



Reglamento Técnico

REGLAMENTO TÉCNICO DE LA COPA ROK COLOMBIA 2024

Tabla de contenido

1. KARTS Y EQUIPOS ELEGIBLES

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

2. APÉNDICE TÉCNICO

MINI ROK	8/9
MICRO ROK	9
ROK GP	12/11/13
SHIFTER ROK	13/14
PROCEDIMIENTO DE CAMARA DE VOLUMEN VERIFICAR	15
DISTRIBUCIÓN DEL MOTOR MESURUNG	15/16
VERIFICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE EMBRAGUE	18
OFICIAL TÉCNICO	18
ROPA TÉCNICA	18/19

1. KARTS Y EQUIPOS PERMITIDOS

1.1 General:

El Promotor se reserva el derecho de realizar cambios en los productos proporcionados a los Participantes tales como, entre otros, aceite, neumáticos, combustible, etc. Cualquier cambio se comunicará con anticipación, cuando sea posible o mediante el “Reglamento particular de cada válida”.

1.2 Estructura de clases

Clase	Edad	Peso	Motor	Ancho trasero	Otro
Micro Rok	7/10	105 kilos.	Mini Rok	MÁXIMO 1100 mm	Piñón fijo 10/82 Restrictor de escape.
Mini Rok	9/13	110 kilos	Mini Rok	MÁXIMO 1100 mm	Piñón fijo 10/82
Junior Rok	11/15	145 kilos	Rok Gp	MÁXIMO 1400 mm	Piñón fijo 11 Restrictor de escape.
Senior Rok	14+	160 kilos	Rok Gp	MÁXIMO 1400	Piñón fijo 11
Super Rok	28+	170 kilos	Rok Gp	MÁXIMO 1400	+85 kilos de peso
Rok Shifter Senior	15+	180 kilos	Shifter Rok	MÁXIMO 1400	
Rok Shifter Master	28+	180 kilos	Shifter Rok	MÁXIMO 1400	+85 kilos de peso

1.3 motores

Regla de reclamo de motor

Cualquier competidor que participe en el evento puede comprar cualquier motor que participe en un evento promocionado por Rok Cup Colombia. El competidor deberá estar registrado para el evento y en la misma categoría, y únicamente al final del evento.

Rok Cup Colombia, tiene el primer derecho de rechazo sobre cualquier reclamación y puede reclamar cualquier motor en cualquier momento. La tarifa es el precio minorista del motor más \$500 (quinientos usd). La parte reclamada recibirá la tarifa de reclamación y un nuevo motor de ROK CUP. El reclamante recibirá el paquete completo del motor como lo recibiría en una nueva compra. Negarse a vender resultará en la descalificación del evento, la pérdida de todos los puntos del evento, además de que ese motor no se permitirá registrar en un evento Rok Cup de la temporada por ningún competidor.

Todas las tarifas de reclamo DEBEN pagarse en su totalidad, en efectivo o tarjeta de crédito con un recargo del 7%, el formulario y pago se debe entregar a los comisarios técnicos y ellos deben devolver el motor a su configuración de fábrica (configuraciones de encendido y carburador) antes de entregárselo al nuevo propietario. El motor se debe entregar completo (Motor, carburador, filtro, arnés, exosto). La organización se tomara un plazo máximo de 10 días hábiles para la entrega del nuevo motor.

1.3.1 El campeonato Rok Colombia está restringida a motores Vortex ROK (respetando la Ficha de Homologación) ÚNICAMENTE. Ver sólo www.rokcupcolombia.co para archivos de Homologaciones correspondientes.

1.3.2 Los motores DEBEN funcionar 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 de válida”.

1.3.3 Los funcionarios técnicos de la Federación Colombiana de Karts tienen derecho a inspeccionar cualquier motor o pieza en cualquier momento durante el evento y sin ningún motivo en particular.

1.3.4 Los Oficiales Técnicos de la Federación Colombiana de Karts tienen el derecho de solicitar, en cualquier momento durante el evento y sin ningún motivo particular, para que los competidores intercambien piezas del motor (es decir, entre otras, embrague, 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 cambio de piezas, resultará en la descalificación del Evento.

