1. CLASSI:

- MINI ROK
- JUNIOR ROK
- SENIOR ROK
- ROK EXPERT
- ROK EXPERT PLUS
- SUPER ROK
- SHIFTER ROK

1.1 MINI ROK

Motore: Vortex MINI ROK 60cc conforme alla scheda di identificazione (fiche tecnica) del motore MINI ROK in corso di validità approvata da ACI SPORT.

Carburatore: a vaschetta **DELL'ORTO PHGB 18**, il carburatore deve sempre conservare la propria costruzione di origine, dovrà avere tutte le parti uguali e conformi a quelle descritte nel disegno presente nella scheda di identificazione del motore (fiche tecnica), così che sia possibile la comparazione in ogni momento di tutte le componenti con un carburatore nuovo. **Ogni tipo di lavorazione, raccordatura, lucidatura, aggiunta o asportazione di materiale è vietata**. La ghiera filettata descritta nella scheda di identificazione del motore, avvitata sul carburatore, serve per fissare il silenziatore di aspirazione, la ghiera stessa, non deve in alcun modo interferire all'interno del condotto di ammissione del carburatore omologato.

Le sole componenti del carburatore che potranno essere cambiate sono quelle descritte nella tabella presente nella scheda di identificazione del motore (fiche tecnica).

Frizione: Per la campana della frizione con fori, è obbligatorio l'utilizzo della protezione come da scheda di identificazione del motore (fiche tecnica) fornito dalla VORTEX.

Accensione: Descritta nella scheda di identificazione del motore (fiche tecnica). La candela autorizzata da utilizzare è quella descritta nella scheda di identificazione (fiche tecnica) del motore Mini Rok.

Telaio: marca e modello con **omologazione CIK FIA MINI Gr. 3 in corso di validità e con omologazione ACI SPORT 2020, in corso di validità (ovvero per il periodo 2015-2020)**.

In caso di utilizzo di telaio MINI Gr.3 con omologazione CIK FIA tutti i componenti omologati del telaio devono avere l'omologazione CIK FIA in corso di validità (sistema frenante, carrozzerie, protezione ruote posteriori).

In caso di utilizzo di telaio con omologazione ACI SPORT tutti i componenti omologati del telaio devono avere l'omologazione ACI SPORT (sistema frenante, carrozzerie, protezione ruote posteriori) in corso di validità .

Obbligo di utilizzo delle carrozzerie e della protezione ruote posteriori RDS RT Karting ACI SPORT art. 4.14 e 4.15.

Carenatura anteriore: Montaggio come da RDS RT Karting ACI SPORT, art. 4.14.2 art. 4.14.4 comma a-b-c-d-e-f-g

Verifiche Ante Gara: ogni conduttore potrà usare
2 telai stessa **Marca**
2 motori

1.2 JUNIOR ROK

Motore: Vortex ROK GP JUNIOR 125cc conforme alla scheda di identificazione (fiche tecnica) del motore ROK GP JUNIOR in corso di validità approvata dalla ACI SPORT.

Carburatore: A vaschetta DELL'ORTO VHSH 30, il carburatore deve sempre conservare la propria costruzione di origine, dovrà avere tutte le parti uguali e conformi a quelle descritte nel disegno presente nella scheda di identificazione del motore (fiche tecnica), così che sia possibile la comparazione in ogni momento di tutte le componenti con un carburatore nuovo. **Ogni tipo di lavorazione, raccordatura, lucidatura, aggiunta o asportazione di materiale è vietata**. **Le sole componenti del carburatore che potranno essere cambiate sono quelle descritte nella tabella presente nella scheda di identificazione del motore (fiche tecnica).**

Raffreddamento: Utilizzo solo **di un (1)** radiatore, il quale deve rispettare le dimensioni indicate nella tabella Allegato A.

