

TECHNISCH REGLEMENT 2010

Dit Technisch Reglement, samengesteld door de NFK en goedgekeurd door het BSK van de KNAF, is geldig voor alle door de NFK te organiseren wedstrijden in 2010. Alle genoemde CIK Reglementen en Artikelen zijn gratis te downloaden op www.cikfia.com

7. BEPALINGEN EN KLASSENINDELING

Art. 27 ALGEMENE BEPALINGEN

Dit Technisch Reglement bepaalt de klassen en technische eisen waaraan karts, motoren en banden dienen te voldoen. Dit reglement is geldig voor **het jaar 2010** en kan slechts bij uitzondering worden gewijzigd. *Wijzigingen moeten, na goedkeuring door het BSK van de KNAF, door het Bestuur van de NFK zijn goedgekeurd. Bekendmaking ervan aan de betreffende rijders geschiedt minimaal 10 dagen vóór de eerstkomende wedstrijd per brief en op de website van de NFK en de KNAF. Door omstandigheden plotseling door te voeren wijzigingen dienen in de rijders bespreking vóór de officiële training op de eerstvolgende wedstrijddag, door de wedstrijdleider bekend te worden gemaakt.*

Art. 28 WEDSTRIJDNUMMERS / TRANSPONDERS

Karts dienen gedurende het gehele evenement, ook tijdens de technische- of veiligheidskeuring en officiële trainingen, te zijn voorzien van het voorgeschreven startnummer, alsook de eigen transponder, zoals geregistreerd in de wedstrijdcomputer.

De voorgeschreven nummerplaten met het startnummer, dienen te zijn bevestigd zowel aan de voor- als aan de achterzijde en op beide zijbakken, direct naast het achterwiel. Het startnummer moet goed leesbaar zijn voor alle officials, als ook voor de tijdwaarneming. De transponder dient te zijn gemonteerd op de achterkant van de stoel op een hoogte van 25 cm +/- 5 cm.

Art. 29 KLASSENINDELING - TECHNISCH REGLEMENT 2010

Voor alle klassen zijn side pods, stuur- en bumperspoilers verplicht in de uitvoering als door de CIK-FIA voorgeschreven. Een CIK-FIA stempel in de onderdelen is niet verplicht.

Voor de klasse 01 Mini Junioren zijn vorm en maten vastgelegd in het homologatieblad en dient de bumperspoiler stevig te zijn bevestigd door middel van een vaste (schroef) verbinding.

Bevestiging met clips is alleen toegestaan indien deze geborgd zijn dmv gesloten trekbandjes.

Tekeningenbladen en Reglementenboekjes verkrijgbaar via het NFK Federatiebureau te Ulft.

01 MINI JUNIOREN - tekeningenpakket 2009

| | |
|---------------------|---|
| motor: | COMER KWE6 Tag PARILLA Swift VORTEX Mini Rok |
| verbrandingsruimte: | volgens tekening NFK |
| carburateur: | standaard, bezetting vrij (sproeiers,naald/buis) . <i>Bevestiging van het luchtfilter op de carburateur dient origineel en onbewerkt te zijn.</i> |
| ontsteking: | volgens tekening NFK |
| bougie: | volgens tekening NFK |
| uitlaat: | volgens tekening NFK |
| geluid: | maximaal 95 dB(A) |
| koppeling: | aangrijppunt maximaal 5700 tpm, op elk moment te meten. stationair toerental: maximaal 3000 tpm |
| overbrenging: | vrij |

frame: Nationaal gehomologeerd, zie onderstaande omschrijving
banden: Maxxis Rookie (hard) 10 x 4.0 x 5 en 11 x 5.0 x 5
regenbanden zijn niet toegestaan.
gewicht: kart + rijder minimaal 105 kg
leeftijd: vanaf de 7de verjaardag
licentie: geldige kartlicentie
nummerbord: bord ROOD - cijfers GEEL.
achteras: magnetisch materiaal, 25 of 30 mm diameter, lengte maximaal 1000 mm.
holle achteras van Ø 30 mm toegestaan, minimale wanddikte 4.9 mm.

Onderdelen: De klasse 01 heeft een eigen klassenreglement waarin de techniek is weergegeven en geldt voor het raceseizoen 2010. Alle motordelen en accessoires dienen origineel te zijn en bij het betreffende motortype behorend, dus geproduceerd en geleverd door en voor het betreffende motormerk. De toleranties gesteld in het reglement en/of homologatiebladen zijn dus NIET bedoeld om bewerkingen toe te staan. Van elke motor voor deze klasse zal een referentiemodel aanwezig zijn. Alle onderdelen hiervan zijn de enige en juiste! Een en ander ter beoordeling van de HTC.