1.3.6 Los Oficiales Técnicos de la Federación Colombiana de Karts tienen derecho a solicitar que los pilotos, en cualquier momento durante el Evento y sin ningún motivo, demuestren el arranque del motor a bordo. No válido para ROK Shifter.

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 declare el sellado del motor, el marcado convencional de los motores se realizará después de la calificación.

1.3.9 A cada piloto se le permitirá sellar y utilizar un motor por carrera a partir de la sesión de clasificación oficial. El participante debe ingresar el número de sello del motor en el formulario Pre-Tech ANTES del inicio de la clasificación.

1.3.10 Si es necesario reparar los motores, el participante o su mecánico deben tomar todas las medidas necesarias para reemplazar las piezas dañadas, dentro del parque cerrado y en presencia de un comisario Técnico. En este caso, el Conductor conservará suposición actual para el próximo evento competitivo.

1.3.11 El Participante, si no puede tomar todas las medidas necesarias para reparar o reemplazar piezas dañadas en el motor, se le permitirá reemplazar el motor dañado con un nuevo motor para la competición. También se deberá llenar y presentar al Director Técnico un formulario de "CAMBIO DE MATERIAL".

En este caso, se requerirá que el piloto comience desde la parte trasera del campo durante el próximo evento competitivo y ambos motores originales y de repuesto están sujetos a una inspección técnica completa. El motor averiado deberá permanecer en el área de Inspección Técnica hasta que sea liberado por el comisario Técnico.

1.3.12 Si el participante decide utilizar un segundo motor para el Evento para mejorar el rendimiento: 1) el segundo motor debe declarar sellado (si corresponde), 2) su motor original debe dejarse con el Director Técnico de ROK CUP y ambos motores están sujetos a sellado e inspección técnica, y 3) el competidor comenzará la siguiente sesión cronometrada o evento competitivo en la última posición.

1.4 Chasis

1.4.1 ROK Cup Colombia está ABIERTA a cualquier chasis con la homologación CIK/FIA actual o la homologación CIK/FIA del período anterior (incluidos frenos y carrocería) y que cumplan con el Reglamento Técnico CIK/FIA.

Se aceptan chasis de producción no homologados por la FIA y aprobados por la Federación Colombiana de Karts, para carreras de velocidad en asfalto. Cada piloto tendrá derecho a presentar un (1) chasis para el evento, estando prohibido el cambio de chasis entre conductores. Si un chasis (bastidor) está dañado sin posibilidad de reparación, según lo determine un comisario técnico de la Federación Colombiana de karts un participante puede cambiar el chasis. La penalización será comenzar desde atrás en el evento final de su categoría (independientemente de cuándo se dañe el chasis).

1.4.2 Las siguientes piezas DEBEN asegurarse de forma segura con alambre, guaya, anillos elásticos, nylocks o tuercas de seguridad metálicas.

- Pedal de freno al chasis.
- Varillas de freno (ambos extremos).
- Cilindro maestro al chasis.
- Pinza de freno al eje del chasis (SÓLO palancas de cambio).
- Disco de freno al cubo del freno (solo contratuercas metálicas).
- Pesa hasta 5 libras con un solo perno de 8 mm; más de 5 libras requieren dos (2) pernos de 8 mm (deben tener doble tuerca), se deben utilizar arandelas de aluminio o acero de 35 mm de diámetro mínimo para evitar que el asiento se rompa. Peso debe ser de color blanco y debe contener el número de kart.
- Columna de dirección al chasis.
- Buje del volante.
- Cubo del volante a la columna de dirección.
- Tirantes en ambos extremos.
- Pedal del acelerador al chasis.

1.4.3 El diámetro máximo para el eje trasero es de 50 mm, espesor mínimo de 1,9 mm. Diámetro máximo para Micro/Mini El eje trasero ROK es de 30 mm. El eje trasero DEBE ser de acero magnético.

1.4.4 Se requieren parachoques para protección delantera, trasera y lateral. Los parachoques delanteros y

laterales DEBEN estar hechos de material acero magnético, los parachoques traseros DEBEN ser de plástico. Para todas las categorías DEBEN estar homologados con los chasis.