Frizione: Per la campana della frizione con fori, è obbligatorio l'utilizzo della protezione come da scheda di identificazione del motore (fiche tecnica) fornita da VORTEX.
Telaio: marca e modello con omologa CIK FIA in corso di validità o con omologa CIK FIA del periodo precedente a quella in corso, obbligo di utilizzo delle carrozzerie e della protezione ruote posteriori RDS RT Karting ACI SPORT art. 4.14 e 4.15.
Carenatura anteriore: Montaggio come da RDS RT Karting ACI SPORT, art.4.14.3 – art.4.14.4 comma a-b-c-d-e-f-g
Verifiche Ante Gara: ogni conduttore potrà usare
2 telai stessa **Marca**
2 motori

1.3 SENIOR ROK – ROK EXPERT – ROK EXPERT PLUS
Motore: Vortex ROK GP 125cc conforme alla scheda di identificazione (fiche tecnica) del motore ROK GP in corso di validità approvata dall' ACI SPORT.
Carburatore: A vaschetta DELL'ORTO VHSH 30, il carburatore deve sempre conservare la propria costruzione di origine, dovrà avere tutte le parti uguali e conformi a quelle descritte nel disegno presente nella scheda di identificazione del motore (fiche tecnica), così che sia possibile la comparazione in ogni momento di tutte le componenti con un carburatore nuovo. **Ogni tipo di lavorazione, raccordatura, lucidatura, aggiunta o asportazione di materiale è vietata**. **Le sole componenti del carburatore che potranno essere cambiate sono quelle descritte nella tabella presente nella scheda di identificazione (fiche tecnica) del motore.**
Raffreddamento: Utilizzo solo **di un (1)** radiatore, il quale deve rispettare le dimensioni indicate nella tabella Allegato A.
Frizione: Per la campana della frizione con fori, è obbligatorio l'utilizzo della protezione come da scheda di identificazione del motore (fiche tecnica) fornita da VORTEX.
Telaio: marca e modello con omologa CIK FIA in corso di validità o con omologa CIK FIA del periodo precedente a quella in corso, obbligo di utilizzo delle carrozzerie e della protezione ruote posteriori RDS RT Karting ACI SPORT art. 4.14 e 4.15.
Carenatura anteriore: Montaggio come da RDS RT Karting ACI SPORT, art.4.14.3 – art.4.14.4 comma a-b-c-d-e-f-g
Verifiche Ante Gara: ogni conduttore potrà usare
2 telai stessa **Marca**
2 motori

1.4 SUPER ROK
Motore: Vortex ROK DVS 125cc conforme alla scheda di identificazione (fiche tecnica) del motore ROK DVS in corso di validità approvata dall' ACI SPORT.
Carburatore: IBEA DVS marcato Rok DVS, il carburatore deve sempre conservare la propria costruzione di origine, dovrà avere tutte le parti uguali e conformi a quelle descritte nel disegno presente nella scheda di identificazione del motore (fiche tecnica), così che sia possibile la comparazione in ogni momento di tutte le componenti con un carburatore nuovo. **Ogni tipo di lavorazione, raccordatura, lucidatura, aggiunta o asportazione di materiale è vietata**.
Raffreddamento: Utilizzo solo **di un (1)** radiatore, il quale deve rispettare le dimensioni indicate nella tabella Allegato A.
Telaio: marca e modello con omologa CIK FIA in corso di validità o con omologa CIK FIA del periodo precedente a quella in corso, obbligo di utilizzo delle carrozzerie e della protezione ruote posteriori RDS RT Karting ACI SPORT art. 4.14 e 4.15.
Carenatura anteriore: Montaggio come da RDS RT Karting ACI SPORT, art.4.14.3 – art.4.14.4 comma a-b-c-d-e-f-g
Verifiche Ante Gara: ogni conduttore potrà usare
2 telai stessa **Marca**
2 motori

1.5 SHIFTER ROK
Motore: Vortex SHIFTER ROK 125cc conforme alla scheda di identificazione (fiche tecnica) del motore SHIFTER ROK in corso di validità approvata dall' ACI.SPORT.
Carburatore: A vaschetta DELL'ORTO VHSH 30, il carburatore deve sempre conservare la propria costruzione di origine, dovrà avere tutte le parti uguali e conformi a quelle descritte nel disegno presente nella scheda di identificazione del motore (fiche tecnica), così che sia possibile la comparazione in ogni momento di tutte le componenti con un carburatore nuovo. **Ogni tipo di lavorazione, raccordatura, lucidatura, aggiunta o asportazione di materiale è vietata**.
Raffreddamento: Utilizzo solo **di un (1)** radiatore, il quale deve rispettare le dimensioni indicate nella tabella Allegato A.
Telaio: marca e modello con omologa CIK FIA in corso di validità o con omologa CIK FIA del periodo precedente a quella in corso, obbligo di utilizzo delle carrozzerie e della protezione ruote posteriori RDS RT Karting ACI SPORT art. 4.14 e 4.15.
Carenatura anteriore: Montaggio come da RDS RT Karting ACI SPORT, art.4.14.3 – art.4.14.4 comma a-b-c-d-e-f-g
Verifiche Ante Gara: ogni conduttore potrà usare
2 telai stessa **Marca**
2 motori

