

Krosskartide tehnilised tingimused Eesti KV etappidel 2016

Tehnilise juhendi kasutamine

Antud tehnilisi tingimusi lugedes pidage silmas järgmist:
Kõik, mis ei ole antud juhendi järgi lubatud, tuleb lugeda keelatuks.

CK-T 0 Üldist

Hooaja vältel võib teha antud juhendis muudatusi ja lubada erandeid, kui see on vajalik turvakaalutlustel või muul põhjusel. Kui pole öeldud teisiti, kehtib see juhend kõikidele klassidele.

CK-T 0.1 Üldised tingimused

CK-T0.1.1 Üldist

Kardi vastavus antud juhendile kogu võistluse kestel on võistleja vastutusel.

CK-T 0.1.2 Fotoandurid

Elektroonilised vastuvõtjad ning fotoandurid või muu elektrooniline tehnika peab asetsema rajainspektsiooni poolt heaks kiidetud kohtades või väljaspool rajapiiret.

CK-T 0.1.4 Silindrimaht

Silindrimaht on kolvi üles ja alla liikumisel tekkiv maht.

Silindrimahu arvutamisel kasutatakse järgmist valemit:

$$V = 0.7854 \times d^2 \times s \times n$$

V = maht

d = silindri läbimõõt

s = kolvikäik

n = silindrite arv

CK-T 0.2 Nõuded kütusele

Kasutada võib jaemüügis vabalt turustatavaid bensiine. Kütusele ei tohi lisada lisaaaineid või võimsust suurendavaid komponente (v.a. kahetaktistel mootoritel vastav õli).

Metanool ja E85 on keelatud kütusena nii treeningsõitudel kui ka võistlussõitudel.

CK-T 0.3 Nõuded väljalaske mürataseme mõõtmisele

Mõõtmisi tuleb läbi viia võistluste jooksul, et ei ületataks lubatud mürapiiri. Mõõtmised tehakse treeningu ja võistlussõidu ajal rajal liikuva kardi korral.

Lubatud mürataseme 100 dB, mõõdetuna FIA eeskirjade kohaselt.

Mõõtmistel kasutada mürataseme mõõturit täpsusklassiga 1 või kõrgem, mis vastab “International Electro technical Commission” (IEC) väljaande 651 nõuetele. Mõõtmistel kasutada müramõõtuuri režiimi “SLOW”. Mõõteseade tuleb enne kasutamist kalibreerida.

CK-T 0.4 Üldised ohutusnõuded

CK-T 0.4.1 Turvarihmad

CK-T 0.4.1.1 Tüüp

Miinimumnõudeks on 4-punkti turvarihmade kasutamine. Raamile kinnitamisel ei tohi kaks kinnituskohta omada ühist kinnitusvahendit. Kinnituselemendid peavad olema piisavalt dimensioneeritud ning kinnituma kindlalt kardi raamile minimaalselt 8mm poldi ja lukustusmutriga. NASCAR-tüüpi turvarihmad ei ole lubatud.

Turvarihmasid võib lühendada peale kinnituskohta, kuid lõigatud otsad tuleb sulatada kokku, voltida ning kinni õmmelda sobiva niidiga. On soovitatav kasutada homologeeringuga turvarihmasid.

CK-T 0.4.1.2 Kasutamine

Turvarihmad peavad kasutamisel olema oma homologeeritud versioonis ja vastama tootja kasutusjuhendile. Homologeering võib olla aegunud.

Turvarihmad tuleb välja vahetada peale tõsist avariid või kui kangas on kahjustunud, välja veninud või nõrgendatud kemikaalide või päikesekiirguse mõjul. Turvarihmad tuleb välja vahetada kui nende metallosad on deformeerunud või korrodeerunud.

CK-T 0.5 Tehniline ülevaatus ja kontroll

Enne võistlust läbivad võistlejate kardid tehnilise ülevaatus. Kontroll peab hõlmama lisaks võistleja isikliku varustuse ülevaatusel ka vastavust kindlatele nõuetele tehnilises reeglites ning tagama, et kardi tehnilised detailid ei ole kahjustunud viisil, mis võib endaga kaasa tuua täiendava turvariski. Eriline tähelepanu tuleb pöörata võimalikele pragudele raamis ja turvapuuris. Kart, mis ei vasta tehnilistele nõuetele või millel on kahjustused, mis olla ohtlikud sõitjale või teistele võistlejatele, ei saa luba osaleda võistlusel.

