



2025

Reglamento

Técnico

REGLAMENTO TÉCNICO DE LA ROK CUP USA 2025

Índice

1. KARTS Y EQUIPOS ELEGIBLES

1.1 Generalidades	3
1.2 Estructura de las Clases	3
1.3 Motores	3
1.4 Chasis	4
1.5 Llantas	5
1.6 Aceite	8
1.7 Combustible	8
1.8 Información complementaria	8

2. APÉNDICE TÉCNICO

MINI ROK	9
MICRO ROK	11
VLR ROK	11
VLR-JUNIOR ROK	13
ROK GP	13
PALANCA DE CAMBIO ROK	15
REVISIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE LA CÁMARA DE VOLUMEN	17
MEDICIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN DEL MOTOR	18
REVISIÓN DEL PROCEDIMIENTO DEL EMBRAGUE	20
OFICIAL TÉCNICO	21
VESTIMENTA TÉCNICA	21

1. KARTS Y EQUIPOS ELEGIBLES

1.1 Generalidades

El Promotor se reserva el derecho de realizar cambios en los productos proporcionados a los Participantes, tales como, entre otros, aceite, llantas, combustible, etc. Cualquier cambio se comunicará con antelación, cuando sea posible, o mediante el "Reglamento de eventos especiales".

1.2 Estructura de las Clases

Clase	Edad	Peso	Motor	Ancho trasero	Otros
Micro ROK	7/10	230 libras	Mini ROK	MÁX 1100mm	Engranaje fijo 10/75 o 11/82, Restrictor de escape.
Mini ROK	9/13	245 libras	Mini ROK	MÁX 1100mm	
Junior ROK VLR	12/15	320 libras	ROK VLR	MÁX 1400	Restrictor de Escape.
Senior ROK VLR	15+	350 libras	ROK VLR	MÁX 1400	
Master ROK VLR	32+	380 libras	ROK VLR	MÁX 1400	22+ con peso de carreras de 200#+
Junior ROK	12/15	320 libras	ROK GP	MÁX 1400	Restrictor de Escape.
Senior ROK	15+	355 libras	ROK GP	MÁX 1400	
Master ROK	32+	390 libras	ROK GP	MÁX 1400	22+ con peso de carreras de 200#+
Palanca de Cambio ROK Senior	15+	395 libras	ROK Palanca de cambio	MÁX 1400	
Palanca de Cambio ROK Master	32+	410 libras	ROK Palanca de cambio	MÁX 1400	22+ con peso de carreras de 200#+

1.3 Motores

Normas sobre Reclamaciones de Motor

Cualquier motor **Vortex** que participe en un evento promovido por ROK Cup, puede ser adquirido por **ROK Cup Promotions** en cualquier momento durante el evento ~~por cualquier competidor que participe en el mismo. El competidor debe estar inscrito en el evento y en la misma clase, y solo al final del evento. ROK Cup Promotions, o sus promotores afiliados, tienen el derecho de preferencia sobre cualquier reclamación y pueden reclamar cualquier motor en cualquier momento. La tarifa es el precio de venta al público del motor y una tarifa de reclamación de \$ 5000,00 (cinco mil dólares). La parte reclamada recibirá \$ 4000,00 de la tarifa~~



~~de reclamación y un motor nuevo de ROK CUP o del promotor afiliado.~~ El reclamante recibirá el paquete completo del motor, tal y como

lo haría con una nueva compra. La negativa a vender dará lugar a la descalificación del evento, la pérdida de todos los puntos del campeonato y la ~~suspensión del competidor, que NO podrá competir en ningún evento de ROK CUP USA~~ durante 12 (doce) meses consecutivos.

~~Todas las tasas de reclamación DEBERÁN pagarse íntegramente en dólares estadounidenses, ÚNICAMENTE en efectivo, y el formulario y el efectivo deberán devolverse al administrador de ROK CUP Promotions o al promotor afiliado.~~

~~Los oficiales técnicos deberán devolver el motor a su configuración de fábrica (ajustes del carburador, ajustes del encendido) antes de entregarlo al nuevo propietario. La reclamación se mantendrá en el anonimato.~~

1.3.1 La ROK Cup USA está restringida **ÚNICAMENTE** a motores Vortex ROK (respetando la ficha de homologación). Consulte únicamente www.ROKcupusa.com ara obtener los archivos de homologación correspondientes.

1.3.2 Los motores **DEBEN** funcionar tal y como los suministra el fabricante. No se permite ninguna modificación ni sustitución de componentes, a menos que se especifique lo contrario en el "Reglamento de eventos especiales".

1.3.3 Los oficiales técnicos de la ROK Cup USA tienen derecho a inspeccionar cualquier motor o pieza en cualquier momento durante el evento y sin necesidad de justificación.

1.3.4 Los Oficiales técnicos de la ROK Cup USA tienen derecho a solicitar, en cualquier momento durante el evento y sin motivo alguno, que los competidores cambien piezas del motor (por ejemplo, embrague, escape, carburador, bobina, cableado, encendido, combustible, etc.) por piezas idénticas proporcionadas gratuitamente por Vortex o ROK Cup Promotions LLC.

1.3.5 La negativa a someterse a la inspección y/o al cambio de piezas dará lugar a la descalificación del evento.

1.3.6 Los Oficiales técnicos de la ROK Cup USA tienen derecho a solicitar a los pilotos, en cualquier momento durante el evento y sin necesidad de justificación, que demuestren el arranque del motor a bordo. **No válido para Palanca de cambio ROK.**

1.3.7 Cuando se declare el precintado del motor para el evento, este deberá realizarse antes de la clasificación.

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

1.3.9 Cada piloto podrá precintar y utilizar dos motores por carrera a partir de la sesión oficial de clasificación. Los números de precintado de los motores deben ser introducidos por el participante en el formulario Pre-Tech **electrónico o en papel ANTES** del inicio de la clasificación, y un motor debe precintarse antes de la clasificación, mientras que el otro debe precintarse antes de entrar en el grid.

1.3.10 Si es necesario reparar los motores, el participante o su mecánico deben tomar todas las medidas necesarias para sustituir las piezas dañadas, dentro del área técnica y en presencia de un oficial técnico. En este caso, el piloto mantendrá su posición actual para el siguiente evento competitivo.

1.3.11 Si el participante no puede tomar todas las medidas necesarias para reparar o sustituir las piezas dañadas del motor, se le permitirá sustituir el motor dañado por uno nuevo para la competición. También deberá rellenarse y presentarse al director técnico un formulario de "**CAMBIO DE MATERIAL**".

En caso de que el piloto necesite un *tercer* motor precintado, deberá largar desde el final del grid en el evento competitivo siguiente, y tanto el motor original como el de sustitución estarán sujetos a una inspección técnica completa. El motor dañado deberá permanecer en la zona de inspección técnica hasta que el director técnico lo libere.

1.3.12 Si el participante se ve obligado a utilizar un tercer motor para el evento con el fin de mejorar el rendimiento:

- 1) el tercer motor deberá declararse y precintarse (si procede),
- 2) el motor original deberá dejarse en poder del director técnico de la ROK CUP y ambos motores estarán sujetos a precintado e inspección técnica, y
- 3) el competidor largará en la siguiente sesión cronometrada o evento competitivo desde el final del grid.