2. PNEUMATICI
2.1 Per la categoria **Mini Rok** gli pneumatici ammessi sono di marca Bridgestone dei seguenti tipi:
- Pneumatici SLICK: Bridgestone YJL 4,0/10,0 - 5 + 5,0/11,0 – 5
- Pneumatici RAIN: Bridgestone YFD 4,0/10,0 - 5 + 5,0/11,0 – 5

2.2 Per la categoria **Junior Rok, Senior Rok, Expert Rok, Expert Rok Plus, Super Rok e Shifter Rok** gli pneumatici ammessi sono di marca Bridgestone dei seguenti tipi:
- Pneumatici SLICK: Bridgestone YLR ROK 4,5/10,0 - 5 + 7,1/11,0 – 5
- Pneumatici RAIN: Bridgestone YLP 4,5/10,0 - 5 + 6,0/11,0 – 5

Il Regolamento Particolare di Gara di ogni singola prova di TROFEO di MARCA ROK CUP può prevedere disposizioni diverse relativamente ai modelli di pneumatici da utilizzare.

In riferimento alle tolleranze dimensionali degli pneumatici si precisa che la tolleranza sulla circonferenza è di ±20mm misurata con gomma montata sul cerchio a pressione di utilizzo (1 bar)
Tale misurazione verrà effettuata dal commissario tecnico delegato per la gara.

2.3 PARCO CHIUSO PNEUMATICI
Per tutte le categorie del Trofeo di Marca Rok Cup è ammesso l'obbligo di acquisto degli pneumatici sul campo di gara, **disposizione da riportare nel Regolamento Particolare delle gare, sotto pena di nullità.**
Per tutte le categorie del Trofeo di Marca Rok Cup, per ogni singola gara sarà ammesso l'utilizzo di un (1) solo set di pneumatici slick nuovi **(2 pneumatici slick anteriori + 2 pneumatici slick posteriori)**. A discrezione del concorrente è ammesso l'utilizzo di 1 pneumatico opzionale slick anteriore e 1 pneumatico opzionale slick posteriore.
Il set completo e gli pneumatici opzionali saranno distribuiti in parco chiuso, in cambio di un VOUCHER acquistabile in pista presso il punto vendita **Rok Center.**
Per ogni singola gara sarà ammesso l'utilizzo di minimo 1 set di pneumatici RAIN massimo 2 set.
(1 set = 2 pneumatici rain anteriori + 2 pneumatici rain posteriori), nuovi o usati a discrezione del concorrente, **disposizione da riportare nel Regolamento Particolare delle gare, sotto pena di nullità.**
La quantità di pneumatici, il modello di pneumatici e la gestione di pneumatici possono differire per alcune prove di TROFEO di MARCA ROK CUP specificandolo nel Regolamento Particolare di gara.
Il Regolamento Particolare di Gara di ogni singola prova, potrà anche prevedere, laddove specificato, la distribuzione e gestione pneumatici slick e rain come descritto nel: RDS ACI SPORT 2020 REG.TECNICO KARTING, art. 4.16/4.16.1/4.16.2/4.16.3

3. BENZINA E OLIO PER MISCELA
Per tutte le categorie del Trofeo di Marca Rok Cup l'olio per la miscela da utilizzare obbligatoriamente è ENI KART 2T.
Per i controlli, si veda Art. 4.19 RDS ACI SPORT e Regolamento Tecnico Karting.