Chassis:

Het chassis dient nationaal gehomologeerd te zijn met de volgende specificaties:

wielbasis: maximaal 950 mm
velgen: ondeelbaar - velgmaten voor: binnen min. 90 mm - buiten max. 115 mm
achter: binnen min.120 mm - buiten max. 150 mm
rem: mechanisch of hydraulisch

NOOT: *Het chassis moet voldoen aan de maten als aangegeven in het betreffende homologatie-blad, er mogen geen wijzigingen worden aangebracht. Voor- en achterbumper, de afstrijkbeugels, de buis in de side pods en de bevestigingsbeugels dienen van magnetisch materiaal te zijn.*

10 KF5

motor: CIK-FIA gehomologeerde KF3-motor, zie CIK-FIA reglement met modificaties volgens NFK klassenreglement KF5. Zie ook AdK Technical Regulations art. 18 - General Regulations for KF4 en art. 19 - Specific Regulations for KF3.
uitlaatpoort: maximaal 170°, gemeten volgens art: 2.253.2 Technical Regulations CIK-FIA.
ontsteking: via CDI-box - PVL of SELETRA – max. toerental op 13.000 tpm gelimiteerd.
verbrandingskamer: volume minimaal 12cc, gemeten met CIK-FIA plug 14cc
uitlaat: volgens NFK klassenreglement KF5
geluid: AdK Technical Regulations art 2.19.1 – maximaal 100 dB(A)
radiator: CIK-FIA gehomologeerd
bougie: merk vrij, afmeting M14 x 1.25, lengte 18.5 mm.
luchtfilter: CIK-FIA 2004 - 2009 met maximum diameter inlaatpijpje Ø 23 mm.
carburateur: CIK-FIA gehomologeerd, type “vlinderklep” met maximale diameter Ø 20 mm
frame: CIK-FIA of Nationaal gehomologeerd
kartbreedte: inclusief velgen 136 cm maximaal
velgmaat: voor 135 mm, achter 185 mm
banden: slick MAXXIS HG1 / 10 x 4.5 x 5 en 11 x 6.0 x 5
regenband MAXXIS WT8 / 10 x 4.5 x 5 en 11 x 6.0 x 5
leeftijd: vanaf de 10de verjaardag t/m 13 jaar
indien minimaal 2 jaar Mini Junioren gereden vanaf 9de verjaardag.
gewicht: minimaal 135 kg kart + rijder
licentie: geldige kartlicentie
nummerbord: bord BLAUW, cijfers ZWART

02 KF3 - volgens CIK-FIA

| | |
|--------------------|---|
| motor: | CIK-FIA gehomologeerde KF3-motor volgens CIK-FIA reglement . Zie ook AdK Technical Regulations art. 18 - General Regulations for KF4 en art. 19 - Specific Regulations for KF3, |
| uitlaatpoort: | maximaal 170°, gemeten volgens art: 2.253.2 Technical Regulations CIK-FIA. |
| ontsteking: | CIK-FIA gehomologeerde ontsteking digitaal met maximum toerental op 14.000 tpm gelimiteerd. |
| verbrandingskamer: | volume minimaal 12 cc gemeten met CIK-FIA plug 14 cc |
| uitlaat: | moet voldoen aan Technical Drawing no 12-CIK-FIA. |
| geluid: | AdK Technical Regulations art 2.19.1 - maximaal 100 dB(A) |
| radiator: | CIK-FIA gehomologeerd. |
| bougie: | merk vrij, afmeting M14 x 1.25, lengte 18.5 mm. |
| luchtfilter: | CIK-FIA 2004 - 2009 met maximum diameter inlaatpijpje Ø 23 mm. |
| carburateur: | CIK-FIA gehomologeerd, type "vlinderklep" met maximale diameter Ø 20 mm |
| frame: | CIK-FIA gehomologeerd |
| kartbreedte: | inclusief velgen 136 cm maximaal |
| banden: | slick Dunlop DDH hard -10 x 4.5 x 5 en 11 x 6.0 x 5 regenband Dunlop K11W11 -10 x 4.5 x 5 en 11 x 6.0 x 5 |
| leeftijd: | vanaf de 12de verjaardag t/m 15 jaar |
| gewicht: | minimaal 145 kg kart + rijder |
| licentie: | geldige kartlicentie |
| nummerbord: | bord GEEL, cijfers ZWART |

03 MAXXIS TAG SERIES

| | |
|---------------|---|
| motoren: | <p>Motoren gehomologeerd voor de KF klassen zijn niet toegestaan. <i>Watergekoelde motoren met een maximale cilinderinhoud van 125 cc, standaard voorzien van een vrijlooppkoppeling en elektrische starter.</i> <i>De betreffende homologatie van de motor dient op het NFK Federatiebureau aanwezig te zijn en op de wedstrijd.</i> <i>(Motoren welke in 2010 pas worden gehomologeerd zijn in het lopende jaar niet toegestaan om mee te rijden) Powervalve is toegestaan!</i> <i>ROTAX Max FR125 geheel volgens Rotax reglement 2010 onverzegeld toegestaan. Alle ont- en beluchtingen of overloopleidingen dienen uit te monden in een gesloten reservoir van tenminste 0.125 liter. Alle slangen dienen over de volle lengte lucht- en vloeistofdicht te zijn.</i> <i>Op dit moment ook toegestane motoren:</i> Seven L4 TAG Parilla XT 30 Vortex Rok Vortex Super Rok (volgens specificatie NFK2009) Extreme MIG RK125WD TAG CRS A1 125 CC TAG PRD rk 125 Fireball BMB HAT125 T-X</p> |
| waterkoeling: | koelvloeistof moet leidingwater zijn zonder enige toevoeging. |
| ontsteking: | zoals door de fabrikant <i>standaard</i> bij de motor geleverd |
| carburateur: | <i>zowel het type "vlinderklep" als het type "schuifcarburateur" is toegestaan, met een maximale doorlaat van Ø 30 mm. Rotax Max volgens Rotax reglement</i> |
| inlaatdemper: | bij de motor behorend of CIK-FIA 2004 - 2009, max. doorlaat pijpjes Ø 30 mm |