Võistlejad on kohustatud tehnilises ülevaatuses esitama sõiduki identifitseerimistunnistuse (võib olla nimetatud ka kui “Sporting technical passport”). Kardi turvapuuris (kuid mitte selle eemaldataval osal) kinnituskoha lähedal ja nähtaval kohal peab olema sõiduki identifitseerimisnumber. Identifitseerimisnumber peab olema pressitud raamitorule. Tehniline kontroll võib keelduda võistleja lubamisest võistlusele, kui ta ei esita sõiduki identifitseerimistunnistust või tehnilist passi.

Sõiduki identifitseerimistunnistus või tehniline pass peab olema välja antud võistleja rahvusliku alaliidu poolt.

CK-T 0.5.1 Tehnilise ülevaatus läbiviimine

Kui sõiduk ei vasta tehnilistele nõuetele, peab sellest informeerima peakohtunikku ja tehnilise kontrolli eest vastutavat ametnikku. Edasised otsused teeb võistluse juhtkond.

Kütuse kontroll on osa tehnilisest ülevaatusel. Kui sõidukis olev kütus ei vasta lubatule, võib võistleja vahetada paagis oleva kütuse lubatu vastu enne võistluse algust.

Sõiduk ei või osaleda treeningsõitudel ja võistlusel, kui see ei läbi tehnilist ülevaatuset. Võistleja võib võistlusele ja tehnilisele ülevaatusetele esitada ainult ühe toruraami võistluse kohta. Ühtegi toruraami detaili ei tohi asendada võistluse jooksul.

Võistluse juhtkond võib keelduda võistlusele lubamast võistlejat, kes ei ole ettenähtud aja jooksul esitanud sõidukit tehniliseks ülevaatuseteks.

Sõidukile võib treeningu või võistluse jooksul teostada täiendava tehnilise ülevaatusete, kui sõidukil esineb puudusi või kõrvalekaldeid tehnilistest nõuetest. Puudused tuleb sõidukil kõrvaldada enne järgmist starti.

CK-T 0.6 Võistleja isiklik ohutusvarustus

Allpool on nimekiri isiklikust ohutusvarustusest, mis on minimaalselt nõutav treeningul ja võistlusel osalemisel.

Tulekindel võistluskombinesoon

Kingad

Kindad

Kiivrialune mask (Balaclava)

Kaelatugi

Kiiver

Kaitseprillid

Sõltuvalt ilmastikust ja võistlusest võib tulekindla kombinesooni ja kinnaste peal täiendavalt kanda kas vihmaülikonda või muud külma- ja tuulekindlat varustust.

Tulekindel võistluskombinesoon

Kombinesoon peab olema homologeeritud ning vastama FIA 1986 või 8856-2000 standarditele. FIA-homologeerimisele vastavavust näitav silt peab olema tikiitud krae tagaosa välisküljele ning ära peab olema toodud ka tootja nimi.

CIK-heakskiiduga kombinesoonide kasutamine ei ole soovitatav, kuid seda on lubatud kombinatsioonis tulekindla aluspesuga.

Kõikide kombinesoonide puhul kehtib nõue, et need on disainitud ja õmmeldud selliselt, et kataksid tervet keha, kaasa arvatud kael, hüppeliiges ja randmed. kombinesoon ei tohi olla kaheosaline.

Tulekindel aluspesu

Nõutav on NOMEX-kangast või puuvillane aluspesu. Keelatud on nailon või muud sarnased materjalid. Kui kasutatakse CIK-heakskiiduga kombinesoone, on NOMEX aluspesu kohustuslik.

Tulekindlad sokid

Sokid peavad olema samast materjalist, mis aluspesu. Soovituslikult tulekindlast materjalist (NOMEX)

Kingad

Peavad olema tulekindlast materjalist ning kaitsma tervet jalga, kaasa arvatud hüppeliiges (saapad).

Jäärajasõitudel võib kasutada tavalisi nahast talvesaapaid koos tulekindlast materjalist sokkidega.