4. LUBRIFICANTE
Camere ingranaggi contralberi e camera cambio devono obbligatoriamente contenere olio lubrificante.

5. MASSA MINIMA COMPLESSIVA PER CATEGORIA
La massa minima complessiva del kart + pilota in condizioni di gara, per ciascuna categoria è il seguente:

MINI ROK	110kg
JUNIOR ROK	145kg
SENIOR ROK	160kg
ROK EXPERT	170kg
ROK EXPERT PLUS	170kg
SUPER ROK	155kg
SHIFTER ROK	180kg

6. VERIFICHE TECNICHE
In fase di verifica si terrà conto di quanto riportato nel presente Regolamento Tecnico, delle schede di identificazione (fiche tecniche) dei motori approvate da ACI SPORT depositate insieme a questo regolamento debitamente approvate e firmate e del RDS ACI SPORT Regolamento Tecnico di Settore Karting. **Le tolleranze descritte nelle schede di identificazione sono tolleranze di costruzione.** Inoltre, il Commissario Tecnico Delegato ACI SPORT, previa richiesta di autorizzazione ai Commissari Sportivi, potrà in ogni momento fare riferimento a confronti comparativi per valutare la conformità di eventuali parti, con particolari forniti dal promotore stesso.
E' prevista inoltre la possibilità da parte dei commissari tecnici, previa richiesta di autorizzazione ai Commissari Sportivi, di sostituire qualsiasi parte del motore con un ricambio originale fornito dal promotore stesso.

6.1 MARCHIATURA
Ogni parte dei seguenti motori MINI ROK, ROK GP, ROK GP JUNIOR, ROK DVS, ROK SHIFTER possiede una marchiatura che permette il riconoscimento e assicura l'originalità e la conformità della parte stessa in sede di verifica.
I loghi utilizzati per la marchiatura delle singole parti sono quelli riportati in seguito:

6.2 GUARNIZIONI DI SCARICO E DI ASPIRAZIONE
La tenuta delle guarnizioni di scarico e di aspirazione non deve essere in alcun modo ridotta, limitata o impedita.

7. PROCEDURA PER IL CONTROLLO DEL VOLUME DELLA CAMERA DI COMBUSTIONE
1. Fare smontare il motore dal telaio;
2. Attendere che il motore sia a temperatura ambiente (obbligo per l'organizzatore di fornire appositi ventilatori di raffreddamento);
3. Fare smontare la testata per verificare la sporgenza della candela all'interno della cupola della camera di combustione;
4. Fare smontare la candela (verificare la quota di 18,5 mm.);
5. Avvitare l'inserto al posto della candela (l'inserto stretto sulla testata non dovrà oltrepassare la parte superiore della camera di combustione. Esso dovrà essere fissato sulla testata nell' identico modo della candela di 18,5 mm.);

6. Rendere stagna con l'aiuto di grasso la parte superiore del pistone e la periferica del cilindro
7. Mettere il pistone al punto morto superiore e bloccare l'albero motore;
8. Asciugare accuratamente l'eccedenza di grasso;
9. Assicurarsi che il motore sia in piano;
10. Fare rimontare la testata e stringerla alla coppia di serraggio fissata dal costruttore;
11. Con una buretta di laboratorio con scala graduata (meccanica di grado A o elettronica) riempire la camera di combustione con **OLIO tipo: "ATF DEXRON" VI (6) di colore ROSSO**, fino a quando il liquido rasenta il bordo superiore dell'inserto;
12. Il volume allora misurato deve essere quello stabilito dal RDS e descritto nella tabella seguente, della classe interessata.

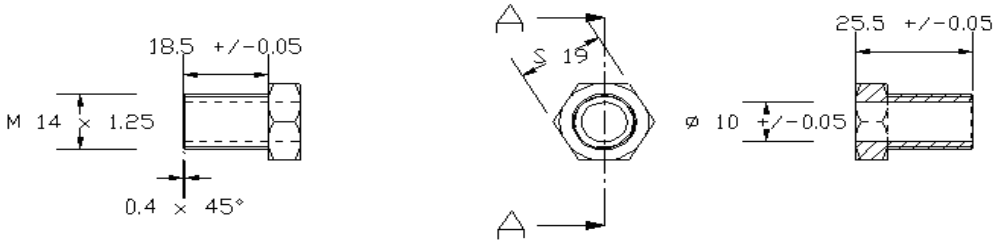
7.1 METODO ALTERNATIVO

1. Fare smontare il motore dal telaio;
2. Attendere che il motore sia a temperatura ambiente (obbligo per l'organizzatore di fornire appositi ventilatori di raffreddamento);
3. Fare smontare la candela (verificare la quota di 18,5mm)
4. Avvitare l'inserto al posto della candela, l'inserto dovrà essere fissato sulla testata nell' identico modo della candela di 18,5 mm.
5. Mettere il pistone al punto morto superiore
6. Assicurarsi che il motore sia in piano
7. Con una buretta di laboratorio con scala graduata (meccanica di grado A o elettronica) riempire la camera di combustione con **OLIO tipo: "ATF DEXRON" VI (6) di colore ROSSO**, fino a quando il liquido rasenta il bordo superiore dell'inserto;
8. Il volume allora misurato deve essere quello stabilito dal RDS e descritto nella tabella seguente della classe interessata:
9. In caso di discordanza del valore misurato, la procedura deve essere rieseguita secondo la procedura di cui al **punto 7.**