1.4.5 El panel del piso DEBE estar hecho de un material rígido y debe extenderse desde el puntal central del bastidor del chasis hasta el riel frontal del bastidor del chasis. DEBE tener un borde lateral para evitar que los pies del conductor se deslicen del piso. SÓLO se permiten agujeros de fijación. SOLO se permite un orificio de máximo 35 mm para acceder a la columna de dirección.

1.4.6 La carrocería DEBE tener homologación CIK/FIA válida. El trabajo de la carrocería debe realizarse tal como se suministra y en buen estado de funcionamiento no (agujeros, rasgaduras, roturas) no se permiten modificaciones. Ancho mínimo del parachoques trasero (Mini 1040) (todos los demás 1340). En ningún momento el neumático trasero romperá la superficie del parachoques trasero.

1.4.7 La transmisión DEBE ser sólo a las ruedas traseras. Queda prohibido cualquier tipo de diferencial.

1.4.8 Se requiere protector de cadena. Es obligatoria una protección total que cubra totalmente los piñones delanteros y traseros y la cadena. Los shifter requieren cobertura trasera.

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

1.4.10 Los frenos DEBEN tener homologación CIK/FIA válida

1.4.11 NO se permiten pastillas de freno de carbono.

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

1.4.13 La dirección DEBE ser controlada 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. Es posible que no se puedan lograr ángulos con arandelas.

1.4.14 El aro principal del volante DEBE ser de acero o aluminio. La 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 una curva o frenar. Los soportes de los asientos DEBEN montarse utilizando tuercas, pernos y una arandela de metal o aluminio con un diámetro mínimo de 35 mm y 1,5 mm de espesor para evitar que los soportes del asiento se rompan.

1.4.16 Ambos pedales NO DEBEN sobresalir del chasis (incluidos los parachoques) y DEBEN montarse en la parte delantera del cilindro maestro. El pedal del freno DEBE tener un doble vínculo con el cilindro maestro. El pedal del acelerador DEBE estar equipado con un resorte de retorno.

1.4.17 Cuando se declare el sellado del chasis para el Evento, deberá hacerse antes de la clasificación. Cuando el sellado del chasis no es declarado, el marcado convencional del chasis se realizará después de la calificación.

1.4.18 Está prohibido sustituir el chasis durante el Evento. Cada Piloto podrá utilizar un chasis por carrera. Si el chasis sufre daños irreparables durante el Evento, el chasis puede ser reemplazado si y solo si los Oficiales Técnicos de la Copa ROK USA verifican y otorgan su permiso. También se debe llenar un formulario de "CAMBIO DE MATERIAL" y presentado al Director Técnico.

1.4.19 El chasis de repuesto DEBE ser del mismo fabricante y modelo.

1.4.20 El uso de frenos delantero esta prohibido excepto para shifter

1.4.21 PUSH BACK BUMPER

Los sistemas de parachoques CIK Push Back son necesarios para todas las categorías de la Copa ROK Cup Colombia, excepto la categoría Shifter Rok. Consulte los siguientes dibujos de la FIA para conocer las especificaciones técnicas del sistema de parachoques Pushback:

<https://backend.fiakarting.com/sites/default/files/2022-02/TD%203.2%20-%20Bodywork%20-%20Group%203.pdf>

El uso de los siguientes artículos homologados es obligatorio para la competición ROK Cup USA:

- El carenado delantero debe ser un carenado delantero homologado por la FIA
- El hardware de montaje del carenado debe ser un kit de montaje de carenado delantero homologado de la carrocería Periodo de homologación 2015 - 2020.

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

- Los conductores deben ingresar al área de parrilla oficial con el carenado delantero “PBB” desmontado de su kart.
- El piloto, o mecánico, deberá fijar el carenado delantero “PBB” sin el uso de herramientas y bajo la supervisión de los comisarios de pregrilla.
- Se pueden usar correas plásticas para sujetar la abrazadera a la parte metálica del parachoques, pero no sujetarán la abrazadera de apertura.
- El Oficial de Red tiene el derecho de inspeccionar el carenado delantero “PBB” para detectar modificaciones o desgaste excesivo y el cumplimiento lo determinan los comisarios de la Federación Colombiana de Karts.
- Debe haber espacio libre en todos los puntos entre los parachoques delanteros (tubo superior e inferior) y el parachoques delantero carenado 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 [Dibujo técnico de la FIA3.2](#)). Si un conductor u otra persona vuelven a colocar un carenado delantero que no estaba colocado correctamente antes de que el conductor cruce la báscula e informe al técnico, el conductor será descalificado de ese elemento competitivo.