Kindad

Kindad peavad katma randmed ning ulatuma ülekattesse kombinesooni varrukatega. Soovituslikult tulekindlast materjalist (NOMEX).

Kiivrialune mask (Balaclava)

Peab olema tulekindlast materjalist (NOMEX) ja katma pea kesk- ja tagaosa ning ulatuma ülekattesse muu riietusega.

Kaelatugi

Kaelatugi on kohustuslik. Kaelatuge peab kasutama nii treening- kui võistlussõitudel.

Kiiver

Täielikult pead kattev kiiver näomaski või konstruktiivse kaitsmega juhi alalõuale ja hammastele. Kasutada tuleb kaitseprille.

Kiivrid peavad vastama standarditele:






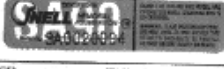



FEDERATION INTERNATIONALE DU SPORT AUTOMOBILE

CASQUES DE SECURITE POUR EPREUVES INTERNATIONALES
SAFETY HELMETS FOR INTERNATIONAL MOTOR SPORT EVENTS

Les casques homologués aux normes approuvées par la FIA (voir Annexes 1, 2, 3, Chapitre III) doivent être identifiés par l'une des étiquettes ci-dessous, (sauf/à moins que les étiquettes soient réelles).
NB : Ces étiquettes sont des **exemples** ; les numéros de série sont différents selon les modèles.

Helmets homologated to one of the FIA-approved standards (see Appendix 1, 2, 3, Chapter III), must be identified by one of the labels below, unless further notice (actual size).
NB : these labels are **examples** only ; serial numbers are different for each model.

NORME / Standard	ETIQUETTE / Label	REMARQUES / Remarks
SIS 88.24.11 (2) (SWEDEN) — DS 2124.1 (DENMARK) — SFS 3653 (FINLAND)		<ul style="list-style-type: none"> • Etiquette en tissu / Fabric label • Couleur noir ou bleu sur blanc / Colour black or blue on white • Numéro fabricant et spécification selon modèle / Number, make and specifications according to model
DNV/ONK (GERMANY)		<ul style="list-style-type: none"> • Auto-collant / Sticker • Auto-collant / Sticker

B.S.I. (G. BRITAIN) — BS 6658-85 TYPE A		• Auto-collant / Sticker
— BS 6658-85 TYPE A/R		• Auto-collant / Sticker
— BS 2495.77 INCLUDING AMENDMENT 5 (AMENDMENT 5 INCLUS)		• Auto-collant / Sticker
SNELL FOUNDATION (USA)		
— SA 85		• Auto-collant / Sticker
— M 85		• Auto-collant / Sticker
— SA 90		• Auto-collant / Sticker
AFNOR (FRANCE)		
— NF 5 72 305		• Etiquette en tissu / Fabric label
C.E.E./E.E.C. (EUROPE)		
— E 22 AVEC AMENDEMENTS DE LA SERIE = 02 + 03 + 03 +/- WITH + 02 + 03 + 03 + SERIES AMENDMENTS		<ul style="list-style-type: none"> • Numéro inscrit change selon pays d'homologation / Number in circle changes according to country where homologated • NF d'homologation doit commencer = 02 ou = 03, suivi du numéro de série / Homologation n° beginning = 02 or = 03, followed by production number
	022439-41828	

CK-T 0.7 Stardinumber

Sõiduki stardinumber peab asuma turvapuuri/kere ülemises tagaosas, alternatiivina võib see asuda turvapuuri/kere peal. Number peab olema küljelt selgelt loetav. Stardinumber peab olema ka juhi ees kerel ning selgelt loetav eest. Numbri taust peab olema valge, minimaalste mõõtmetega 200x200mm. Numbrid peavad olema musta värvi, miinimumkõrgusega 17 cm ja miinimumpaksusega 3 cm.

CK-T 0.8 Sõiduki identifitseerimistunnistus

Vaata CK-T 0.5

CK-T 1 Raam

CK-T 1.1 Konstruktiivsed osad ja turvapuur

Sõiduki konstruktsiooniks peab olema ruumiline raam keevitatud ümar- või karpprofiil terastorudest, mis vastavad DIN 2391, DIN 2394 or DIN 2395 nõuetele. Turvapuur peab olema raami integreeritud osa (vaata joonis 1).