Tabella del valore minimo del volume camera di combustione, delle classi qui di seguito descritte

Classe	Volume della camera di combustione	
MINI ROK	4,8cm³. + inserto 2 cm³	**6,8**cm³ **Min.**
JUNIOR ROK – ROK GP Junior	7,5cm³ + inserto 2 cm³	**9,5**cm³ **Min.**
SENIOR ROK - ROK GP	7,5cm³ + inserto 2 cm³	**9,5**cm³ **Min.**
SUPER ROK – ROK DVS	9 cm³ + inserto 2 cm³	**11**cm³ **Min.**
SHIFTER ROK	11 cm³ + inserto 2 cm³	**13**cm³ **Min.**

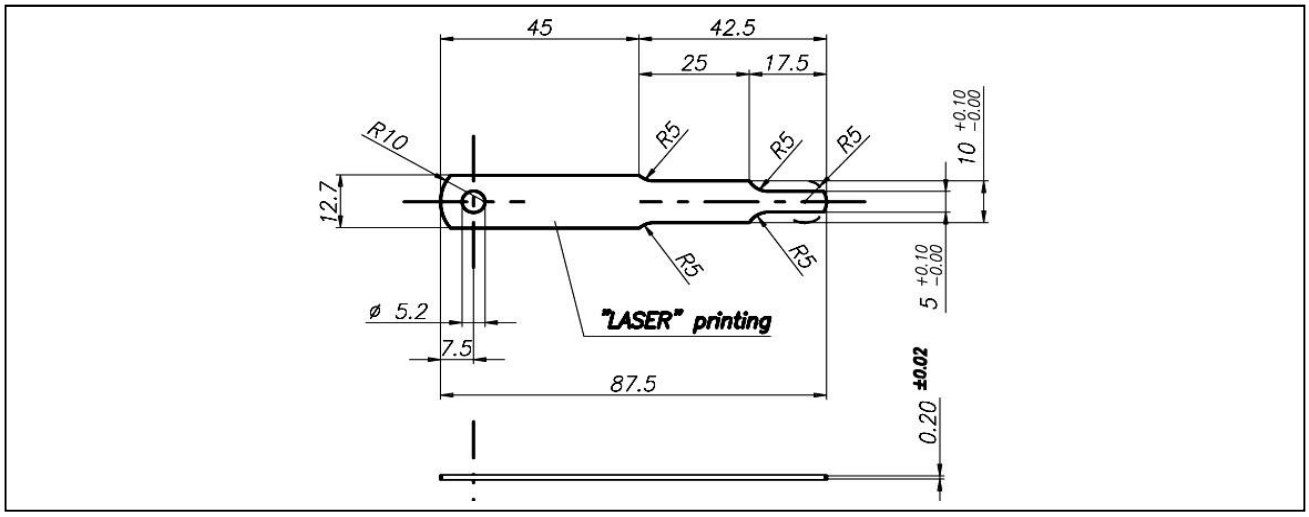
Dimensioni Inserto



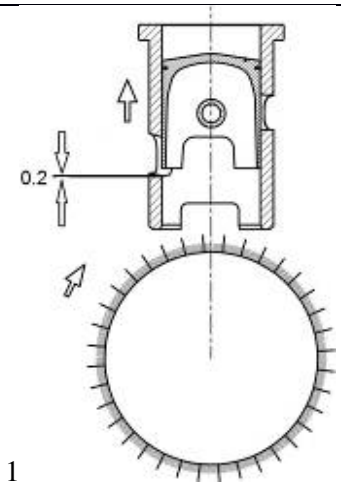
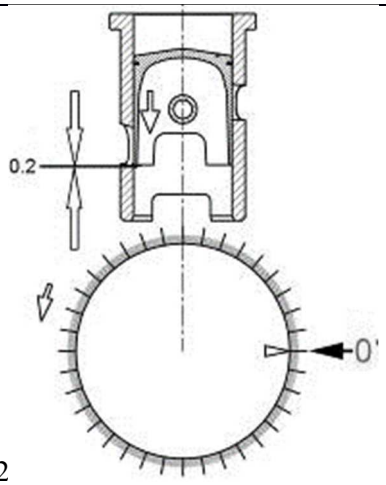
Volume Inserto = pi x 1 x 2.55 / 4 = 2 cm3/cc