uitlaat: alleen de bij de motor behorende originele uitlaat is toegestaan.
geluid: maximaal 98 dB(A), een nademper is verplicht
frame: CIK-FIA of Nationaal gehomologeerd, voorwielremmen toegestaan.
overbrenging: vrij
banden: slick MAXXIS SLR GREEN CONCEPT 10 x 4.5 x 5 en 11 x 7.1 x 5
regenband MAXXIS SLW RAIN: 10 x 4.2 x 5 en 11 x 6.0 x 5
gewicht: minimaal 170 kg kart + rijder
leeftijd: vanaf de 12de verjaardag
licentie: geldige kartlicentie
nummerbord: bord ROOD, cijfers WIT

04 KF2 - volgens CIK-FIA

motor: CIK-FIA gehomologeerde KF2 motor volgens CIK-FIA reglement
AdK Technical Regulations art. 18 General Regulations for KF4 en art. 20 - Specific
Regulations for KF 2, gehomologeerde powervalve toegestaan.
koeling: AdK Technical Regulations art. 2.16.5 Water pump
verbrandingskamer: volume minimaal 9 cc gemeten met CIK-FIA plug 11 cc
AdK Technical Regulations art. 2.16.5 Water pump
ontsteking: gehomologeerd voor deze klasse, toerental gelimiteerd tot maximaal 15.000 tpm
Technical Regulations art. 2.16.7 Ignition.
carburateur: gehomologeerd: type "vlinderklep" met maximale diameter \varnothing 24 mm.
inlaatdemper: AdK homologatie 2004 - 2009, met maximale diameter luchtinlaat \varnothing 23mm
geluid: AdK Technical Regulations art 2.19.1 - max. 100 dB(A)
frame: CIK-FIA gehomologeerd
AdK Technical Regulations art: 2.3.4.3 Requirements en art: 2.4.1
banden: slick Dunlop DDM medium /10 x 4.5x 5 en 11 x7.1 x 5
regenband K11W11 / 10 x 4.5 x 5 en 11 x 6.0 x 5
gewicht: minimaal 158 kg kart + rijder
leeftijd: vanaf het jaar waarin men 15 jaar wordt
licentie: geldige kartlicentie
nummerbord: bord ZWART - cijfers WIT

05 125 NATIONAAL

motor: een in serie geproduceerde ééncilinder Cross-motor, watergekoeld en
zuiger- of membraangestuurd. Voor 2010 zijn toegestaan:

- CAGIVA / HUSQVARNA WMX 125
- HONDA CR-series
- KAWASAKI KX-series
- K.T.M. 125 - series 500, 501, 502, 503, 515
- SUZUKI RM
- T M Cross
- YAMAHA YZ
- ROTAX Max DD2 verzegeld of onverzegeld
- GASGAS 125 cc Cross

Een bronzen "reparatiering" in de kop is toegestaan.

milieu: alle ont- en beluchtingen of overloopleidingen dienen uit te monden in een
gesloten reservoir van tenminste 0.125 liter.
Alle slangen dienen over de volle lengte lucht- en vloeistofdicht te zijn.

waterkoeling: Koelvloeistof moet leidingwater zijn zonder enige toevoeging.

| | |
|--------------|---|
| carburatie: | toegestaan zijn de merken DELLORTO, MIKUNI en KEIHIN |
| ontsteking: | bij de motor behorend of de "Horsepower"-ontsteking. <i>een (variabele) programmeerbare ontsteking is verboden.</i> |
| inlaat: | CIK-FIA homologatie 2004-2009, inlaatpijpje maximaal Ø 30 mm. |
| uitlaat: | de lengte van de einddemper is minimaal 40 cm gemeten van begin tot het einde van het cilindrische gedeelte, met een omtrek van minimaal 30 cm. De lengte van de tailpipe in de einddemper mag maximaal 5 cm bedragen, gemeten vanaf de ingang van de einddemper. |
| frame: | CIK-FIA of Nationaal gehomologeerd |
| banden: | slick BRIDGESTONE YKC / 10 x 4.5 x 5 en 11 x 7.1 x 5; regenband BRIDGESTONE YKP / 10 x 4.5 x 5 en 11 x 6.0 x 5 |
| aandrijving: | minimaal 3 versnellingen / Rotax Max DD2 2 versnellingen |
| gewicht: | minimaal 170 kg kart + rijder |
| leeftijd: | vanaf de 14de verjaardag |
| licentie: | geldige kartlicentie |
| nummerbord: | bord GROEN - cijfers WIT |
| geluid: | maximaal 98 dB(A) |
| start: | Indien de Rotax Max DD2 meerijdt, zal er een licht rollende start zijn |