Raami konstruktiivne osa peab olema koostatud min. 30x2 mm (ümar) või 30x30x2 mm (karp) profiilist, kui pole näidatud teisiti.

Peamine turvakaar peab olema ühes tükis painutatud ümarprofiil terastorust, miinimummõõtudega 30x2 mm. Turvapuur peab olema varsutatud kahe ettepoole suunduva talaga ning kahe tahapoole suunduva talaga, mis on valmistatud ümarprofiil terastorust miinimummõõtudega 25x2 mm.

Mõlemad ülemised turvatalad peavad avanema ühe tervikuna alumisest suletud positsiini kuni ülemise avatud positsioonini. Talade eesosas keskel peab olema eesmise turvatalade lukustus. Ülemiste turvatalade ülemine liitmik peab olema lahendatud mutri ja poldiga või tihvtiga. Ülemiste turvatalade lukustus ja avamine peab olema võimalik ilma tööriistadeta. Ülemiste- ja tagumiste turvatalade vahekaugus ei tohi olla üle 300mm. Juhi pea kõrgusel, tagumiste turvatalade ja peamise turvakaare vahel peab olema terastoru 25x2mm, mis kaitseb, kui sõiduk saab löögi tagant või kummaltki küljelt. Peamise turvakaare ja eesmise turvatalade vahel mõlemal küljel peab olema toru, mis kaitseb teise sõiduki ratta sõidukisse tungimise eest (vt. joonis 1).

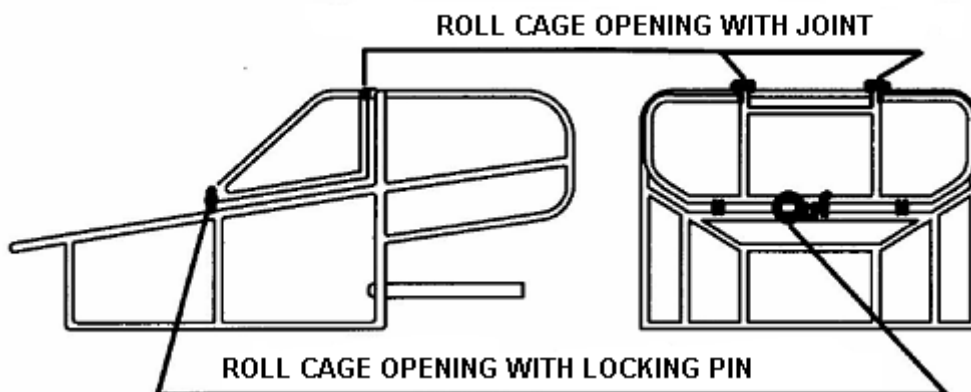
Raami ülemise ja alumise konstruktsiooni vahele peab olema monteeritud pingemaandustoru minimaalsete mõõtmetega 25x2 mm. Pingemaandustoru peab moodustama raamiga ühe terviku.

Eesmised vertikaaltorud alumise ja ülemise konstruktsiooni vahel võib asendada vähemalt 2mm paksuse lehtterasdetailidega, juhul kui need on varustatud kinnituspunktidega eesmistele õtshoobadele.

Raami alumise osa konstruktsioon peab koosnema terasprofiilist minimaalsete mõõtudega 25x25x2mm (karpprofiil) või 30x2mm (ümarprofiil).

Keevitustööd ja torude painutamine peab olema tehtud professionaalsel tasemel.

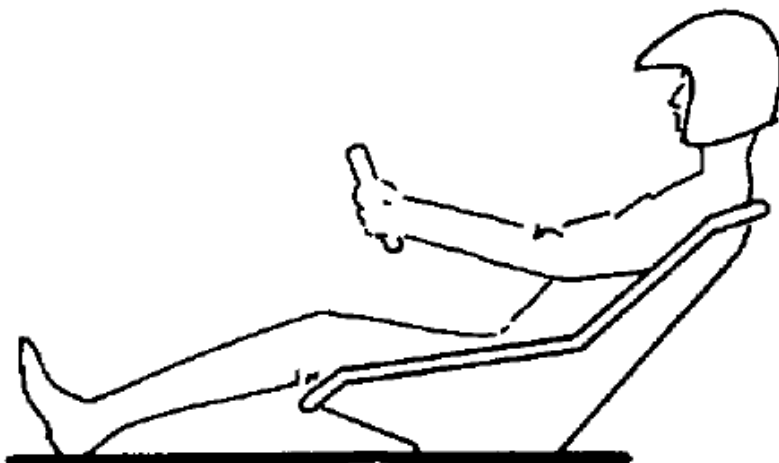
Kere osad ei tohi ulatuda väljapoole rataste välismõõte (kehtib ka juhul kui rataste välismõõded on väiksemad lubatust). Kerel ei tohi olla teravaid servasid, samuti ei tohi see olla kujundatud viisil, mis tekitaks kaasvõistlejate sõidukitele üleliigseid kahjustusi.



