de combustible original.

D. La bomba de combustible debe estar montada en el motor.

E. Se puede instalar una "Y" o "T" de plástico en la línea de combustible entre la bomba de combustible y la entrada de combustible al carburador para facilitar la instalación de una línea de retorno al tanque de combustible. La "Y" o la "T" deben tener los mismos diámetros interiores para las 3 conexiones.

2. Carburador:

A. Dell'Orto VSHH 30

B. Los únicos cambios permitidos en el carburador Dell'Orto VSHH 30 son el jet principal y la posición del clip de la aguja. No se permite ningún otro cambio o modificación.

C. Todas las piezas originales deben estar en el carburador y permanecer en stock.

D. Solo se permiten piezas OEM Dell'Orto y deben ser del mismo tipo y tamaño que se suministraron originalmente.

E. Los números estampados en las piezas NO garantizan la precisión de la pieza.

F. Configuración estándar de Dell'Orto VSHH 30:

- Slide: #40
- Needle: K98
- Outer pilot: #60
- Inner pilot: B45
- Emulsion tube: ONLY DP268
- Floats: 4gm
- Maximum venturi size: 30mm
- 250 or 300 needle seat

3. Filtro de aire

A. El inserto de filtro de aire de espuma es PROHIBIDO

B. Las abrazaderas de la caja de aire DEBEN estar apretadas.

C. El filtro de aire no debe contener agujeros adicionales.

D. No se permite ninguna forma externa de conductos de aire que fuercen el aire dentro del filtro de aire.

E. Se permite la protección plástica en condiciones de lluvia.

F. No se permite cortar ni modificar el caucho del filtro de aire.

4. Bobina:

A. Debe montarse en el motor.

B. Debe usar embobinado como se suministra.

5. Bujía:

- A. Solo se permiten los NGK B10EG. Debe ser original y no se permiten modificaciones.
- B. La arandela de bujía o el sensor del indicador de temperatura del cabezal suministrados originalmente deben estar colocados.
- C. La tapa de la bujía debe ser la suministrada.

6. Tubo de escape:

- A. Sin tratamiento de ningún tipo.
- B. No se permite ningún tipo de envoltura térmica.
- C. Las dimensiones internas no se pueden alterar debido a la oxidación.
- D. Sin modificaciones en la tapa del extremo del silenciador.
- E. Sensor de temperatura de escape:
 - I. Se permite un sensor de temperatura de escape.
 - II. Solo se puede perforar un orificio en el tubo de escape para el sensor.
 - III. No se requiere una ubicación específica para el sensor de temperatura de escape.
 - IV. Cualquier orificio que no se esté utilizando debe estar completamente tapado si no se está utilizando el sensor de escape.
 - V. Escape DEBE permanecer intactos, según lo dispuesto por el fabricante. No se permiten grietas y / o soldaduras.

7. Silenciador de escape:

- A. Sin tratamiento de ningún tipo.
- B. No se permite ningún tipo de envoltura térmica.
- C. Las dimensiones internas no se pueden alterar debido a la oxidación.
- D. No se puede agrietar ni tener fugas.
- E. El embalaje debe estar en su lugar y en buenas condiciones.

8. Tiempo de ignición:

- A. Estándar (1,5 mm.) +/- 1 mm.

9. Modificaciones externas:

- A. Cualquier modificación que claramente no se mencione en este documento no se considerará legalmente aceptable.

10. Sistema de refrigeración:

- A. Debe ser original para karting.

- B. Pueden usarse soportes de montaje metálicos adicionales para asegurar el radiador.
- C. No es obligatorio utilizar termostato.
- D. No se permite ninguna forma de intercambio de calor en las mangueras de agua.
- E. No se permite ningún po de calentador de agua o calentador de motor.
- F. No se permiten líquidos a base de glicol.

11. Bomba de agua:

- A. SOLAMENTE se puede utilizar una bomba de agua.
- B. La bomba de agua externa DEBE estar ubicada en el tubo transversal del chasis debajo del asiento.
- C. La bomba de agua debe ser accionada por correa por el eje y no puede ser accionada eléctricamente de ninguna manera, forma o forma.

12. Montaje del motor:

- A. El soporte del motor para la palanca de cambios no tiene que ser como se suministra, pero debe ser de dimensiones, construcción y material similares al soporte del motor suministrado.

13. Reeds

- A. SOLAMENTE Se permiten reeds suministradas por vortex.