06 KZ2 INTERNATIONAAL

07 KZ2 NATIONAAL

08 KZ2 PLUS

| | |
|---------------------|---|
| motor: | CIK-FIA gehomologeerde KZ2-motor volgens CIK-FIA reglement AdK Technical Regulations art. 5.2.1 Engines en art. 12 Specific Regulations for KZ |
| milieu: | Alle ont- en beluchtingen of overloopleidingen dienen uit te monden in een gesloten reservoir van tenminste 0.125 liter. Alle slangen dienen over de volle lengte lucht- en vloeistofdicht te zijn. |
| waterkoeling: | koelvloeistof moet leidingwater zijn zonder enige toevoeging. |
| verbrandingsruimte: | minimaal 13 cc, volgens CIK-FIA reglement |
| carburatie: | toegestaan zijn DELLORTO PHSB30 of de VSH30 |
| inlaat: | CIK-FIA homologatie 2004-2009, inlaatpijpje maximaal Ø 30 mm |
| uitlaat: | de lengte van de einddemper is minimaal 40 cm gemeten van begin tot het einde van het cilindrische gedeelte, met een omtrek van minimaal 30 cm. De lengte van de tailpipe in de einddemper mag maximaal 5 cm bedragen, gemeten vanaf de ingang van de einddemper. |
| aandrijving: | minimaal drie versnellingen en maximaal zes |
| frame: | CIK-FIA of Nationaal gehomologeerd |
| banden: | slick : BRIDGESTONE YKB / 10 x 4.5 x 5 en 11 x 7.1 x 5. regenband : BRIDGESTONE YKP / 10 x 4.5 x 5 en 11 x 6.0 x 5 |
| licentie: | geldige kartlicentie |
| leeftijd: | vanaf het jaar waarin men 15 jaar wordt |
| gewicht: | klasse 06 minimaal 175 kg kart + rijder, startnummers vanaf 201 . klasse 07 minimaal 180 kg kart + rijder, startnummers vanaf 1 tot 100 klasse 08 minimaal 190 kg kart + rijder, startnummers vanaf 101 tot 200 klasse 08 leeftijd vanaf 30 jaar: <i>op aanvraag kán voor een jongere deelnemer toestemming worden verleend als de deelnemer compleet met kart, zonder toevoeging van extra gewicht, minimaal 190 kg weegt</i> |
| nummerbord: | bord GEEL - cijfers ZWART |
| geluid: | maximaal 98 dB(A) |

NOOT:

De klasse 01 heeft een eigen klassereglement dat kan worden opgevraagd bij het NFK Federatiebureau te Ulft. Het chassis moet voldoen aan de maten als aangegeven in het betreffende homologatieblad. Er mogen geen wijzigingen worden aangebracht.

Voor- en achterbumper, de afstrijkbeugels, de buis in de side pods en de bevestigingsbeugels dienen van magnetisch of aluminium materiaal te zijn.

ALGEMENE BEPALINGEN

- Dispensatie kan bij hoge uitzondering uitsluitend na goedkeuring door het BSK worden verleend. Zie ook artikel 44A.
- De door de (H)TC gebruikte meetmethode, gereedschappen, controlesets en meetmiddelen zijn maatgevend.
- Tussentijdse aanpassingen aan motoren of frames zijn NIET toegestaan. Elke verandering heeft aanpassing van de homologatie tot gevolg en dient bij de KNAF te worden aangevraagd.
- Algemeen geldt dat voor nieuwe motoren en frames bij de KNAF een homologatie kan worden aangevraagd. Bijzonderheden op aanvraag.
- Een handelaar is verplicht om een homologatieblad aan de rijder te verstrekken bij aankoop van een frame of motor.
- De organisatie kan op elk willekeurig moment één of meerdere rijders verplichten een, door de organisatie beschikbaar te stellen, werkende en voor de desbetreffende motor goedgekeurde en gehomologeerde complete ontsteking of CDI-box te monteren ter vervanging van het eigen onderdeel.
- Nationale Homologatieafschriften kunnen voor zover aanwezig worden opgevraagd bij de KNAF of het NFK Federatiebureau.
- Het gebruik van Telemetrie tijdens de officiële wedstrijdonderdelen is niet toegestaan.
- Waar door de bandenfabrikant of –importeur een code (bijv. KK, NL of BSK) is toegepast, wordt dit door de NFK overgenomen.
- Voor vragen over het Technisch Reglement kunt u altijd terecht bij de TC officials op de wedstrijden of bij het Federatiebureau te ULFT.

Lees ook de belangrijke artikelen 21, 22 en 23

Referentie materiaal

Voor zover mogelijk is ter ondersteuning van de Technisch Commissarissen van motoren, carburateurs, uitlaten en banden een referentieset beschikbaar.

Eventuele technische afwijkingen, welke niet door dit reglement zijn geregeld, kunnen na beoordeling en advies van het Hoofd Technische Commissie door de Wedstrijdleader worden toegestaan.

Als een onderdeel van het racemateriaal (motor, chassis, banden etc) door de Hoofd Technisch Commissaris illegaal wordt bevonden, kan de Wedstrijdleader besluiten het betreffende onderdeel ter nadere bestudering in bewaring te nemen.

Slotbepalingen

De Wedstrijdleader, bij aanwezigheid in overleg met de Sportcommissarissen, beslist tijdens wedstrijden aangaande kwesties welke niet door dit Reglement worden geregeld. Per jaar kan het Technisch Reglement in overleg met de leden worden aangepast door het Bestuur van de NFK, waarna het moet worden goedgekeurd door het BSK..