Joonis 1. Turvapuur vaadatuna küljelt ja eest.

CK-T 1.2 Põhi

Sõiduk peab olema varustatud põrandaplaadiga, mis katab juhi jalad ning istme tagakülje (vt. Joonis 2). Võimalikud materjalid: terasleht miinimumpaksusega 2mm või alumiiniumleht miinimumpaksusega 3mm. Põrandaplaat peab olema kinnitatud raami külge poldidega.



Joonis 2. Täis põrandplaat juhi all.

CK-T 1.4 Juhiistme kaitse

Raami tagaosas peab olema raamitorude vahele paigaldatud lisatorud, mis takistavad tagant otsasõidu korral teise auto kontakti juhiistmega. Torud peavad olema raamistiku vahele paigaldatud maksimaalse distantsiga 300mm vertikaalselt või 150mm horisontaalselt.

Vertikaalsel mõõtmisel võib arvestada ka tagakiige risttoruga. Mõõtmine tehakse vabalt maapinnale toetuval ja ilma juhita masinal.

CK-T 1.5 Pukseerimisaas

Kardi ninas keskel või külgsuunas nihutatult peab olema paigaldatud pukseerimisaas. Pukseerimisaasa minimaalne sisemine diameeter on 30mm. Pukseerimisaas ei tohi ulatuda esirataste joonest ettepoole. Pukseerimisaas peab olema raamist eristatava värviga.

CK-T 2 Rattad ja vedrustus

CK-T 2.1 Rehvid

Krosskart peab olema varustatud 4 rattaga. Veljed peavad olema terasest või alumiiniumist. Velgede minimaalne laius on 8" tagaratastel ja 5" esiratastel, nendest mõõtudest edasi vaba. Rehvid ei tohi olla kulunud selliselt, et muster pole enam nähtav. Igasugune rehvimustri lõikamine on keelatud.

Antud rehve võib kasutada kõigis klassides:

Taga: Maxxis 225/40-10 32N C9273

Ees: Maxxis 165/70-10 27N C9272

Antud rehve võib kasutada klassis 250 ja kõrgem:

Taga: Goldspeed 225/40-10 32N C9203 397

Ees: Goldspeed 165/70-10 27N C9205 397

Jäär ajal tohib kasutada:

- 1) Rehvid - vaba
- 2) Vabamüügil olevaid naastusid tagarehvides maksimaalpikkusega 23 mm (väljaulatuv osa randist 9mm) ja tipu minimaalse läbimõõduga 1,6 mm; esirehvides maksimaalpikkusega 23 mm (väljaulatuv osa randist 9mm) ja tipu minimaalse läbimõõduga 1,6 mm. Naastude hulk taga on maksimaalselt 250 rehvi kohta ja ees maksimaalselt 200 rehvi kohta.

Autorehvide kasutamine on keelatud.

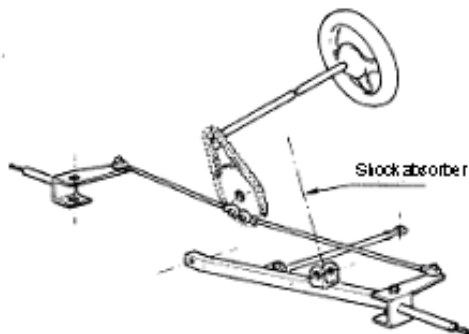
On keelatud sooritada järgmisi toiminguid rehvidega:

- A. Rehvide soojendamine välise abivahendiga nagu näiteks kamber, soojenduslamp või elektriline soojendusvõõ.
- B. Katta rehvi pinda vedelikega, mis kas vähendavad või suurendavad haarduvust.
- C. Igasugune rehvide puhastamine peale kardi lahkumist teenindusalast (paddock).
- D. Rehvi pindade katmine kardi transpordil võistluslalal.
- D. Rataste maast õhku tõstmine kardi transpordil võistluslalal.