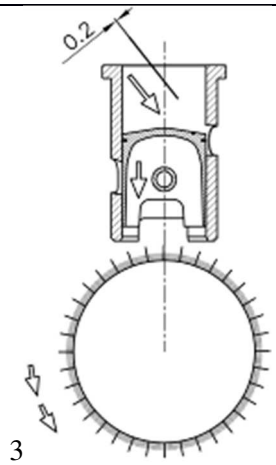
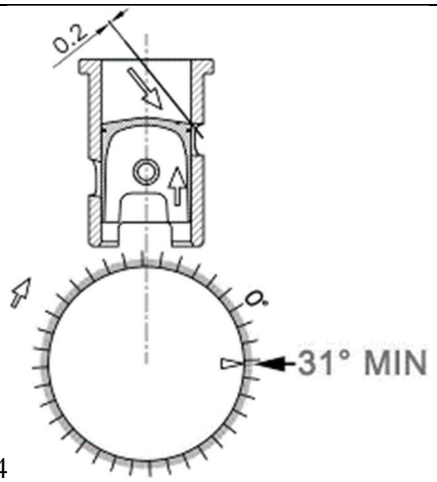
8. STRUMENTO DI MISURA DELLA DISTRIBUZIONE DEL MOTORE

Per tutte le categorie Rok dove è previsto il controllo, l'angolo di scarico, aspirazione, travasi e il salto, deve essere misurato con uno spessore da 0.20 mm, avente larghezza 5 mm (come da disegno).
La lettura viene eseguita utilizzando un display digitale con dispositivo di misurazione encoder, oppure con disco graduato di diametro minimo di 200 mm



8.1 CONTROLLO SALTO ASPIRAZIONE MOTORE MINI ROK

 1	 2
RUOTARE IN SENSO ORARIO PER ALZARE IL PISTONE E PERMETTERE L'INSERIMENTO DELLO SPESSIMETRO CONTRO LO SPIGOLO INFERIORE DELL'ASPIRAZIONE *TURN CLOCKWISE AND LIFT THE PISTON TO ALLOW THE INSERTION OF THE FEELER GAUGE AGAINST THE LOWER EXHAUST EDGE*	RUOTARE IN SENSO ANTIORARIO PER ABBASSARE IL PISTONE FINO AD INCONTRARE LO SPESSIMETRO APPOGGIATO ALLO SPIGOLO DELL'ASPIRAZIONEIN QUESTA FASE SETTARE LA POSIZIONE DI 0° *TURN COUNTERCLOCKWISE AND LOWER THE PISTON UNTIL IT MEETS THE GAUGE RESTING AT THE EXHAUST EDGE , AT THIS STAGE SET THE SCALE ON THE POSITION OF 0 DEGREES*

 3	 4
LIBERARE LO SPESSIMETRO QUINDI RUOTANDO IN SENSO ANTIORARIO ABBASSARE IL PISTONE PER PERMETTERE L'INSERIMENTO DELLO SPESSIMETRO SOTTO LO SPIGOLO SUPERIORE DELLO SCARICO *RELEASE THE FEELER GAUGE AND TURNING COUNTERCLOCKWISE LOWER THE PISTON TO ALLOW THE INSERTION OF THE FEELER UNDER THE UPPER EDGE OF THE EXHAUST*	RUOTANDO IN SENSO CONTRARIO ALZARE IL PISTONE FINO AD INCONTRARE LO SPESSIMETRO APPOGGIATO ALLO SPIGOLO DELLO SCARICO E CONTROLLARE CHE L'ANGOLO DI SPOSTAMENTO NON SIA INFERIORE **A 31°** *TURN CLOCKWISETO LIFT THE PISTON UNTIL IT MEETS THE FEELER GAUGE RESTING AT THE EXHAUST EDGE. AT THIS STAGE CHECK THAT THE EDGE OF DISPLACEMENTS OF THE VERNIER MATCH NOT LESS THAN **31 DEGREES*** the edge of displacements of the vernier match not less than 31 degrees

8.2 MISURA DEL PARAMETRO DI SQUISH

La misura dello SQUISH va effettuata con filo di stagno di diametro 1,5mm lato spinotto.