1.4 Chasis

1.4.1 La ROK Cup USA está **ABIERTA** a cualquier chasis con la homologación CIK/FIA actual o la homologación CIK/FIA del periodo anterior (incluidos los frenos y la carrocería) y que cumpla con el Reglamento Técnico de la CIK/FIA. Se aceptan chasis de producción no homologados por la FIA y aprobados por la ROK Cup USA para carreras de sprint sobre asfalto. Cada piloto tendrá derecho a presentar un (1) chasis para el evento, estando prohibido el intercambio de chasis entre pilotos. Si un chasis (bastidor) sufre daños irreparables, según lo determine un oficial de la ROK CUP, el participante podrá cambiar de chasis **una vez por fin de semana del evento**. La penalización consistirá en largar desde el final de su clase **en la siguiente sesión**.

1.4.2 Las siguientes piezas **DEBEN** estar bien fijadas con alambre, anillos de retención, anillos de seguridad, tuercas de seguridad de nylon y/o tuercas de seguridad metálicas.

- Pedal de freno al chasis.
- Barras de freno (ambos extremos).
- Cilindro maestro al chasis.
- Pinza de freno al eje del chasis (**SOLO** palancas de cambio).
- Pinzas de freno al eje. ○ Disco de freno al cubo de freno (solo tuercas de seguridad metálicas).
- Peso de hasta 5 libras con un solo perno de 8 mm; más de 5 libras requieren dos (2) pernos de 8 mm (deben ser de doble tuerca), se deben utilizar arandelas de aluminio o acero de 35 mm de diámetro mínimo para evitar que se rompa el asiento. El peso debe ser de color blanco y debe contener el número del kart.
- Columna de dirección al chasis. ○ Cubo del volante.
- Cubo del volante a la columna de dirección. ○ Barras de acoplamiento en ambos extremos.
- Pivotes.
- Eje a las ruedas.
- ○ Pedal del acelerador al chasis

1.4.3 El diámetro máximo del eje trasero es de 50 mm, con un grosor mínimo de 1,9 mm. El diámetro máximo del eje trasero Micro/Mini ROK es de 30 mm. El eje trasero **DEBE** ser de acero magnético.

1.4.4 Se requieren defensas delanteras, traseras y laterales. Las defensas delanteras y laterales **DEBEN** ser de acero magnético, las traseras **DEBEN** ser de plástico. Para todas las categorías, **DEBEN** ser **de producción en serie y estar disponibles en el mercado al menos 60 días antes del comienzo del evento** con las carrocerías.

1.4.5 La chapa de suelo **DEBE** estar fabricada en material rígido y debe extenderse desde el puntal central del bastidor del chasis hasta el raíl delantero del bastidor del chasis. **DEBE** estar ribeteada lateralmente para evitar que los pies del piloto se deslicen fuera de la chapa de suelo. **SOLO** se permiten orificios de fijación. **SOLO** se permite un orificio de 35 mm como máximo para el acceso a la columna de dirección.

1.4.6 La carrocería **DEBE** estar aprobada por los oficiales de la ROK Cup USA. La carrocería debe utilizarse tal y como se suministra, en buen estado de funcionamiento (sin agujeros, rasgaduras ni desgarros) y no se permiten modificaciones. Ancho mínimo de la defensa trasera (Mini 1040 mm) (todas las demás 1340 mm). En ningún momento la llanta trasera debe sobresalir de la defensa trasera.

1.4.7 La transmisión **DEBE** ser únicamente a las ruedas traseras. Se prohíbe cualquier tipo de diferencial.

1.4.8 Se requiere protector de cadena. Es obligatorio utilizar una protección completa que cubra totalmente los piñones delantero y trasero y la cadena; **las palancas de cambio deben estar cubiertas por detrás**.

1.4.9 Se prohíbe cualquier tipo de dispositivo o sistema de suspensión.

1.4.10 El sistema de frenado debe garantizar que el eje trasero del kart pueda bloquearse cuando no esté engranado o bajo tensión (carga) en cualquier momento. El sistema de frenado puede ser revisado durante la inspección deportiva y/o en cualquier momento. El sistema de frenado debe estar aprobado por la ROK Cup USA y/u otros organismos importantes de karting y seguridad de EE. UU. (miembros de ACCUS, SFI, etc.).

1.4.11 Clase de palancas de cambio: Todos los karts con palancas de cambio deben tener frenos en las cuatro ruedas con dos (2) cilindros maestros independientes.

1.4.12 Todas las clases de una sola velocidad (Micro, Mini, VLR y GP) solo pueden tener un sistema de freno trasero único.

1.4.13 Se permiten tubos flexibles para la refrigeración de los frenos.

1.4.14 La conexión entre el pedal de freno y el cilindro maestro debe consistir en una barra sólida y un cable de seguridad con un diámetro mínimo de 1,8 mm.

1.4.15 El pedal de freno, el cilindro maestro y la pinza de freno deben estar fijados de forma segura al bastidor.

1.4.16 **NO** se permiten pastillas de freno ni discos de freno de carbono.

1.4.17 La dirección **DEBE** controlarse mediante un cubo de volante de dirección: Opción 1- cubo estándar (sin ángulo), Opción 2- un cubo en ángulo, Opción 3- un cubo estándar con un espaciador en ángulo. No se pueden conseguir ángulos con arandelas.

1.4.18 El aro principal del volante **DEBE** ser de acero o aluminio. El volante **DEBE** ser de acero magnético.

1.4.19 El asiento **DEBE** estar diseñado para evitar que el piloto se desplace hacia los lados o hacia delante al tomar curvas o frenar. Los soportes del asiento **DEBEN** 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 evitar que los soportes del asiento se rompan.

1.4.20 **Ninguno** de los pedales **DEBERÁ** sobresalir por delante del chasis (incluidas las defensas) y **DEBERÁN** estar montados delante del cilindro maestro. El pedal del freno **DEBERÁ** tener una doble articulación con el cilindro maestro. El pedal del acelerador **DEBERÁ** estar equipado con un muelle de retorno.

1.4.21 Cuando se declare el precintado del casi para el evento, este deberá realizarse antes de la clasificación. Cuando no se declare el precintado del casi, se realizará el marcado convencional del casi después de la clasificación.

1.4.22 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, solo se podrá sustituir si los oficiales técnicos de la ROK Cup USA lo comprueban y dan su permiso. También deberá rellenarse y presentarse al director técnico un formulario de "CAMBIO DE MATERIAL".

1.4.23 El chasis de sustitución **DEBERÁ** ser del mismo fabricante y modelo.

Sistema retráctil [Push back bumpers]

El sistema retráctil [*push back bumpers*] CIK es obligatorio para todas las clases sin palanca de cambio.

Consulte los siguientes planos de la FIA para conocer las especificaciones técnicas del sistema retráctil [*push back bumpers*]:

<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 estar homologado por los oficiales de la ROK Cup USA.
- Los accesorios de montaje del carenado deben ser un kit de montaje de carenado delantero homologado del periodo de homologación de la carrocería 2015 - **2025**.

El morro delantero debe fijarse al kart con el kit de montaje del carenado delantero con el sello CIK, con la flecha estampada mirando hacia arriba. El carenado delantero debe poder moverse libremente hacia atrás en dirección al chasis sin ninguna obstrucción por parte de ningún elemento que pueda restringir el movimiento. Queda estrictamente prohibido cualquier trabajo mecánico u otra intervención para maximizar la fricción de las defensas delanteras.

- Los pilotos deben entrar en la zona oficial del grid con el carenado delantero del "PBB" desmontado de su kart.