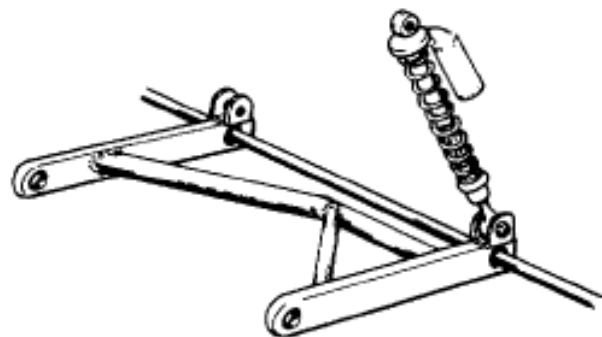
CK-T 2.2 Vedrustus

Esi- ja tagavedrustuse liitumine raamiga on vaba. Tagasild peab olema ühe tervikuna, st. kumbki hoob ei tohi liikuda teisest sõltumatult (vt. Joonis 4 ja 5). Esivedrustus on soovitatav koostada topeltõõtshoobadega.

Vaata ka CK-T 3.7 teine paragraf. Ükski detail ei tohi olla koostatud muust materjalist kui teras/raud.



Joonis 4. Esivedrustuse ja roolisüsteemi koostenäide.



Joonis 5. Tagasilla näide

CK-T 2.3 Vedrud, amortisaatorid

Peavad olemas olema. Disain on vaba. Disain peab tagama või peab olema paigaldatud stopper, mis takistab tagasilla ja vedrustuse komponentide kokkupuudet juhiistmega vedrustuse lagunemise korral.

CK-T 3 Mootor ja ülekanne

CK-T 3.1 Mootor

Mootoriplokk koos integreeritud käigukastiga peab pärinema seeriatootmises mootorrattalt, kardilt või ATV-lt. Mootori paigutus on kas vasakul või paremal. Lubatud on ainult 1-silindrilised mootorid.

Mootorite tuunimine ja töötlemine on vaba, välja arvatud 85cc klassis. Ülelaadimine pole lubatud. Karburaator on vaba, välja arvatud 125cc klassis, kus maksimaalne diameeter on 39mm. Kütuse sissepritse mehaaniliselt või muul moel ei ole lubatud. Elektrooniline sissepritse on lubatud klassis 650 cc.

Klassis 85cc ei ole lubatud mootorite tuunimine. Mootor, elektroonika ja väljalase peavad olema originaalsed.

Näiteks: keelatud on – elektriline veepump; detailidele materjalide lisamine või eemaldamine; mittestandardne käigukast ja sidur. Süütepool ja CDI peavad kandma seerianumbrit. Vahetada võib ainult düüsi ja õhufiltrit. Muuta võib ka väljalaske torustiku paiknemist, kui see on vajalik kohandamiseks raamiga.

Käigukast ja ülekanne peavad piirama klassis 85cc maksimaalse kiiruse 80 km/h.

Silindrimaht ei tohi ületada:

- a) 85 cc – kahetaktisel mootoril 85cm³
- b) 125 cc – kahetaktisel mootoril 128 cm³
- c) 250cc – kahetaktisel mootoril 255 cm³
- d) 650cc – neljaktisel mootoril 660 cm³

CK-T 3.2 Kütusesüsteem

Kütusepaak peab olema metallist või valatud plastikust. Kütusepaak ei tohi olla paigaldatud kardi põrandale. Plastikpaagi kasutamise korral peab see olema toodetud vastavaks kasutuseks (st. kasutamiseks kütusepaagina). Kork peab sulguma tihedalt. Kütusepaagi tuulutuse peab olema korraldatud viisil, mis ei lase kütusel välja lekkida kardi rullumise korral. Kompensatsioonimahuti võib olla paigaldatud karburaatori juurde.