8. TECHNISCHE BIJZONDERHEDEN

Art. 30 PERSOONLIJKE UITRUSTING

De rijder moet op de nationale wedstrijden met onderstaande uitrusting, die zowel tijdens de training en de wedstrijdonderdelen gebruikt moet worden, ter keuring verschijnen. Het dragen van de voorgeschreven uitrusting kan gedurende het gehele evenement worden gecontroleerd.

Niet compleet betekent: niet gekeurd!

- een goedgekeurde helm volgens CIK-FIA lijst; CMH voor rijders onder de 15 jaar nationaal aanbevolen, vanaf 2011 verplicht
- een effectieve en onbreekbare gezichtsbescherming (stofbril, vizier e.d.), een turbovizier geldt als effectief
- Door de CIK-FIA goedgekeurde overalls zijn verplicht
- een body protector en een nekbeschermer of Leatt-Brace zijn verplicht voor deelnemers t/m 16 jaar
- handschoenen, die hand en pols beschermen
- goedgekeurd schoeisel is verplicht

In het ASJ van de KNAF staan richtlijnen en keurmerken vermeld betreffende goedgekeurde uitrusting.

Art. 31 ALGEMEEN TECHNISCHE VEILIGHEIDS REGLEMENT

1. Alle ont- en beluchtingen en overloopslangen moeten uitmonden in een reservoir van minimaal 0,125 liter. Alle slangen dienen deugdelijk bevestigd en over de volle lengte vloeistof- en luchtdicht te zijn. Koelvloeistof is leidingwater/gedemineraliseerd water zonder enige toevoeging.
2. Remmen dienen in goede staat te verkeren. Het pedaal moet voldoende hard zijn en de remvoering dient vast te zitten aan de blokverankeringen. Er moet minimaal 1 mm remvoering aanwezig zijn. Breuken in de remschijf zijn ontoelaatbaar behoudens twee (2) kleine "happen" uit de remschijf; dit ter beoordeling van de TC. Het remsysteem mag geen uitwendige lekkage vertonen.
3. Tussen pedaal en hoofdremmpomp dient een veiligheidskabel te zijn gemonteerd met voldoende voorspanning.
Alle klassen met geschakelde motoren dienen uitgerust te zijn met zowel voor- als achterremmen. Wielen rondom dienen bij handmatige bediening van het rempedaal op de kartrolley te blokkeren.
4. Kartframes en toebehoren mogen geen breuken en/of scheuren vertonen, alle bevestigingen met bouten en moeren dienen deugdelijk en goed geborgd te zijn. Er mogen GEEN metalen delen onder het frame uitkomen.
5. Afstrijkbeugels, motorsteunen e.d. mogen niet dusdanig beschadigd zijn dat de kans op breuken of scheuren binnen afzienbare tijd te verwachten is.
6. De stoel dient deugdelijk op 4 punten bevestigd te zijn met M8 bouten van minimaal 8.8. kwaliteit, voorzien van nyloc zelfborgende moeren. De stoel mag geen breuken of scheuren vertonen en het materiaal moet een minimale dikte van 1 mm hebben.
7. Gas-, rem- en koppelingkabels mogen niet gescheurd of gerafeld zijn.
8. Velgen mogen geen breuken of scheuren vertonen en dienen bevestigd te worden met minimaal 3 bouten met zelfborgende moeren per velg.
Bouten en moeren borgen door middel van een losse veerring is toegestaan.
9. Banden mogen geen scheuren of breuken, ook geen inwendige canvasbreuken, vertonen.
10. De kettingbeschermer moet ten minste de gehele bovenzijde van de ketting afschermen.
11. De achteras dient uit één geheel te bestaan en mag geen breuken of scheuren vertonen.
De maximale toegestane kromheid bedraagt 5 mm. De axiale speling mag niet meer dan 3 mm bedragen en de radiale speling niet meer dan 1 mm.

12. Benzinetank, radiator, overloopreservoirs en motor (carter en versnellingsbak) mogen geen lekkage vertonen. In geval van twijfel zal worden gevraagd de motor te starten.
13. Het uitlaatsysteem dient vanaf de uitlaatpoort in de cilinder tot het eindpijpje op de demper volledig gasdicht en deugdelijk bevestigd te zijn.
14. Het inlaatsysteem dient vanaf het verplichte CIK-FIA goedgekeurde inlaatfilter tot de inlaatpoort in de cilinder volledig luchtdicht te zijn. Bij natte weersomstandigheden mag een "afdak" op het filter gemonteerd worden, bedoeld om water uit het luchtfilter te houden, mits deugdelijk bevestigd.
15. Plastic- en spoilerwerk mogen niet gescheurd of doorgesleten zijn en moeten deugdelijk vastgezet zijn. Eventueel opgebrachte stickers mogen niet loslaten.
16. De stuurinrichting mag geen overmatige slijtage of speling vertonen. Stuur- en/of spoorstangen mogen niet krom, gescheurd of gebroken zijn. De toegestane spelingen op stuurstang, spoorstangkogels, wiellagers en fuseepen zijn ter beoordeling van de TC-official / HTC.
17. Het afplakken van de radiator is alleen toegestaan wanneer het gebruikte tape dusdanig gemonteerd is, dat het niet onder het rijden afgenomen kan worden - dus minimaal één keer helemaal rond afgeplakt!