- El piloto, o el mecánico, debe fijar el carenado delantero del "PBB" sin utilizar herramientas y bajo la supervisión de los oficiales del grid de la ROK Cup USA.
- Se pueden utilizar bridas para sujetar la abrazadera a la parte metálica de la defensa, pero no deben impedir que la abrazadera se abra.
- El oficial del grid tiene derecho a inspeccionar el carenado delantero del "PBB" para comprobar si presenta modificaciones o un desgaste excesivo, y el cumplimiento de las normas lo determinan los oficiales de la ROK Cup USA.
- Debe haber un espacio libre en todos los puntos entre las defensas delanteras (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 eventos competitivos (véase [FIA Technical Drawing NO 3.2](#)). Si un piloto u otra persona vuelve a colocar un carenado delantero que no estaba correctamente posicionado antes de que el piloto pase por la báscula y se presente ante el departamento técnico, el piloto será descalificado de ese evento competitivo.

Penalizaciones para sistema retráctil [Push back bumpers] CIK

- **No** se mostrará la bandera negra con un disco naranja a un piloto si el carenado delantero del "PBB" del piloto ya no se encuentra en la posición correcta.
- **Cualquier desplazamiento del "PBB" en la clasificación dará lugar a la pérdida de la vuelta más rápida.**
- Si el carenado delantero del "PBB" ya no se encuentra en la posición correcta después de la carrera con un **50% o menos del PBB** empujado, se impondrá automáticamente una **penalización de tiempo de 2 segundos** al piloto.
- Si el carenado delantero del "PBB" ya no se encuentra en la posición correcta después de la carrera con **más del 50%** empujado, se impondrá automáticamente una penalización de tiempo de **5 segundos** al piloto.
- La penalización no podrá ser objeto de reclamación ni apelación.
- El carenado delantero deberá estar siempre en la posición correcta durante los eventos competitivos (véanse los dibujos técnicos 2c y 2d de la CIK). Si un piloto u otra persona vuelve a colocar un carenado delantero que no estaba correctamente posicionado antes de que el piloto pase por la báscula y se presente ante el departamento técnico, el piloto **será** descalificado de esa sesión.

1.5 Llantas

1.5.1 La ROK Cup USA está restringida **ÚNICAMENTE** a llantas **LeVanto**, a menos que se indique lo contrario.

Se permiten las siguientes llantas:

Llantas lisas: LeVanto KRT 4,5/10,0 -5 + 7,1/11,0-5

Llantas para lluvia ROK Micro/Mini: Bridgestone YLP 4,0/10,0 -5 + 6,0/11,0-5

Llantas para lluvia de todas las demás clases: LeVanto KRT 4,0/10,0-5 +6,0/11,0-5

Por motivos imprevistos, a discreción exclusiva de ROK Cup Promotions LLC, 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 180 mm. El diámetro exterior máximo de la rueda trasera es de 300 mm. La anchura máxima de la rueda delantera es de 135 mm. La anchura máxima de la 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 la anchura máxima de las ruedas delanteras y traseras es de 135 mm.

1.5.3 Queda **PROHIBIDO** cualquier tipo de tratamiento o modificación de las llantas. La prueba de haber tratado una llanta dará lugar a la descalificación inmediata del evento y a una suspensión **mínima** de un año de todos los eventos de la ROK Cup USA para el piloto, el mecánico y el director del equipo. Está **PROHIBIDO** calentar o templar las llantas en los boxes y/o en el pre-grid de largada.

1.5.4 La manipulación, eliminación, ocultación, sustitución y/o cualquier modificación del código de barras de la llanta dará lugar a una suspensión mínima de un año para participar y/o asistir a todos los eventos de la ROK Cup USA para el piloto, el mecánico y el director del equipo.

1.5.5 A decisión exclusiva del director de carrera y/o ROK Cup Promotions, se podrá imponer el Tires Parc Fermè (stock de llantas).

1.5.6 Los pilotos tienen prohibido sustituir las llantas durante el evento. La asignación de llantas será determinada por el organizador del evento. Estas serán las únicas llantas aprobadas para el evento, a menos que ROK Cup Promotions anuncie la autorización de llantas adicionales por cualquier motivo.

1.5.7 Todas las llantas de lluvia o de seco deben presentarse para su marcado y/o escaneo en el mostrador de llantas, si así se solicita, y **ÚNICAMENTE** en el momento designado según el calendario del evento y los anuncios posteriores.

1.5.8 Todas las llantas oficiales del evento, tanto de seco como de mojado, deben tener códigos de barras.

1.6 Aceite

1.6.1 Se limita **ÚNICAMENTE** al aceite Eni 2T para motores de dos tiempos.

1.7 Combustible

1.7.1 Se limita a SUNOCO SUPREME 112.

1.7.2 La combinación de combustible y aceite es la **ÚNICA** permitida. La proporción especificada es de un (1) litro de aceite por cada cinco (5) galones de combustible para todas las clases.

1.7.3 Los oficiales técnicos de la ROK Cup USA tienen derecho a realizar cualquier tipo de prueba de combustible a cualquier competidor en cualquier momento durante el evento y sin necesidad de justificación alguna.

1.7.4 La prueba de combustible se llevará a cabo por comparación. El participante declarará el tipo de porcentaje utilizado si así lo solicitan los oficiales técnicos de la ROK Cup USA.

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

1.7.6 El rechazo en la prueba de combustible dará lugar a la descalificación del evento.

1.7.7 Los resultados de las pruebas de combustible son definitivos.

1.7.8 ROK Cup Promotions LLC se reserva el derecho de perseguir con todo el peso de la ley a cualquier competidor que utilice productos conocidos por la EPA como causantes de cáncer.

1.7.9 Cualquier piloto, mecánico, y/o director de equipo que sea sorprendido utilizando un aditivo para combustible recibirá una suspensión automática de un año de todos los eventos de ROK Cup USA. El uso demostrado de cualquier aditivo que contenga un carcinógeno conocido puede dar lugar a una sanción de por vida de los eventos de ROK Cup USA y otras series/ organizaciones sancionadoras que recíproquen/respeten los hallazgos de ROK Cup USA.

1.7.10 A decisión exclusiva del director de carrera y/o ROK Cup Promotions LLC, se podrá imponer el Fuel Parc Fermè.

1.8 Información complementaria

1.8.1 Se prohíben los materiales compuestos, excepto en el asiento, la chapa de suelo y el protector de cadena.

1.8.2 **SOLO** se permiten dispositivos de adquisición de datos capaces de grabar y mostrar datos.

1.8.3 Se prohíbe cualquier sistema capaz de modificar la proporción de la mezcla de combustible, la tracción, el acelerador, el tiempo de encendido, etc.

1.8.4 Todos los pilotos pueden utilizar un máximo de dos cámaras. Todas las cámaras deben estar conectadas, no pueden montarse por encima del volante, ni en los cascos, los pontones laterales o el alerón delantero en ningún momento. Las cámaras deben estar claramente identificadas con el nombre del piloto y su número de teléfono de contacto.

1.8.5 Si los oficiales técnicos de la ROK Cup USA consideran que el montaje de cualquier dispositivo es peligroso, podrán solicitar que se retire dicho dispositivo.

1.8.6 La ROK Cup USA no se hace responsable de ninguna cámara u otro dispositivo que se pierda dentro o fuera de la pista.

1.8.7 Está prohibida la comunicación entre (hacia/desde) el equipo y el piloto y/o los dispositivos de adquisición de datos a través de radio/telemetría o cualquier otro sistema.

1.8.8 No se permite derramar ningún tipo de líquido sobre el asfalto pista en ningún momento. Se recomienda encarecidamente el uso de botellas colectoras. El derrame de cualquier tipo de líquido dará lugar a una bandera negra.

1.8.9 Los transpondedores deben ubicarse según la posición CIK/ABM: En el respaldo del asiento, a una altura de 25cm +/- 5cm del asfalto, sin obstrucciones.