CK-T 3.3 Väljalaskesüsteem

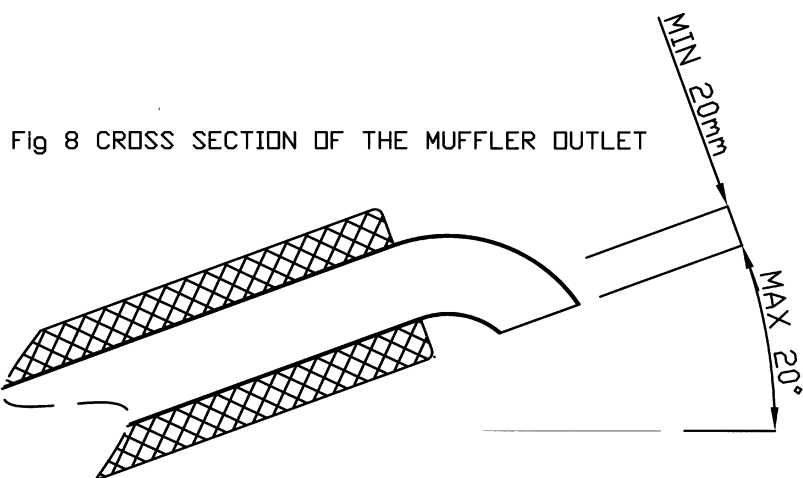
Väljalaskesüsteem koos summutiga peab olema olemas, kuid see ei pea olema mootori originaalosa. Erandiks on 85cc klass, kus lubatud on ainult originaalkomponendid.

Läbi sõitjaruumi veetud väljalaskesüsteem peab olema isoleeritud.

Väljalaskesüsteemi lõpuosa peab olema suunatud alla võimalikult vertikaalselt. Väljalaskeotsa löikepinna mõtteline joon peab olema allpool torustiku sisepinnast ja maksimaalselt 20 kraadi horisontaalist (vt. Joonis 8).

Väljalaskesüsteem koos sumbutiga ei tohi lõppeda enne juhiistme kõige tagumist osa. Tagumisest raami turvapuuri moodustavast joonest ei tohi väljalaskesüsteem ulatuda väljapoole rohkem kui 10cm.

Võistluse korraldaja võib kehtestada vajaduse korral mürapiirangu 100 dB (A) ja sellele viitama ka võistluste kutses.



Joonis 8. Sumbuti väljalase.

CK-T 3.4 Käivitussüsteem

Lubatud on ainult mootorite originaalsed käivitussüsteemid, kas löök- või starterkäivitus.

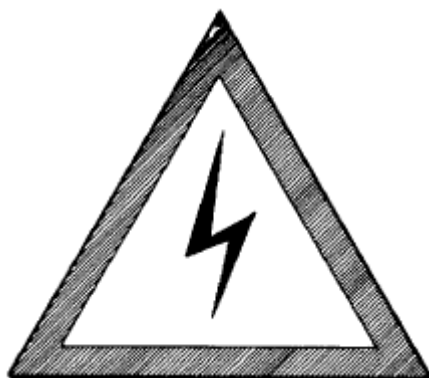
CK-T 3.5 Jahutussüsteem

Piiranguteta, kuid radiaator, voolikud jms. peab olema projekteeritud ja paigaldatud viisil, mis väldib vigastuste teket. Radiaator peab olema monteeritud raami vahele ja olema kaitstud raami poolt. Radiaatorikork peab olema hästi kaitstud vigastuste ja õnnetuste vastu, näiteks kardi rullumine.

CK-T 3.6 Elektrisüsteem

Katkestuslülitid, mis katkestavad mootori süütesüsteemi töö peavad olema paigaldatud ja ei tohi olla vedrumehhanismiga, mis automaatselt viivad lüliti tagasi ühendatud asendisse. akuga varustatud kardi korral peab olema paigaldatud pealüliti, mis katkestab kogu elektrivarustuse. Mõlemad mainitud lülitid, peavad olema juhile lihtsalt kasutatavad ka turvarihmadega kinnitatult.

Lülitid peavad olema kättesaadavad ka väljastpoolt karti võistluse ametnikele. Lüliti asukoht peab olema selgelt märgistatud. Lülitite asukoha märk on punane välgunool sinise äärega valges kolmnurgas. Kolmnurga minimaalne külje mõõt on 60mm ja selle üks servadest peab osutama lüliti suunas (vt. Joonis 9).