1.4.22 Penalizaciones por parachoques de retroceso CIK

- La bandera negra con un disco naranja no se mostrará al conductor 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 hacia adentro la advertencia se impondrá automáticamente al conductor.
- Si el carenado delantero “PBB” ya no está en la posición correcta después de la carrera con ambos lados empujados hacia adentro, se impondrá automáticamente al piloto una penalización de tiempo de 5 segundos. La pena no podrá ser protestada ni apelada.
- El carenado delantero debe estar siempre en la posición correcta durante los elementos competitivos (ver dibujos técnicos CIK 2c y 2d). En caso de que un conductor u otra persona vuelva a colocar un carenado delantero que no esté correctamente colocado antes de que el conductor cruce la báscula e informe al técnico, el conductor será descalificado de esa sesión competitiva.

1.5 Llantas

1.5.1 Rok Cup Colombia está restringida SOLAMENTE a LeVanto Tires, a menos que se indique lo contrario. Se permiten los siguientes neumáticos:

Neumáticos slick LeVanto KRT	4,5/10,0-5 + 7,1/11,0-5
Neumáticos de lluvia MG WET SW	4,0 / 10,0-5+6,0/11,0-5

Por razones de circunstancias imprevistas, a exclusivo criterio de Rok Cup Colombia, se utilizará una marca, compuesto, o el tamaño del neumático podría declararse para un evento específico y/o para una clase específica.

1.5.2 El diámetro exterior máximo de la rueda delantera es de 180 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 180 mm y el ancho máximo de las ruedas delanteras y traseras es de 135 mm.

1.5.3 Queda PROHIBIDO cualquier tipo de tratamiento o modificación de neumáticos. **La prueba del tratamiento de un neumático resultará en la descalificación inmediata del evento y una suspensión de hasta un año de todos los eventos del Campeonato ROK CUP COLOMBIA para el piloto, el mecánico y el director del equipo.** Está PROHIBIDO calentar neumáticos en boxes y/o pre grilla.

1.5.4 **Alterar, eliminar, cubrir, reemplazar y/o modificar cualquier código de barras del neumático resultará en una prohibición mínima de un año de ingresar y/o asistir a todos los eventos del Campeonato Rok Cup Colombia para el piloto, el mecánico y el director del equipo.**

1.5.5 Por decisión exclusiva del director de carrera y/o de Rok Cup Colombia, Tires Parc Fermè puede ser

impuesto.

1.5.6 Los pilotos tienen prohibido reemplazar neumáticos durante el Evento. La asignación de neumáticos estará determinada por el 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.

1.5.7 Todos los neumáticos de lluvia o secos deben enviarse para ser marcados y/o escaneados en el mostrador de neumáticos, si así se solicita, y **SOLO** a la hora designada según el calendario del evento y anuncios adicionales.

1.5.8 Todos los neumáticos oficiales del evento, secos y mojados, deben tener códigos de barras.

1.6 Aceite

1.6.1 Está restringido SÓLO al aceite de dos tiempos Eni 2T.

1.7 Gasolina

1.7.1 Será informada en el reglamento particular de cada evento.

1.7.2 Gasolina/aceite es la ÚNICA combinación permitida.

1.7.3 Los comisarios técnicos de la Federación Colombiana de karts 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 realizará por comparación. El Participante declarará el tipo de porcentaje utilizado si así lo solicita por funcionarios técnicos de la Federación Colombiana de karts.

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 procesar con todo el peso de la ley a cualquier competidor que se considere utilizando cualquiera de los productos que causan cáncer y que figuran en la lista de la EPA.

1.7.9 Cualquier piloto, mecánico y/o director de equipo que sea sorprendido usando un aditivo de combustible recibirá una multa automática de un año de prohibición de todos los eventos de la Copa Rok Cup Colombia.