1.8.10 Los transpondedores serán OBLIGATORIOS según lo establecido en el programa. Es responsabilidad del piloto asegurarse de que el transpondedor esté correctamente instalado. Si el transpondedor no funciona en alguna sesión competitiva, el piloto largará desde el final del grid para el siguiente evento competitivo.

1.8.11 No se podrá añadir iluminación de ningún tipo a ningún kart, ni en ninguna sesión oficial ni no oficial en pista.

La iluminación de cualquier pantalla de datos debe ser la proporcionada por el fabricante y no podrá modificarse de ninguna manera.

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

1.8.12 Números: Los números de la carrera **DEBEN** aparecer en los cuatro lados del kart **para todas las sesiones en pista. Cualquier kart que no tenga números legibles, aprobados y correctos en los cuatro lados del kart puede ser expulsado de la pista con bandera negra** Los números **DEBEN** ser fácilmente legibles y estar en estilo bloque. **Se requiere** fondo amarillo y números negros. Los oficiales de la ROK Cup USA tienen el derecho de exigir a cualquier competidor que cambie el estilo, los colores y/o el número en cualquier momento.

1.8.13 Los números de clase serán los siguientes:

- ROK Micro: 1-99
- ROK Mini: 100-199
- ROK Junior: 200-299
- ROK Senior: 300-399
- Palanca de Cambio ROK: 400-499
- Palanca de Cambio ROK Masters: 500-599
- ROK Masters: 600-699
- ROK VLR Masters: 700-799
- ROK VLR Junior: 800-899
- ROK VLR Senior: 900-999

2. APÉNDICE TÉCNICO

MINI ROK

1. Sistema de combustible:

- a) Todos los componentes del sistema de combustible deben utilizarse tal y como se suministran.
- b) No se permiten componentes adicionales.
- c) **Cualquier filtro de combustible debe fijarse entre el carburador y el tanque de combustible, y no se permiten componentes adicionales.**

2. Carburador:

- a) Tillotson HW-48A tal y como se suministra.

- b) El logotipo "ROK Engines" debe ser visible, grabado con láser en la parte trasera del carburador (véase "HW-48A_Homologation 19.12.22.pdf")
 - c) Los números estampados en las piezas NO garantizan la precisión de la pieza.
 - d) Véase "HW-48A_Homologation 19.12.22.pdf" para conocer todas las medidas técnicas y los números de pieza.
 - e) Véase "Fiches MICRO, MINI ROK 2025.pdf" (páginas 21-22) para obtener información sobre el colector de admisión y el soporte de goma del colector de admisión.
3. Caja de aire:
- a. El filtro de aire de espuma es opcional.
 - b. Las abrazaderas de la caja de aire DEBEN estar bien apretadas.
 - c. La caja de aire no debe tener ningún orificio adicional.
 - d. No se permite ninguna forma externa de conductos de aire que fuercen el aire dentro de la caja de aire.
 - e. La caja de aire debe estar completamente asegurada después de cada evento en pista; de lo contrario, se otorgará la última posición.
 - f. Se permite el uso de protección plástica en condiciones de lluvia.
4. Bobina:
- a. Debe estar montada en el motor.
 - b. Debe utilizarse el cable de bobina suministrado.
5. Mazo de cables:
- a. Deben utilizarse todos los componentes suministrados.
 - b. No se permiten componentes adicionales.
 - c. Deben utilizarse los botones originales.
 - d. Si algún cable está dañado o cortado, se puede utilizar un acoplamiento de cables para reparar únicamente la zona del cable cortado.
 - e. Se acepta la sustitución de los extremos del mazo por piezas similares.
 - f. Se permiten conexiones a tierra adicionales.
6. Batería:
- a. Se permiten baterías de litio; sin embargo, deben estar encerradas en una caja de metal o plástico que quepa dentro de la caja de batería suministrada por el fabricante original
 - b. La batería debe tener el número del kart escrito en ella.
 - c. La batería no debe ser más grande que la caja de batería suministrada y debe encajar de forma segura en la caja suministrada.
 - d. La caja de batería suministrada por el fabricante original debe fijarse al bastidor con los accesorios del fabricante original y al menos una brida de 175#.
 - e. Se permite una batería secundaria para alimentar únicamente sistemas de datos, cámaras o transpondedores.
7. Bujía:
- a. Solo se permiten las siguientes bujías:
 - i. NGK B/BR EG, el rango térmico es libre.
 - ii. Deben ser originales y no se permite ninguna modificación. (Se permite cambiar la separación de la bujía).
 - b. La arandela de la bujía original suministrada o el sensor del indicador de temperatura del cabezal deben estar en su lugar. c. La tapa de la bujía debe ser la suministrada.
8. Tubo de escape:
- a. No se permite ningún tipo de tratamiento.
 - b. No se permite el chorro de arena.
 - c. No se permite ningún tipo de envoltura térmica.
 - d. Las dimensiones internas no pueden modificarse debido al óxido.

- e. No se permiten modificaciones en la tapa del silenciador.
- f. No se permiten modificaciones importantes.
- g. Sensor de temperatura del escape:
 - i. Se permite un sensor de temperatura del 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 del escape.
 - iv. Cualquier orificio que no se utilice debe taparse completamente si no se utiliza el sensor de escape.
 - v. El escape DEBE permanecer intacto, tal y como lo suministra el fabricante. No se permiten grietas ni soldaduras.
- 9. Colector de escape:
 - a. Según el archivo de homologación.
 - b. Los colectores no pueden estar agrietados ni tener fugas.
 - c. Se utilizará un calibre de paso para controlar los colectores. Se permite limpiar los colectores restrictores con Scotch-Brite o disolvente.
- 10. Embrague:
 - a. Los componentes del embrague NO DEBEN contener cantidades significativas de ningún tipo de aceite o grasa, según lo determine el director técnico de la ROK Cup USA y/o sus designados.
 - b. Es obligatorio utilizar la cubierta proporcionada por Vortex Clutch Housing Plate (n.º de pieza: W7000507300100).
- 11. Sincronización del encendido:
 - a. Estándar (3 mm). +/-1 mm.
- 12. Modificaciones externas:
 - a. Cualquier modificación que no se indique claramente en este documento no se considerará legalmente aceptable.
- 13. Chasis
 - a. Distancia entre ejes de 900 mm o 950 mm ÚNICAMENTE.
- 14. Vortex
 - a. Piñón del motor: Vortex 10T o 11T únicamente.

MICRO ROK

Todas las normas, reglamentos, tamaños y medidas según Mini ROK, excepto:

- 1. **Engranaje trasero:** 10/75 o 11/82
- 2. **Escape:** Restrictor según el archivo de homologación.

VLR ROK

- 1. Sistema de combustible:
 - a. Todos los componentes del sistema de combustible deben utilizarse tal y como se suministran.
 - b. No se permiten componentes adicionales.
 - c. Cualquier filtro de combustible debe fijarse entre el carburador y el tanque de combustible, y no se permiten componentes adicionales.
- 2. Carburador:
 - a. El único carburador permitido es el Tillotson HW-38A.
 - b. Las piezas de repuesto deben ser del mismo tipo y tamaño que las suministradas originalmente.
- 3. Caja de aire:
 - a. El filtro de aire de espuma es opcional.
 - b. Las abrazaderas de la caja de aire DEBEN estar bien apretadas.
 - c. La caja de aire no debe tener ningún orificio adicional.