8.3 CONSULENTE CONTROLLO TECNICO e VERIFICHE TECNICHE

Il Promotore OTK Kart Group srl ha il diritto di incaricare un proprio tecnico specializzato come consulente di supporto ai Commissari Tecnici durante i controlli tecnici del solo motore.
Il controllo del telaio e di altri particolari è demandato ai soli Ufficiali di Gara designati da ACI SPORT per la manifestazione.
Le procedure di verifica tecnica del motore e/o di ogni altro particolare va eseguita solo da Ufficiali di Gara designati da ACI SPORT per la manifestazione, nel rispetto di quanto indicato nel RDS Karting 2020; per eventuali reclami e / o appelli ci si rifà a quanto indicato al riguardo dal RNS ACI SPORT 2020.

Inoltre il Collegio dei CC SS può richiedere una verifica più approfondita dei particolari presso la sede del Costruttore. La richiesta deve essere presentata dal Commissario Tecnico Delegato ai CC SS motivando e descrivendo la richiesta.
Sarà cura del Promotore o dell'Organizzatore, il recapito del/dei particolare/i accuratamente sigillati ed accompagnati dal documento dei CC SS e CC TT, presso il Costruttore del particolare.
I particolari saranno controllati presso la sede del Costruttore, alla presenza del Concorrente e del Commissario Tecnico Delegato.
Il Commissario Tecnico Delegato trasmetterà l'esito della verifica successivamente al Presidente del Collegio dei CC.SS.
Le spese logistiche sono intese a carico del Promoter OTK Kart Group srl se il particolare è in regola, viceversa al concorrente interessato.

9. FRIZIONE

Per le classi **Junior ROK – Senior ROK – Expert ROK – Expert Plus ROK** sono ammessi i seguenti controlli della frizione:

- da fermo in pregriglia e a fine gara, al fine di verificare il primo avanzamento della frizione a 4000rpm (dopo le operazioni del controllo della massa complessiva); la frizione deve essere in presa diretta al 100% al minimo dei 5000 rpm in tutte le condizioni.
- tramite il sistema di acquisizione dati UNILOG** fornito dal Promotore, al fine di verificare la presa diretta della frizione in tutte le condizioni.

Per la Classe **Mini Rok**, sono ammessi i seguenti controlli della frizione:

- da fermo in pregriglia e a fine gara, al fine di verificare il primo avanzamento della frizione a 3500rpm (dopo le operazioni del controllo della massa complessiva); la frizione deve essere in presa diretta al 100% al minimo dei 4500 rpm in tutte le condizioni.
- tramite il sistema di acquisizione dati UNILOG** fornito dal Promotore, al fine di verificare la presa diretta della frizione in tutte le condizioni.