1.7.10 Por decisión exclusiva del director de carrera y/o Rok Cup Colombia, se puede imponer Fuel Parc Fermè.

1.8 Varios

1.8.1 Los materiales compuestos están prohibidos, excepto en el asiento, el suelo y el cubrecadenas.

1.8.2 Se permiten dispositivos de adquisición de datos capaces de registrar y mostrar datos SOLAMENTE.

1.8.3 Está prohibido cualquier sistema capaz de modificar las mezclas de proporciones de combustible, tracción, aceleración, sincronización del 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 arriba que el volante, no pueden montarse en cascos, soportes laterales ni alerón delantero en ningún momento. Las cámaras deben estar claramente marcado con el nombre del conductor y el número de teléfono de contacto

1.8.5 Si los comisarios técnicos de la Federación Colombiana de karts consideran peligroso el montaje de cualquier dispositivo, Los oficiales Técnicos podrán solicitar que se retiren dichos dispositivos.

1.8.6 Rok Cup Colombia no es responsable de ninguna cámara u otro dispositivo que se pierda dentro o fuera de la pista.

1.8.7 Comunicación entre (hacia/desde) el equipo y el conductor y/o dispositivos de adquisición de datos a través de radio/telemetría o cualquier otro sistema está prohibido.

1.8.8 No se permitirá en ningún momento el derrame de líquidos de ningún tipo sobre el asfalto. Los recuperadores son OBLIGATORIOS. Los derrames de líquidos de cualquier tipo darán lugar a una bandera negra.

1.8.9 Los transpondedores se deben ubicar según la posición CIK/ABM: en el respaldo del asiento a una altura de 25 cm +/- A 5 cm del asfalto, sin obstáculos.

1.8.10 Transponder será OBLIGATORIO según lo establecido en el horario. Es responsabilidad del piloto

garantizar que el transpondedor está correctamente montado. Si el transponder no es operable en alguna sesión competitiva, el Piloto comenzará desde la parte trasera del campo para el próximo evento competitivo.

1.8.11 No se podrá añadir iluminación de ningún tipo a ningún kart durante ninguna sesión oficial o no oficial en pista. La iluminación de cualquier pantalla de datos debe ser la proporcionada por el fabricante y no puede modificarse de ninguna manera.

1.8.12 Números: Los números de carrera DEBEN exhibirse en los cuatro lados del kart. Los números DEBEN ser fácilmente legibles y en estilo bloque. Es obligatorio el fondo amarillo y el número negro. **Los funcionarios de la federación Colombiana de Karts tienen el derecho de exigir a cualquier competidor que cambie el estilo, los colores y/o el número de su número en cualquier momento.**

1.8.13 Los números de clase serán los siguientes:

- 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

1. 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. Tillotson HW-48A tal como se suministra.

B. El logotipo de "ROK Engines" debe ser visible grabado con láser en la cara trasera del carburador (consulte "HW-48A_Homologation 19.12.22.pdf")

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

D. Consulte "HW-48A_Homologation 19.12.22.pdf" para conocer todas las medidas técnicas y números de pieza.

E. Consulte "Ficha tecnica MICRO, MINI ROK 2024.pdf" (páginas 19-20) para obtener información sobre el colector de admisión y el soporte de goma del colector de admisión.

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, **con el número de kart escrito en la batería.**
- B. La batería debe caber dentro de la caja de batería suministrada.
- C. La caja de la batería debe estar unida al marco. **con accesorios OEM y al menos una correa plástica ancha.**
- 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 suministrado originalmente deben estar colocados.
- C. El capuchón 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. **Según lo determine la opinión del director técnico de la Federación Colombiana de karts y/o sus designados.**

B. Es obligatorio utilizar la cubierta proporcionada por la placa de la carcasa del embrague Vortex (n.º de pieza: W7000507300100).

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 VHSH 30.

B. Los únicos cambios permitidos en el carburador Dell'Orto VHSH 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 VHSH 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, **con el número de kart escrito en la batería.**
- B. La batería debe caber dentro de la caja de batería suministrada.
- C. La caja de la batería debe estar unida al marco. **con accesorios OEM y al menos una correa plástica ancha.**
- 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 suministrado originalmente deben estar colocados.
- C. El capuchón 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. Según lo determine la opinión del director técnico de la Federación Colombiana de karts y/o sus designados.