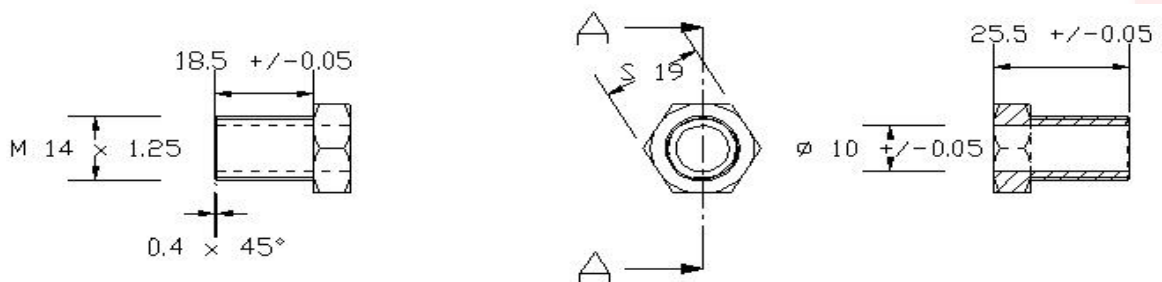
PROCEDIMIENTO DE COMPROBACIÓN DEL VOLUMEN DE LA CÁMARA DE COMBUSTIÓN

1. Haga desmontar el motor del chasis; a menos que el director técnico indique lo contrario.
2. Esperar hasta que el motor esté a temperatura ambiente (obligación del organizador de suministrar ventiladores de refrigeración especiales);
3. Retire la bujía (compruebe la dimensión de 18,5 mm)
4. Inserte una herramienta (INSERTO) CIK CC certificada en lugar de la bujía, el inserto debe fijarse en la culata de la misma manera que la bujía de 18,5 mm.
5. Coloque el pistón en el punto muerto superior
6. Asegúrese de que el motor esté nivelado
7. Con una bureta de laboratorio con escala graduada (mecánica grado A o electrónica) llene la cámara de combustión con OIL tipo: "MARVEL MISTERY OIL", hasta que el líquido roza el borde superior del inserto.
8. El volumen medido entonces debe ser el establecido por ROK CUP COLOMBIA descrito en la siguiente tabla de cada categoría:
9. En caso de discrepancia del valor medido, el procedimiento se realizará una vez más.

Tabla del valor mínimo del volumen de la cámara de combustión de todas las clases.

Clases	Volumen de la camera di combustione	
MINI	4,8cm ³ . + insertar 2 cm ³	6,8 cm ³ Min.
GP	7,5cm ³ + inserto 2 cm ³	9,5 cm ³ Min.
SHIFTER	11 cm ³ + inserto 2 cm ³	13 cm ³ Min.

Inserto Dimensioi

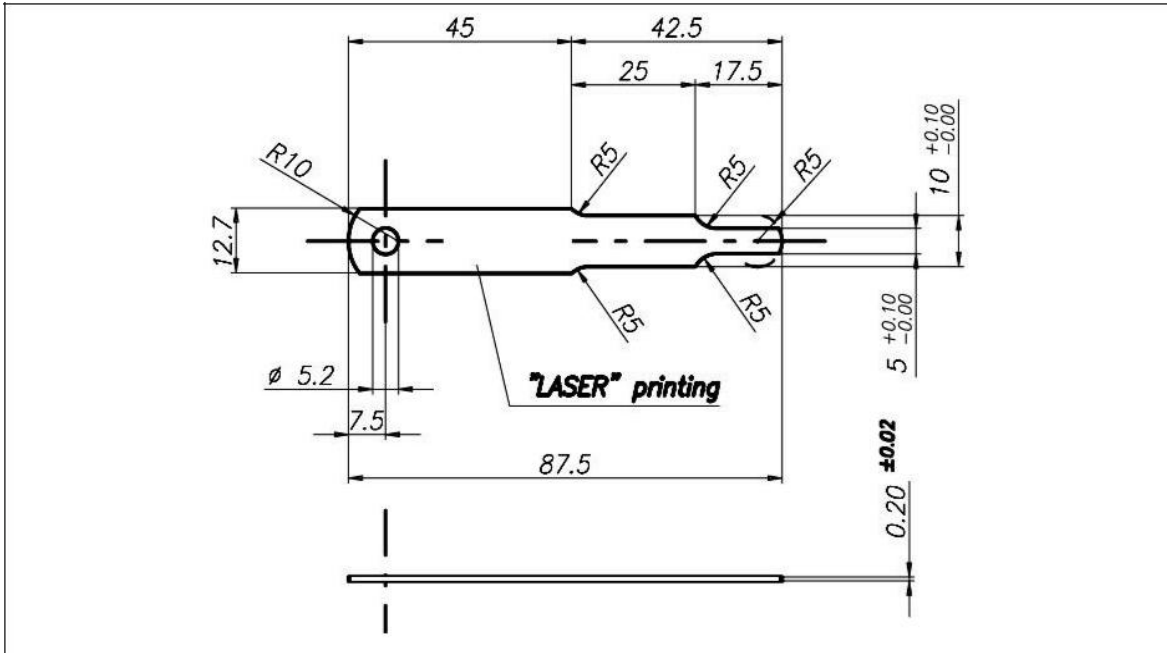


$$\text{INSERT VOLUME} = \pi \times 2,55 / 4 = 2 \text{ cm}^3 \text{ (cc)}$$

MEDIDOR DE DISTRIBUCIÓN DEL MOTOR.