- d. No se permite ninguna forma externa de conductos de aire que fuercen el aire dentro de la caja de aire.
 - e. La caja de aire debe estar completamente asegurada después de cada evento en pista; de lo contrario, se otorgará la última posición.
 - f. Se permite el uso de protección plástica en condiciones de lluvia.
4. Bobina:
- a. Debe estar montada en el motor.
 - b. Debe utilizarse el cable de bobina suministrado.
5. Mazo de cables:
- a. Deben utilizarse todos los componentes suministrados.
 - b. No se permiten componentes adicionales.
 - c. Deben utilizarse los botones originales.
 - d. Si algún cable está dañado o cortado, se puede utilizar un acoplamiento de cables para reparar únicamente la zona del cable cortado.
 - e. Se acepta la sustitución de los extremos del mazo por piezas similares.
 - f. Se permiten conexiones a tierra adicionales.
6. Batería:
- a. Se permiten baterías de litio; sin embargo, deben estar encerradas en una caja de metal o plástico que quepa dentro de la caja de batería suministrada por el fabricante original
 - b. La batería debe tener el número del kart escrito en ella.
 - c. La batería no debe ser más grande que la caja de batería suministrada y debe encajar de forma segura en la caja suministrada.
 - d. La caja de batería suministrada por el fabricante original debe fijarse al bastidor con los accesorios del fabricante original y al menos una brida de 175#.
 - e. Se permite una batería secundaria para alimentar únicamente sistemas de datos, cámaras o transpondedores.
7. Bujía:
- a. Solo se permiten las siguientes bujías:
 - i. NGK B/BR EG, el rango térmico es libre.
 - ii. Deben ser originales y no se permite ninguna modificación. (Se permite cambiar la separación de la bujía).
 - b. La arandela de la bujía original suministrada o el sensor del indicador de temperatura del cabezal deben estar en su lugar.
 - c. La tapa de la bujía debe ser la suministrada.
8. Tubo de escape:
- a. No se permite ningún tipo de tratamiento.
 - b. No se permite el chorro de arena.
 - c. No se permite ningún tipo de envoltura térmica.
 - d. Las dimensiones internas no pueden modificarse debido al óxido.
 - e. No se permiten modificaciones en la tapa del silenciador.
 - f. Sensor de temperatura del escape:
 - i. Se permite un sensor de temperatura del 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 del escape.
 - iv. Cualquier orificio que no se utilice debe taparse completamente si no se utiliza el sensor de escape.
 - v. El escape DEBE ser el suministrado por el fabricante. No se permiten grietas ni soldaduras.
9. Colector de escape:
- a. Según el archivo de homologación.
 - b. Los colectores no pueden estar agrietados ni tener fugas.

- c. Se utilizará un calibre de paso para controlar los colectores. Se permite limpiar los colectores restrictores con Scotch-Brite o disolvente.
- 10. Embrague:**
 - a. Los componentes del embrague NO DEBEN contener cantidades significativas de ningún tipo de aceite o grasa, según lo determine el director técnico de la ROK Cup USA y/o sus designados.
 - b. Es obligatorio utilizar la cubierta proporcionada por Vortex Clutch Housing Plate (n.º de pieza: W7000507300100).
- 11. Sincronización del encendido:**
 - a. Sincronización del encendido no técnica.
- 12. Modificaciones externas:**
 - a. Cualquier modificación que no se indique claramente en este documento no se considerará legalmente aceptable.
- 13. Vortex**
 - a. Piñón del motor: Vortex 10T, 11T, 12T, 13T.
 - b. El grosor de la junta de la base del cilindro no es técnico y se puede cambiar para ajustar la sincronización de los puertos.
 - c. Se permite el uso de una junta de culata de cobre para ajustar el squish, el grosor no es técnico.
 - d. La forma de la cámara de combustión debe ser original.

VLR JUNIOR ROK

Todas las normas, reglamentos, tamaños y medidas según VLR ROK, excepto:

- 1. Escape:** Restrictor según el archivo de homologación.

ROK GP Junior – Senior – Master

1. Sistema de combustible:

- a. Todos los componentes del sistema de combustible deben utilizarse tal y 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 racores deben permanecer en el carburador.
- e. La bomba de combustible debe estar montada en el motor.
- f. Se puede instalar una "Y" o una "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 el mismo diámetro interior para las tres conexiones.

2. Carburador:

- a. Dell'Orto VSH 30.
- b. Los únicos cambios permitidos en el carburador Dell'Orto VSH 30 son la posición del chorro principal y del clip de la aguja. No se permite ningún otro cambio o modificación.
- c. Se deben utilizar las abrazaderas de la caja de aire del carburador suministradas.
- d. Solo se permiten piezas Dell'Orto suministradas por el fabricante original y deben ser del mismo tipo y tamaño que las suministradas originalmente. e. Todos los chorros deben ser chorros Dell'Orto originales.
- f. Los números estampados en las piezas NO garantizan la precisión de la pieza.

- g. Configuración estándar Dell'Orto VSH 30:
- Corredera #40
 - Aguja: K33
 - Piloto externo: #60
 - Piloto interno: CD1 (también se permite B45).
 - Tubo de emulsión: DP268
 - Flotadores: 4gm
 - Tamaño máximo del venturi: 30mm

3. Caja de aire

- a. El filtro de aire de espuma es opcional.
- b. La caja de aire no debe tener ningún orificio adicional.
- c. No se permite ninguna forma externa de conductos de aire que fuercen el aire dentro de la caja de aire.
- d. La caja de aire debe estar completamente asegurada después de cada evento en pista; de lo contrario, se otorgará la última posición.
- e. Las abrazaderas de la caja de aire **DEBEN** estar apretadas.
- f. El extremo no utilizado del manguito del carburador se puede recortar hasta donde se cruza con el cubo ranurado.
- g. Se permite el uso de protección plástica en condiciones de lluvia.

4. Bobina:

- a. Debe estar montada en el motor.
- b. Debe utilizarse el cable de bobina suministrado.

5. Mazo de cables:

- a. Deben utilizarse todos los componentes suministrados.
- b. No se permiten componentes adicionales.
- c. Deben utilizarse los botones originales.
- d. Si algún cable está dañado o cortado, se puede utilizar un acoplamiento de cables para reparar únicamente la zona del cable cortado.
- e. Se acepta la sustitución de los extremos del mazo por piezas similares.
- f. Se permiten conexiones a tierra adicionales

6. Batería:

- a. **Se permiten baterías de litio; sin embargo, deben estar encerradas en una caja de metal o plástico que quepa dentro de la caja de batería suministrada por el fabricante original**
- b. La batería debe **tener** el número del kart escrito en ella.
- c. La batería no debe **ser más grande que** la caja de batería suministrada **y debe encajar de forma segura en la caja suministrada.**
- d. La caja de batería **suministrada por el fabricante original** debe fijarse al bastidor con los accesorios del fabricante original y al menos una brida de 175#.
- e. Se permite una batería secundaria para alimentar únicamente sistemas de datos, cámaras o transpondedores.

7. Bujía:

- a. Solo se permiten las siguientes bujías:
 - i. NGK B/BR EG, el rango térmico es libre.
 - ii. Deben ser originales y no se permite ninguna modificación. (Se permite cambiar la separación de la bujía).
- b. La arandela de la bujía original suministrada o el sensor del indicador de temperatura del cabezal deben estar en su lugar.
- c. La tapa de la bujía debe ser la suministrada.