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 suministrado 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.

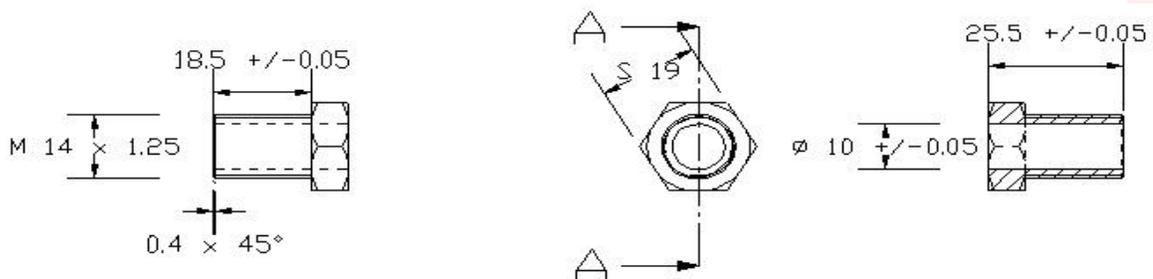
PROCEDIMIENTO DE COMPROBACIÓN DEL VOLUMEN DE LA CÁMARA DE COMBUSTIÓN

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 Dimensoni

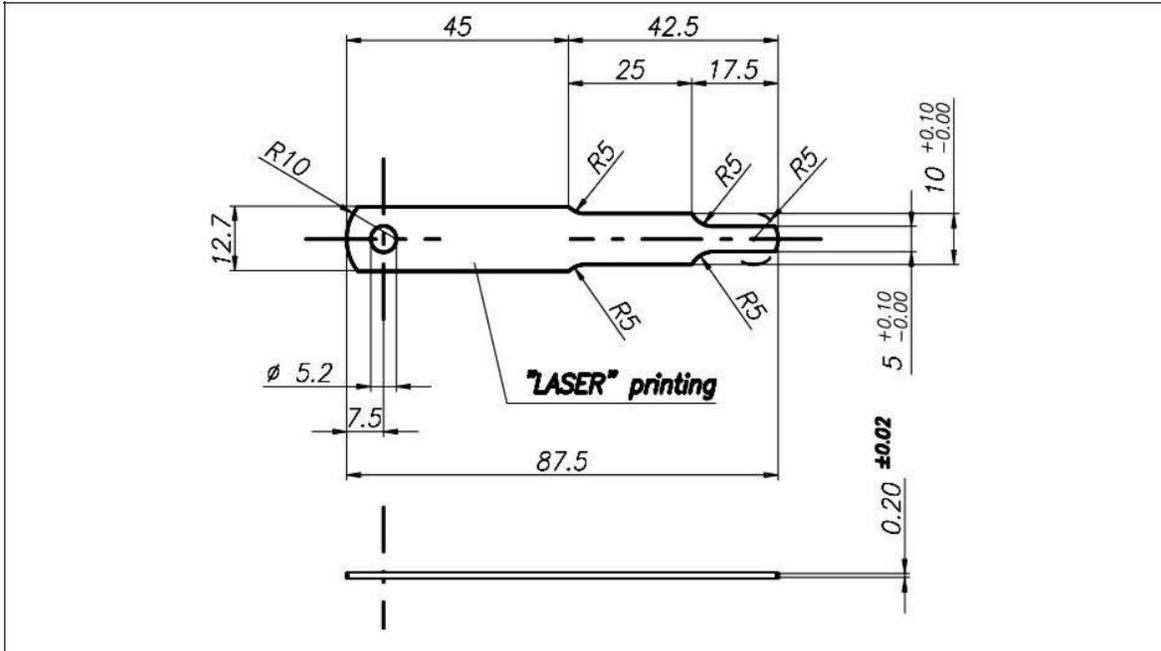


INSERT VOLUME = $\pi \times 2,55 / 4 = 2 \text{ cm}^3 \text{ (cc)}$

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 esta 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