Para todas las categorías de Rok donde se prevé control, el ángulo de descarga, succión, decantación y salto debe medirse con un espesor de 0,20 mm, teniendo un ancho de 5 mm (según dibujo).

La lectura se realiza mediante una pantalla digital con un dispositivo de medición codificador, o con un disco graduado con un diámetro mínimo de 200 mm.



CONTROL DE ESPACIO DE ADMISIÓN DEL MOTOR MINI ROK

<p>1</p>	<p>2</p>
<p>GIRE EN SENTIDO HORARIO Y LEVANTE EL PISTÓN PARA PERMITIR LA INSERCIÓN DEL INDICADOR DEL SENSOR CONTRA EL BORDE INFERIOR DEL ESCAPE.</p>	<p>Gire en sentido contrario a las agujas del reloj y baje el pistón hasta que se encuentre con el manómetro que descansa en el borde de escape, en este ETAPA FIJAR LA ESCALA EN LA POSICIÓN DE 0 GRADOS.</p>
<p>3</p>	<p>4</p>
<p>Suelte el manómetro del sensor y, girando en sentido antihorario, baje el pistón para permitir la inserción del sensor debajo del borde superior del escape.</p>	<p>GIRE EN SENTIDO HORARIO PARA LEVANTAR EL PISTÓN HASTA QUE SE ENCUENTRE CON EL INDICADOR DE SENSIBILIDAD QUE SE APOYA EN EL BORDE DEL ESCAPE. EN ESTA ETAPA COMPRUEBE QUE EL BORDE DE DESPLAZAMIENTOS DEL VERNIER COINCIDAN NO MENOS DE 31 GRADOS.</p>

CONTROL TÉCNICO DEL CLUTCH

Los siguientes controles de embrague están permitidos para todas las categorías con motores ROK:

- desde un punto muerto antes de la carrera y al final de la carrera, para comprobar el primer avance del embrague a 4000 rpm (tras comprobar la masa total); el embrague debe estar en transmisión directa al 100% al mínimo de 5000 rpm en todas las condiciones.

Los siguientes controles de embrague están permitidos para todas las categorías con motores MICRO y MINI ROK:

- desde una parada en la pre carrera y al final de la carrera, para comprobar el primer avance del embrague a 3500 rpm (después de comprobar la masa total); el embrague debe estar en transmisión directa al 100% a un mínimo de 4000 rpm en todas las condiciones.

COMISARIO TÉCNICO

Los procedimientos técnicos para la verificación del motor y/o cualquier otro detalle deben ser realizados únicamente por los comisarios de carrera designados por ROK CUP COLOMBIA. para el cumplimiento de lo indicado en el REGLAMENTO TÉCNICO 2021; Para cualquier reclamación y/o apelación nos remitimos a lo indicado al respecto en el REGLAMENTO DEPORTIVO NACIONAL.

ROPA TÉCNICA

1. SOLO se permiten cascos con los siguientes estándares mínimos:

Snell: K o M2010 (exp. 20/12/21); SA2010 (exp. 20/12/21); SAH2010 (exp. 20/12/21); CMS o CMR 2016 (exp. 20/12/26); SA 2015 20/12/26

SFI: 24.1 / 2010 (casco juvenil / exp 12/20/21); 31.1 / 2010 (exp. 20/12/21); 41.1 / 2010 (exp. 20/12/24) FIA: 8859 --- 2015 (exp. 20/12/25); 8860 --- 2010 (exp. 20/12/21);

2. Monos de carreras: obligatorio, con una homologación vigente CIK / FIA válida ÚNICAMENTE.

3. Guantes: para carreras con un alto grado de resistencia a la abrasión.

4. Calzado: DEBE cubrir todo el tobillo y DEBE estar diseñado y fabricado para carreras.

5. Protección de cuello: obligatoria para Micro Rok, Mini Rok y Junior Rok. La pérdida o falta de protección para el cuello durante la práctica, clasificación, eliminatorias, pre-final y / o final resultará en una bandera negra.

6. Protector de pecho: obligatorio para pilotos menores de 13 años.

FIN