*De veiligheidskeuring geschiedt voorafgaande aan elk evenement door de Technische Commissarissen onder leiding van een Hoofd Technisch Commissaris.
Een door de TC afgekeurde kart cq motor is afgekeurd!
Hiertegen is geen protest mogelijk. Bij verschil van mening beslist de HTC.*

Niet gekeurd betekent niet meerijden!

De door de organisatie verstrekte keuringskaart dient volledig ingevuld en ondertekend door de rijder mee te worden genomen naar de veiligheidskeuring voordat de training kan worden begonnen . De keuringskaart wordt na goedkeuren van het materiaal door de TC gecontroleerd en ingenomen. Neem de Homologatiepapieren van frame en motor altijd naar de keuring mee, er kan naar gevraagd worden! Gekeurd wordt volgens de richtlijnen van de NFK die bij de TC ter inzage liggen. Demonteren van onderdelen van de kart door de TC voor de veiligheidskeuring is niet toegestaan. Bij twijfel kan met goedgekeurde meetinstrumenten eventuele waarden nagemeten worden.

Art. 32 BANDEN

Merk- en typenamen, codenummers, productienummers en maataanduidingen moeten zichtbaar blijven. Het te gebruiken merk band moet voor zowel de slick als de regenband hetzelfde zijn!

Bandenprijzen 2010, per set en inclusief BTW: maximale prijsstijging 5% per jaar

| <u>merk</u> | <u>type</u> | <u>klasse</u> | <u>prijs</u> |
|-------------|-------------------|-------------------|--------------|
| BRIDGESTONE | YKB | 06 - 07 - 08 | € 190.- |
| | YKC | 05 | € 180.- |
| | YKP (regen) | 05 - 06 - 07 - 08 | € 215.- |
| MAXXIS | Rookie (hard) | 01 | € 125,- |
| | HG 1 | 10 | € 130.- |
| | WT 8 (regen) | 10 | € 195.- |
| | SLR green | 03 | € 145,- |
| | SLW green (regen) | 03 | € 165,- |
| DUNLOP | DDH (hard) | 02 | € 199,- |
| | DDM (medium) | 04 | € 199,- |
| | K11W11 (regen) | 02 - 04 | € 205,- |

- Bij aanvang van het **eerste** wedstrijdonderdeel waarbij regenbanden zijn vereist, dienen deze banden voor tenminste 30 % geprofileerd te zijn met een profieldiepte van minimaal 2 mm. Het is niet toegestaan om in een volgend wedstrijdonderdeel een ander set regenbanden te gebruiken. Het zelf profileren van regenbanden of slicks, in welke vorm dan ook, is verboden.
- Zowel slicks als regenbanden moeten zijn voorzien van het opschrift, merkteken en/of speciale code die door de fabriek moeten zijn aangebracht.
- Iedere vorm van kunstmatig opwarmen, opruwen, bewerken of met (chemische) hulpmiddelen schoonmaken van banden is verboden.
- Afwijken van bovenstaande regels of gebruikmaking van iets anders dan normale lucht in de band(en), kan onmiddellijke uitsluiting voor het gehele evenement tot gevolg hebben!

Per wedstrijd mag één set banden, zowel slicks als regenbanden, worden gebruikt. In overleg met de HTC mag per wedstrijd EENMAAL een voor- of achterband worden vervangen.

In bijzondere gevallen geldt dat de organisatie meerdere sets banden kan toestaan. Dit zal vooraf bekend worden gemaakt in het Bijzonder Reglement of in een Bulletin.

De WL is gerechtigd, op elk moment van de wedstrijd, banden die door de HTC verdacht zijn verklaard in bewaring te nemen. De betreffende rijder kan, in afwachting van het onderzoek, de wedstrijd vervolgen met een door de TC goedgekeurde set banden.

Het wisselen van banden van voor naar achter of omgekeerd is niet toegestaan.

Art. 32A PROCEDURE BANDENMETING

Door de WL wordt opdracht gegeven tot controle van één of meer banden van één of meer karts. Dit kan op elk willekeurig tijdstip van de wedstrijd gebeuren. De meting wordt verricht in het belang van alle deelnemers om illegaliteiten te voorkomen. De organisatie en de NFK zijn niet aansprakelijk voor eventuele beschadigingen aan de gemeten banden.

Benodigd door de NFK goedgekeurd gereedschap:

- Hardheidsmeter bijv. ASTM, SHORE A TYPE, merk Teclock, GS-709N.
 - Temperatuurmeter met oppervlaktesonde.
 - Referentietabel voor de te meten band.
 - Meetrapport.
- Aan de rijder wordt uiteraard toestemming en meewerken aan de meting gevraagd. Indien er geen toestemming of meewerking wordt verleend, wordt de band geacht onreglementair te zijn en wordt vervolgens onreglementair verklaard. Het wiel (of de wielen) waarvan de band voor meting in aanmerking komt (komen), blijft (blijven) gedurende de hele procedure aan de kart gemonteerd of wordt (worden) bij demontage direct door de TC van een zegel voorzien.
 - Van elke te gebruiken band, zie artikel 32 Banden, dient een referentieband aanwezig te zijn. Deze banden zijn ook maatgevend voor uiterlijk en profiel!
 - Bij controle zal de te controleren band op dezelfde temperatuur als de referentieband gebracht worden (tolerantie $\pm 2^{\circ}$ C). Daarna zal van beide banden de hardheid worden gemeten.
 - Indien er een grotere afwijking dan 5° Shore gemeten wordt is de band afgekeurd. Een door de WL aangewezen official wordt als Judge of Facts benoemd.
 - Tegen de meting, de meetmethode of de uitslag van de meting is geen protest of beroep mogelijk!
 - Het loopvlak van de band wordt op 5 plaatsen gecontroleerd. Met een pen of stift wordt door de TC willekeurig aangegeven op welke plaatsen de meting zal plaatsvinden. Per meetplaats wordt de temperatuur gemeten en direct de hardheidsmeting verricht. Tussen ca. 2 en 3 seconden na het plaatsen van de meter dient de hardheid te worden afgelezen. Het meetresultaat wordt op het meetrapport genoteerd. Op deze wijze wordt op alle vijf plaatsen gemeten. Het resultaat van de meting wordt vergeleken met de referentieset. Indien het

gemiddelde van de 5 metingen gelijk (of hoger) is (inclusief de vermelde tolerantie) aan de waarde die de referentieset aangeeft, is de band goedgekeurd. Indien het gemiddelde van de 5 metingen lager ligt dan de waarde gemeten aan de referentieset (inclusief de vermelde tolerantie), wordt de band afgekeurd. De meting zal nog éénmaal in bijzijn van de betreffende rijder of zijn vertegenwoordiger op dezelfde wijze worden herhaald.

g. Het rapport van de meting wordt aan de WL verstrekt.

NOOT: Het wordt de rijder aanbevolen om na de finish de ideale lijn te volgen. Los rubber dat de band van de baan opneemt, kan de meting in uw nadeel beïnvloeden.

De rijder is altijd verantwoordelijk voor de staat waarin de band zich tijdens de meting bevindt.

Art. 33 IN- EN UITLAATDEMPERS

a. Inlaatfilters

- Voor alle klassen zijn inlaatfilters verplicht.
- Alleen door de CIK-FIA gehomologeerde of in de klassenreglementen voorgeschreven inlaatfilters mogen worden gebruikt. Er mogen geen veranderingen aan het filter worden uitgevoerd. Het inwendige, dus ook de vulling, van het filter moet ongewijzigd zijn.
- Van het te monteren aansluitrubber, behorende bij het CIK-filter, mag (op de twee aangegeven manieren) het overtollige materiaal worden weggesneden mits dit het effect van het filter niet aantast.
- Inlaatfilters mogen worden opgevuld met een onbrandbaar materiaal mits dit geluidsbeperking oplevert en geen sponswerking heeft. Een en ander ter beoordeling van de TC.

b. Uitlaatdempers

- Het uitlaatsysteem moet voldoen aan artikel 29 NRK. Elke constructie die een aantoonbare geluidsvermindering geeft en geen gevaar oplevert kan worden toegestaan of voorgeschreven. Een en ander ter beoordeling van de TC.

NOOT: Eventuele wijzigingen of maatregelen worden 14 dagen voor een wedstrijd schriftelijk, of door publicatie in de NFK Nieuwsbrief en op de KNAF website bekendgemaakt.

Art. 34 GELUIDSNORMEN

- a. Voor alle klassen, indien niet anders voorgeschreven, geldt een geluidslimiet van 98 dB(A).
- b. Metingen kunnen op elk moment worden verricht
- c. Aan de officiële geluidmeting dient een vrije meting vooraf te gaan om de rijders de gelegenheid te geven binnen de geluidsnormen te komen.
- d. Op wedstrijden waar tijdronde worden gereden moet worden voldaan aan de gestelde geluidsnorm. Ontheffing van deze regel zal alleen schriftelijk gegeven worden door het bestuur van de NFK. Bij wedstrijden waar géén tijdronde worden gereden, wordt de laatste training verplicht maximaal 10 minuten en als officiële geluidmeting aangemerkt!
- e. De WL zal ervoor zorgdragen dat tijdens tijdronde de rijders op voldoende afstand van elkaar rijden. Het is de verantwoordelijkheid van de rijder dat een juiste wijze van meten mogelijk is.
- f. Officials, afgevaardigd door het NFK-bestuur, of bij hun afwezigheid, de WL, hebben het recht om op elk moment tijdens het evenement en op verschillende plaatsen geluidsccontrole uit te voeren.
- g. Officials die ter controle van het geluid zijn benoemd, zullen fungeren als Judge of Fact. Zij bepalen de omstandigheden waaronder zal worden gemeten en leggen overschrijdingen schriftelijk vast.
- h. Overtreding van de geluidsnorm tijdens een wedstrijdonderdeel wordt bestraft met uitsluiting voor het betreffende wedstrijdonderdeel. Herhaling heeft uitsluiting van de gehele wedstrijd tot gevolg.
- i. De WL kan deelnemers tot een wedstrijd toelaten onder de condities van artikel 33 b.

- j. Bij regenval of een natte baan, dus wanneer geluidmeting niet mogelijk is, geldt de waarneming van de wedstrijdleiding.