8. Tubo de escape:

- a. No se permite ningún tipo de tratamiento.
 - b. No se permite el chorro de arena.
 - c. No se permite ningún tipo de envoltura térmica.
 - d. Las dimensiones internas no pueden modificarse debido al óxido.
 - e. No se permiten modificaciones en la tapa del silenciador.
 - f. No se permiten fugas importantes.
 - g. Sensor de temperatura del escape:
 - i. Se permite un sensor de temperatura del 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 del escape.
 - iv. Cualquier orificio que no se utilice debe taparse completamente si no se utiliza el sensor de escape.
- 9. Colector de escape:**
- a. Según el archivo de homologación.
 - b. Restrictor JUNIOR ROK según el archivo de homologación.
 - c. Los colectores no pueden estar agrietados ni tener fugas.
 - d. Se utilizará un calibre de paso para controlar los colectores restrictores. Se permite limpiar los colectores restrictores con ScotchBrite o disolvente.
- 10. Embrague:**
- a. Los componentes del embrague NO DEBEN contener cantidades significativas de ningún tipo de aceite o grasa, según lo determine el director técnico de la ROK Cup USA y/o sus designados.
- 11. Es obligatorio utilizar la Vortex Clutch Housing Plate (n.º de pieza W7000507300200) con el embrague.**
- 12. Sincronización del encendido:**
- a. Estándar (3 mm.) +/-1 mm.
- 13. Modificaciones externas:**
- a. Cualquier modificación que no se indique claramente en este documento no se considerará legalmente aceptable.
- 14. Sistema de refrigeración:**
- a. Debe ser original tal y como se suministra.
 - i. Se permite realizar soldaduras menores para tapar pequeños orificios.
 - ii. Se pueden utilizar soportes de montaje metálicos adicionales para fijar el radiador.
 - iii. Todos los radiadores DEBEN montarse en el lado izquierdo del piloto y colocarse por encima del bastidor del chasis. Si se necesitan radiadores suplementarios, se pueden montar en el lado izquierdo o derecho.
 - b. Mangueras de agua:
 - i. Se aceptan mangueras originales y de recambio.
 - ii. No es obligatorio utilizar termostato, pero si se utiliza, debe ser OTK W866.
 - iii. Si no se utiliza 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.
- 15. Bomba de agua:**
- a. SOLO se puede utilizar una bomba de agua.
 - b. La bomba de agua externa DEBE estar situada en el tubo transversal del chasis, debajo del asiento.
 - c. La bomba de agua debe ser accionada por correa desde el eje y no puede ser accionada eléctricamente de ninguna manera, forma o modo.
 - d. Se permiten aditivos sin glicol para la lubricación.

16. Relés de lengüeta
 - a. SOLO se permiten relés de lengüeta suministrados por Vortex.
17. Válvula de potencia:
 - a. Solo modelo no ajustable.
 - b. Solo son legales las tapas de válvula de potencia cortas de nuevo modelo. N.º de pieza W10172/

PALANCA DE CAMBIO ROK

1. Sistema de combustible:
 - a. Todos los componentes del sistema de combustible deben utilizarse tal y 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 racores deben permanecer en el carburador.
 - e. La bomba de combustible debe estar montada en el motor.
 - f. Se puede instalar una "Y" o una "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 el mismo diámetro interior para las tres conexiones.
2. Carburador:
 - a. Dell'Orto VSH 30
 - b. Los únicos cambios permitidos en el carburador Dell'Orto VSH 30 son la posición del chorro principal y 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 de serie.
 - d. Solo se permiten piezas Dell'Orto del fabricante original y deben ser del mismo tipo y tamaño que las suministradas originalmente
 - e. Los números estampados en las piezas NO garantizan la precisión de la pieza.
 - f. Configuración estándar Dell'Orto VSH 30:
 - Corredera: #40
 - Aguja: K98
 - Piloto externo: #60
 - Piloto interno: B45 (también se permiten B46/47/48/49/50)
 - Tubo de emulsión: SOLO DQ268
 - Flotadores: 4gm
 - Tamaño máximo del venturi: 30mm
 - Asiento de aguja 250 o 300
3. Caja de aire
 - a. El filtro de aire de espuma es opcional.
 - b. La caja de aire no debe tener ningún orificio adicional.
 - c. No se permite ninguna forma externa de conductos de aire que fuercen el aire dentro de la caja de aire.
 - d. La caja de aire debe estar completamente asegurada después de cada evento en pista, de lo contrario, se otorgará la última posición. e. Las abrazaderas de la caja de aire deben estar apretadas.
 - f. Se permite el uso de protección plástica en condiciones de lluvia.
 - g. El extremo no utilizado del manguito del carburador se puede recortar hasta donde se cruza con el cubo ranurado.
4. Bobina:
 - a. Debe estar montada en el motor.

b. Debe utilizarse el cable de bobina suministrado.

5. Bujía:

- a. Solo se permiten las siguientes bujías:
 - i. NGK B/BR EG, el rango térmico es libre.
 - ii. Deben ser originales y no se permite ninguna modificación. (Se permite cambiar la separación de la bujía).
- b. La arandela de la bujía original suministrada o el sensor del indicador de temperatura del cabezal deben estar en su lugar.
- c. La tapa de la bujía debe ser la suministrada.

6. Tubo de escape:

- a. No se permite ningún tipo de tratamiento.
- b. No se permite el chorro de arena.
- c. No se permite ningún tipo de envoltura térmica.
- d. Las dimensiones internas no pueden modificarse debido al óxido.
- e. No se permiten fugas importantes.
- f. Sensor de temperatura del escape:
 - i. Se permite un sensor de temperatura del 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 del escape.
 - iv. Cualquier orificio que no se utilice debe taparse completamente si no se utiliza el sensor de escape.

7. Silenciador de escape:

- a. No se permite ningún tipo de tratamiento.
- b. No se permite el chorro de arena.
- c. No se permite ningún tipo de envoltura térmica.
- d. Las dimensiones internas no pueden modificarse debido al óxido.
- e. No pueden estar agrietados ni tener fugas.
- f. El material de embalaje y de tamaño de fábrica debe estar en su lugar y en buenas condiciones. No se permite ningún otro material ni cantidad de embalaje.

8. Sincronización del encendido:

- a. Estándar (1,5 mm). +/-1 mm.

9. Modificaciones externas:

- a. Cualquier modificación que no se indique claramente en este documento no se considerará legalmente aceptable.

10. Sistema de refrigeración:

- a. Altura máxima del radiador: 50 cm desde la parte superior del radiador, excluyendo la tapa y la manguera de rebose hasta el servicio de pista.
- b. Mangueras de agua:
- c. Se aceptan mangueras originales y de recambio.
- d. Se permiten aditivos sin glicol para la lubricación.

Los motores refrigerados por agua podrán utilizar el sistema de calentamiento de agua Hot Head.

11. Bomba de agua:

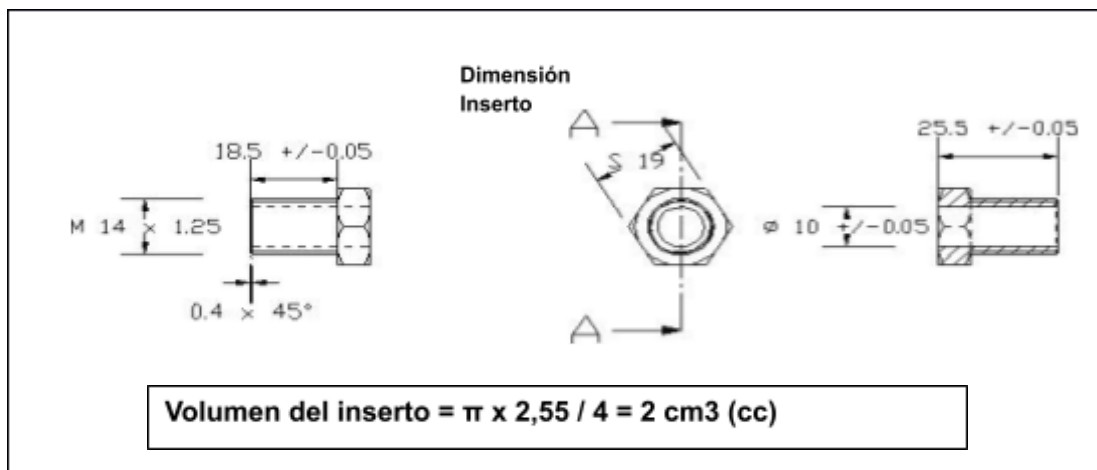
- a. SOLO se puede utilizar una bomba de agua.
- b. La bomba de agua externa DEBE estar situada en el tubo transversal del chasis, debajo del asiento.
- c. La bomba de agua debe ser accionada por correa desde el eje y no puede ser accionada eléctricamente de ninguna manera, forma o modo.