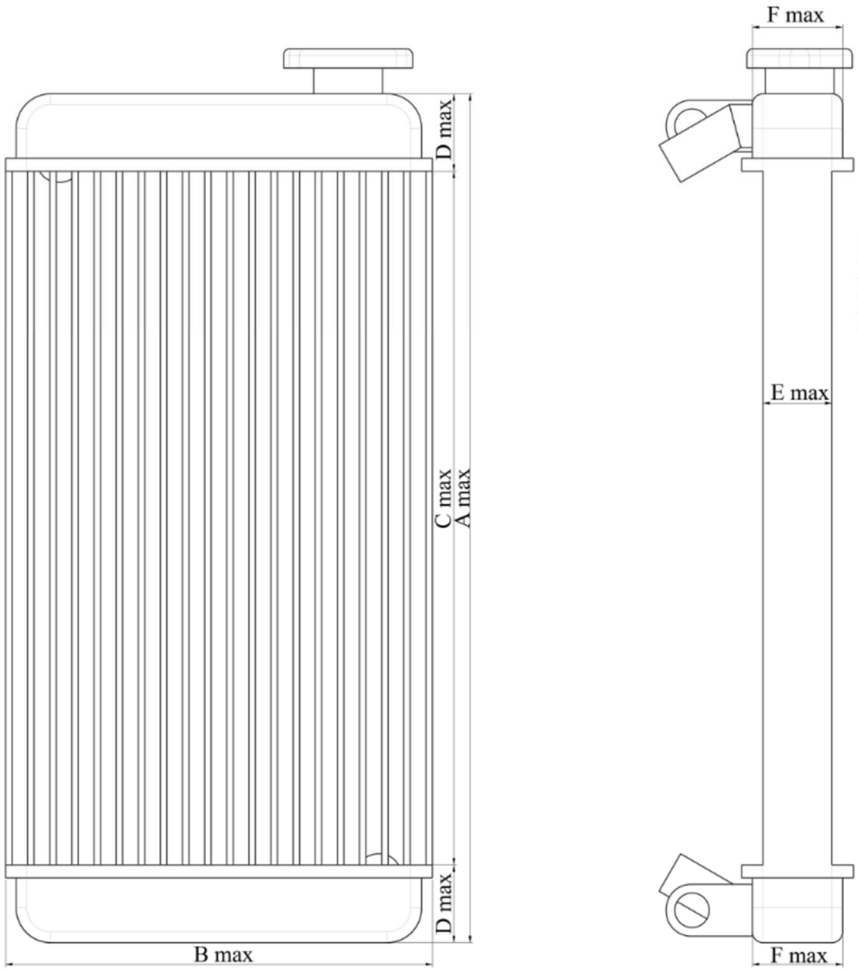
****E' responsabilità del concorrente stesso, qualsiasi manomissione o danneggiamento del dispositivo UNILOG consegnato per la manifestazione.**

10. ABBIGLIAMENTO TECNICO

Per tutte le categorie del Trofeo di Marca Rok Cup, l'abbigliamento tecnico **tuta e casco** dovranno rispettare le omologazioni e le disposizioni in materia di sicurezza disposte dall' ACI SPORT e dalla CIK-FIA.

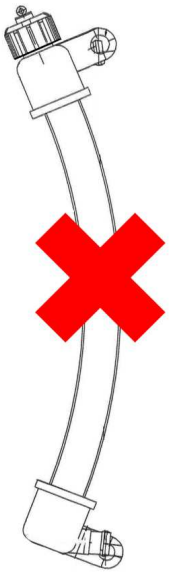
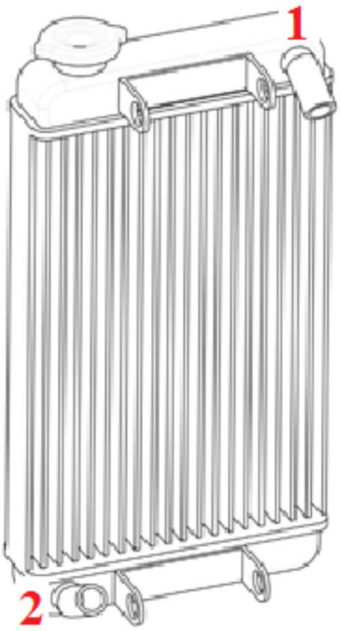
Per tutto quanto non specificato nel Regolamento Tecnico del Trofeo di Marca Rok Cup, si fa riferimento al RDS RNS ACI SPORT 2020, Regolamento Tecnico di Settore Karting e Regolamento CIK FIA 2020 e sue norme.

ALLEGATO A – RAFFREDDAMENTO
Dimensioni e caratteristiche dei radiatori da utilizzare nelle varie classi ROK



	A	B	C	D	E	F
JUNIOR ROK – ROK GP	480	210	395	45	32	45
ROK DVS – ROK SHIFTER	465	265	395	40	45	60

PRECISAZIONE 1 - ALLEGATO A "RADIATORE"
In aggiunta alla tabella presente nell'Allegato A, riguardante le dimensioni fisiche del radiatore, si precisa che la massa radiante e le parti ad essa connesse, come le due vaschette di riempimento e uscita acqua, possono solo avere conformazione lineare (disegno 2).
La conformazione CURVA come da **disegno 1 è vietato il suo utilizzo.**

DISEGNO 1	**DISEGNO 2**
	

Si precisa inoltre che gli attacchi dei tubi dell'acqua sul retro del radiatore descritto **(disegno 2)** devono essere posizionati rispettivamente a destra 1 nella parte superiore e a sinistra 2 nella parte inferiore (disegno 2).

Si approva in data 05.02.2020 – n° 08/2020