NOOT: Het NFK-bestuur is gerechtigd om, indien dit ten voordele is van het milieu, af te wijken van het gestelde in dit artikel.

Art. 35 MOTORMODIFICATIES

Essentiële onderdelen zoals cilinderkop, cilinder met voering, drijfstang en carter moeten voldoen aan de homologatiestaat van de betreffende motor. Behoudens de klassen waarin dit uitdrukkelijk verboden is mogen ze wel onderworpen worden aan alle modificaties die de rijder zelf wil aanbrengen. Hun aard als serieonderdeel moet echter onweerlegbaar herkenbaar zijn of blijven en de modificaties mogen uitsluitend tot stand komen door wegnemen van materiaal; uitzondering hierop vormt de krukas, die eventueel door toevoeging van materiaal mag worden uitgebalanceerd.

Het is verboden om een motor samen te stellen met onderdelen van verschillende merken of typen motoren, behalve wat de drijfstang betreft; de drijfstang dient van magnetisch materiaal te zijn, terwijl de hartafstand krukpen / zuigerpen volgens de homologatie moet zijn.

Boring en slag dienen overeen te stemmen met de homologatie en met de toleranties zoals voorgeschreven. De toegestane cilinderinhoud mag echter niet worden overschreden.

Bij metingen zullen de toleranties volgens de homologatiestaat worden aangehouden.

In uitzonderlijke gevallen wordt teruggegrepen naar artikel 42 AdK art. 2.16 en 2.25.

Van motoren die na 1 januari 1980 gehomologeerd zijn moeten merknamen en typenummers zichtbaar zijn en blijven. Alle wijzigingen aan de buitenkant van de gehomologeerde motor zijn toegestaan behalve:

- het aantal carburateurs
- uiterlijke kenmerken van de gemonteerde motor (alle uiterlijke veranderingen van de motor zijn onderwerp van een homologatie uitbreiding)
- Verandering aan het uiterlijk van de motor betreft niet de manier van bevestiging van de carburateur, ontsteking, uitlaatsysteem of de motor zelf, wanneer de verandering van hun plaatsing niet gehomologeerd is.

Art. 36 WEEGSCHAAL EN WEGING

Uitgegaan wordt van door het IJKwezen goedgekeurde weegapparatuur. De weegschaal wordt vooraf en tijdens de veiligheidskeuring gecontroleerd door de HTC in bijzijn van de WL en een willekeurige rijder. De gegevens worden genoteerd op het ijk rapport en ondertekend door de drie genoemde personen. Het formulier wordt opgehangen nabij de weegschaal in het Parc- Ferme.

Er dient bij de weging rekening te worden gehouden met een eventueel geconstateerde afwijking van de weegschaal (maximaal 100 gram).

Het gewicht zoals vermeld bij de betreffende klasse is inclusief de rijder met zijn persoonlijke uitrusting, volgens art. 30 en inclusief de transponder. Dit gewicht is een absoluut minimum en kan op elk moment tijdens de wedstrijd worden gecontroleerd.

Rijders die een te kort aan gewicht hebben, kunnen extra gewicht aanbrengen dat op deugdelijke wijze aan de kart bevestigd moet zijn. Dit ter beoordeling van de TC (zie ook art. 34 ADK onder DIVERSEN). Het meevoeren van losse gewichten is ten strengste verboden.

- Direct na elk onderdeel van de wedstrijd moet de rijder zich met zijn kart melden bij de TC voor controle. De TC kan steekproeven nemen of alle rijders met kart afzonderlijk wegen. Pas na de weegprocedure is het toegestaan dat de monteur / helper zich naar de kart begeeft.
- Indien een deelnemer tijdens de weging een **te laag** gewicht heeft, wordt deze in de gelegenheid gesteld dit feit zelf te constateren. Alleen de rijder dient nu bij de kart te blijven, de monteur / helper is hierbij niet aanwezig. De TC plaatst het pijlgewicht opnieuw op de weegschaal en controleert met de

rijder of het gewicht nog hetzelfde is als op het ijkrapport (\pm 100 gram tolerantie weegschaal). Is het gewicht hetzelfde dan kan er een tweede weging plaatsvinden. Is het gewicht anders dan dient er een nieuw ijkrapport gemaakt te worden. De rijder kan ter plaatse een tweede weging verlangen, waarbij een tweede TC als getuige aanwezig dient te zijn. Wanneer de weging hetzelfde te lage resultaat aangeeft, wordt een rapport opgemaakt dat door twee TC officials die de overtreding hebben geconstateerd, moet worden ondertekend. Het rapport wordt aan de WL ter behandeling gegeven voordat een volgend wedstrijdonderdeel begint of een eindklassement wordt vastgesteld.

- Wanneer de rijder de plaats van weging heeft verlaten of zaken heeft aangepakt die de weging kunnen beïnvloeden, zal de tweede weging niet plaats hebben en telt de eerste constatering.
- Vóór de weging moet de rijder de eventuele verzegeling controleren. Na de weging moet de rijder binnen 10 minuten gereed zijn om het Parc Ferme te verlaten (bestrafing volgens Art. 24).

Art. 37 MOTORBRANDSTOF

De brandstof mag uitsluitend bestaan uit een mengsel van loodvrije handelsbenzine en de voor 2-taktmotoren gebruikelijke olie.