12. Soporte del motor:

- a. El soporte del motor para la palanca de cambios no tiene por qué ser el suministrado, pero debe tener sus dimensiones, construcción y material similares a los del soporte del motor suministrado.
- 15. Relés de lengüeta**
- a. SOLO se permiten relés de lengüeta suministrados por Vortex.

REVISIÓN DEL PROCEDIMIENTO DE LA CÁMARA DE VOLUMEN (CC) PROCEDIMIENTO

1. Desmonte el motor del chasis, salvo que el director técnico indique lo contrario.
2. Espere hasta que el motor alcance la temperatura ambiente (el organizador tiene la obligación de proporcionar ventiladores de refrigeración especiales).
3. Retire la bujía (compruebe la dimensión de 18,5 mm).
4. Inserte una herramienta CC certificada por la CIK en lugar de la bujía; el inserto debe fijarse en el cabezal 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 de grado A o electrónica), llene la cámara de combustión con ACEITE tipo: **"MARVEL MISTERY OIL"**, hasta que el líquido llegue al borde superior del inserto.
8. El volumen medido debe ser el establecido por la ficha del motor Vortex.
9. En caso de discrepancia en el valor medido, el procedimiento se repetirá una vez más.



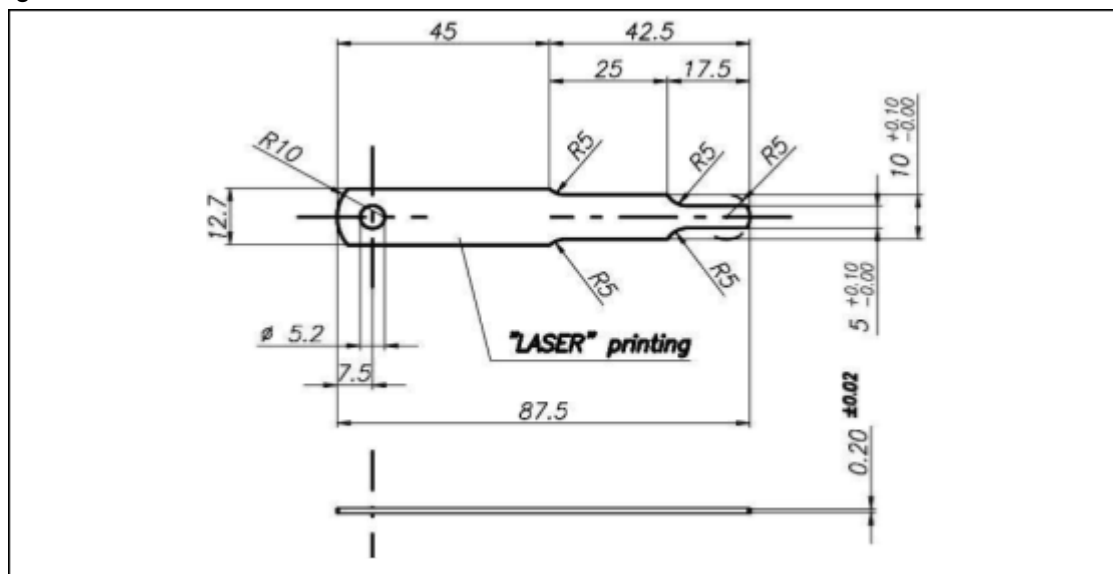
PROCEDIMIENTO DE APLASTAMIENTO

1. Retire la bujía
2. **Utilice soldadura: 1,5 mm (0,062") de núcleo sólido, 50/50 (50 % estaño y 50 % plomo).**
3. Inserte la soldadura en paralelo al pasador de muñeca, debe tocar la pared del cilindro.
4. Gire el motor con la mano por encima del punto muerto superior para aplastar la soldadura.
5. Mida la soldadura con un calibre digital.
6. El volumen medido debe ser el establecido por la ficha del motor Vortex.
7. En caso de discrepancia en el valor medido, se repetirá el mismo procedimiento una vez más, en el lado directamente opuesto al primero.
8. El promedio de ambos lados determinará la medición final.

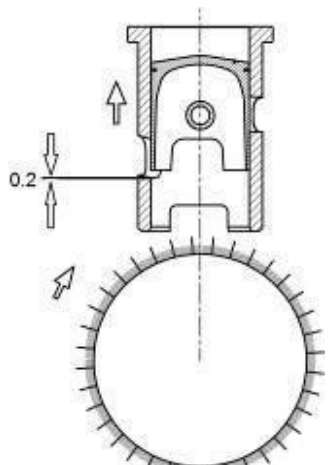
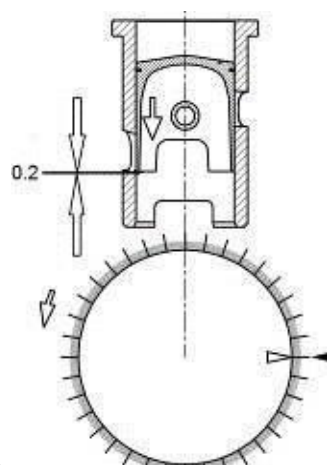
MEDICIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN DEL MOTOR.

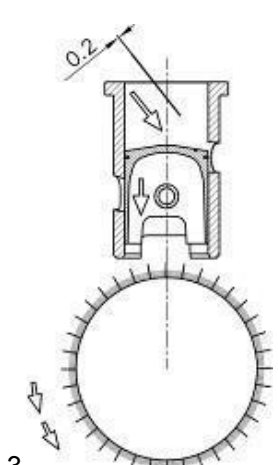
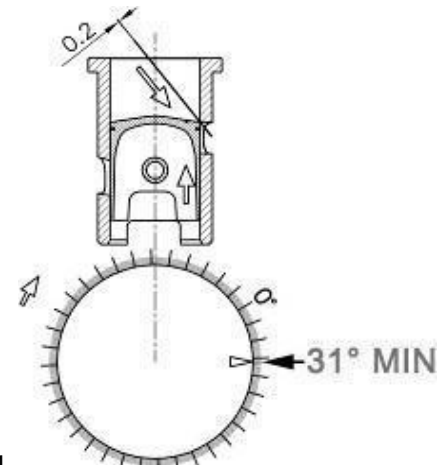
Para todas las categorías ROK en las que se prevé un control, el ángulo de descarga, succión, decantación y salto debe medirse con un espesor de 0,20 mm y una anchura de 5 mm (según el dibujo).

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



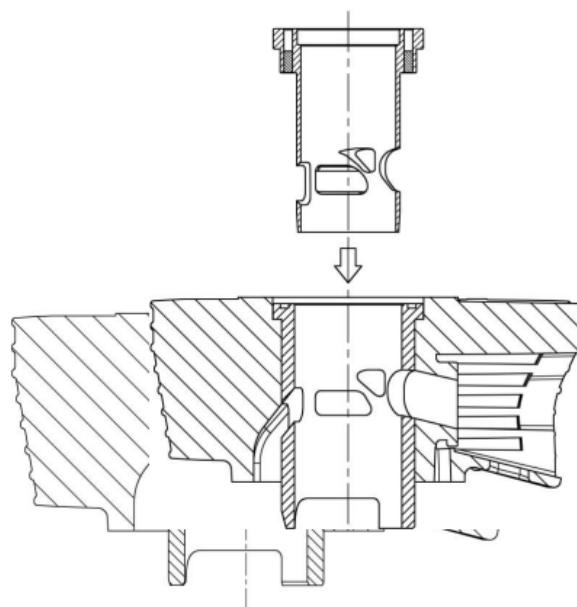
CONTROL DE ESPACIO DE ADMISIÓN DEL MOTOR MINI ROK

	
GIRE EN SENTIDO HORARIO Y LEVANTE EL PISTÓN PARA PERMITIR LA INSERCIÓN DEL MEDIDOR DE ESPACIO CONTRA EL BORDE INFERIOR DEL ESCAPE.	GIRE EN SENTIDO ANTIHORARIO Y BAJE EL PISTÓN HASTA QUE ENCUENTRE EL MEDIDOR APOYADO EN EL BORDE DE ESCAPE. EN ESTA FASE, AJUSTE LA ESCALA EN LA POSICIÓN DE 0 GRADOS.

	
SUELTE EL MEDIDOR DE ESPACIO Y, GIRANDO EN SENTIDO ANTIHORARIO, BAJE EL PISTÓN PARA PERMITIR LA INSERCIÓN DEL MEDIDOR BAJO EL BORDE SUPERIOR DEL ESCAPE. GIRE EN SENTIDO HORARIO PARA LEVANTAR EL PISTÓN HASTA QUE ENCUENTRE EL MEDIDOR DE ESPACIO LIBRE APOYADO EN EL BORDE DE ESCAPE.	GIRE EN SENTIDO HORARIO PARA LEVANTAR EL PISTÓN HASTA QUE ENCUENTRE EL MEDIDOR DE ESPACIO APOYADO EN EL BORDE DE ESCAPE. EN ESTA ETAPA, VERIFIQUE QUE EL BORDE DE DESPLAZAMIENTOS DEL VERNIER COINCIDA CON NO MENOS DE 31 GRADOS.

MEDIDOR DE PUERTO VLR

Al insertar el medidor de puerto de referencia en el cilindro, después de haberlo colocado correctamente, el oficial técnico podrá detectar cualquier irregularidad durante la inspección técnica.



Medidor de puerto VLR

Medidor de puerto Vortex en el cilindro

Cilindro VLR

Al insertar el medidor de puerto de referencia en el cilindro, después de haberlo colocado correctamente, el oficial técnico podrá detectar cualquier irregularidad durante la inspección técnica.

CONTROL TÉCNICO DEL EMBRAGUE

Se permiten los siguientes controles del embrague para todas las clases motorizadas con motores **ROK GP**:

- desde parado en la precarrera y al final de la carrera, con el fin de comprobar el primer avance del embrague a 4000 rpm (después de comprobar la masa total); el embrague debe estar en transmisión directa al 100 % como mínimo a 5000 rpm en todas las condiciones. Se permiten los siguientes controles del embrague para todas las clases motorizadas con motores **VLR ROK**:
- desde parado en la precarrera y al final de la carrera, con el fin de comprobar el primer avance del embrague a 3500 rpm (después de comprobar la masa total); el embrague debe estar en transmisión directa al 100 % como mínimo a 4000 rpm en todas las condiciones. Se permiten los siguientes controles del embrague para todas las clases motorizadas con motores **MICRO y MICRO MINI**:
- desde parado en la precarrera y al final de la carrera, con el fin de comprobar el primer avance del embrague a 3500 rpm (después de comprobar la masa total); el embrague debe estar en transmisión directa al 100 % como mínimo a 4000 rpm en todas las condiciones.

OFICIAL TÉCNICO

Los procedimientos técnicos para comprobar el motor y/o cualquier otro detalle deben ser realizados únicamente por los oficiales de carrera designados por **ROK CUP USA** para el evento, de conformidad con lo indicado en el REGLAMENTO TÉCNICO; para cualquier reclamación y/o apelación, nos remitimos a lo indicado al respecto en el REGLAMENTO DEPORTIVO.

VESTIMENTA TÉCNICA

1. Todo el equipo de seguridad debe usarse tal y como lo ha diseñado y previsto el fabricante.
2. SOLO se permiten cascos que cumplan los siguientes requisitos mínimos:
 - Cascos FIA (todos los cascos caducan 10 años después de la fecha de fabricación y/o 10 años después de la especificación, lo que ocurra primero):
 - FIA
 - 8860-2018 ○ FIA
 - 8860-2018 APB ○

- FIA 8859-2015 ○
 - FIA 8860-2010
 - Cascos SNELL:
 - M o SA 2015 (caduca el 31/12/2025) ○ CMR o CMS 2016 Youth (caduca el 31/12/2026)
 - K, M o SA 2020 (caduca el 31/12/2030)
 - Cascos SFI:
 - SFI 24.1/2015 Juvenil (caduca el 31/12/2025)
 - SFI 31.1 o 41.1/2015 (caduca el 31/12/2025)
- SFI 24.1/2021 Juvenil (caduca el 31/12/2030)
- 31.1 o 41.1/2020 (caduca el 31/12/2030)
 - 24.1/2021 Juvenil (caduca el 31/12/2031)

Los cascos deben estar en "condiciones de fábrica", sin daños visibles en la calota. Si hay daños visibles en la calota, no se permitirá el uso del casco. Todas las etiquetas de certificación deben estar presentes, sin alteraciones y visibles para su inspección.

No se permite montar cámaras en ninguna parte del casco. Cualquier competidor en pista con una cámara fijada a su casco será inmediatamente sancionado con bandera negra y se podrán tomar medidas disciplinarias adicionales. Esto incluye las cámaras fijadas a la visera o "dentro del casco" (alrededor de la pantalla facial).

Si un piloto se quita o se le cae el casco durante una sesión en pista, dicho piloto quedará excluido del resto del evento.

3. Monos de carrera: obligatorios, con homologación válida actual de CIK/FIA o SFI ÚNICAMENTE.
4. Guantes: para uso en carreras, con un alto grado de resistencia a la abrasión.
5. Calzado: DEBE cubrir completamente el tobillo y DEBE estar diseñado y fabricado para uso en carreras.
6. Protección para el cuello: obligatoria para Micro ROK, Mini ROK y Junior ROK. La pérdida o la falta de protección para el cuello durante los entrenamientos, la clasificación, los heats, la prefinal y/o la final dará lugar a una bandera negra.
7. La protección del pecho es obligatoria para todos los pilotos de las clases Micro/Mini y Junior si el piloto tiene 13 años o menos. Es muy recomendable para los pilotos de todas las clases. Se requiere la certificación SFI, CIK o FIA.
8. El cabello no puede quedar visible fuera del casco. Es responsabilidad del piloto sujetar/ocultar el cabello largo de forma segura. Cualquier piloto con el cabello visible que pueda suponer un peligro para sí mismo o para los demás será sancionado con bandera negra inmediatamente; esto no es susceptible de reclamación. ROK Cup Promotions no se hace responsable de las lesiones relacionadas con el cabello largo mientras se está en la pista, independientemente de la situación.