Joonis 9. Pealüliti asukoha märgistus (punane välgunool valgel taustal sinise äärega kolmnurgas).

CK-T 3.7 Jõuülekanne

Jõuülekanne mootori ja tagarataste vahel peab olema lahendatud kettülekandega, ilma täiendavate hammasrataste ja ketisuunamisratasteta mootori ketiratta ja tagasilla hammasratta vahel. Tagatelg/veovõll peab olema ühes tükis ja toodetud ainult terasest/rauast. Teiste tagasilla detailide materjal on vaba. Seest tühi tagatelg/veovõll on lubatud.

Ketikaitse on kohustuslik. Ketid suunajad ja ketikaitse peab olema paigaldatud, nii et vigastused juhile on välditud. Ülekandearv mootori ja tagatelje vahel on vaba. Igasugused elektrilised süsteemid, mis vähendavad rataste läbilibisemist, on keelatud.

CK-T 4 Pidurisüsteem

CK-T 4.1 Jalgpidur

Jalgpiduri süsteem tohib pidurdada ainult tagarattaid. Süsteem peab toimima korrektselt, st. kiirelt ja ohutult. Muudes osades ei ole pidurisüsteemile piiranguid. Pidurivoolikud peavad olema projekteeritud ja paigaldatud viisil mis väldib vigastuste teket. Käsipidur vms. sarnane süsteem peab olema olemas, mis takistab kardi liikuma hakkamist stradijoonel.

Kardid klassis üle 250cc võivad kasutada ka esipidureid. Pidurite käitamiseks peab olema eraldi kontuuridega hüdrauliline süsteem, üks tagapidurile, teine esipiduritele. Esi- ja tagapidurite tasakaalu reguleerimise süsteem on kohustuslik.

CK-T 5 Roolisüsteem

CK-T 5.1 Rool

Roolisüsteemi peab käivitama rooliratas. Muudes aspektides pole süsteemile piiranguid (vt. CK-T 2.2, joonis 4). Roolisüsteem peab olema korrektselt toimiv, st. töötama kiirelt ja ohutult.

CK-T 6 Kere

CK-T 6.1 Raami katted / mudakaitse

Raam peab olema kaetud minimaalselt juhi ette jäävas osas pealt ning külgedelt rataste vahel. Tagapool peamist turvakaart võib raam olla kaetud, kui on tagatud juhi piisav nähtavus taha.

Mudakaitses esirataste kohal on keelatud, kogu esirehv peab olema ülalt vaadates nähtav kõigi rataste asendite korral.

Muudel juhtudel on kere kujundus ja mudakaitse vaba.

Klaasfiibrist ja plastikust keredetailid võivad ulatuda rataste väliskontuurist väljapoole maksimaalselt 200mm juhul kui kardi üldmõõdud jäävad seejuures piiridesse 1500 x 2500mm. Metalldetailid ei tohi ulatuda väljapoole rataste väliskontuurist.

CK-T 6.3 Iste

Iste peab olema korviste ja olema kinnitatud raamile. Iste peab tagama mugava sõiduasendi. Iste peab olema kinnitatud vähemalt 4 punktist selliselt, et on välistatud istme pragunemine kinnituskohadest. Kummist ja/või muust materjalist distantsdetailid istme ja raami vahel ei tohi kokku olla pikemad kui 50mm. Madala seljatoega kardiiste on lubatud ainult 85cc klassis.

CK-T 6.4 Turvarihmad

Vt CK-T 0.4.1

CK-T 6.5 Turvavõrk

Turvapuur peab olema varustatud võrkudega, mis takistavad juhi käte sattumist väljapoole turvapuuri. Võrk peab asetsema "puuri" mõlemal küljel. Võrk peab olema valmistatud sünteetilisest fiibermaterjalist. Võrgusilma maksimaalne mõõt on 60mm. Turvapuuri ülemiste kaarte vahele võib paigaldada terasest võrgu juhul, kui turvapuur on avatav väljastpoolt ilma võrku eemaldamata.

CK-T 7 Kommunikatsioonivahendid

CK-T 7.1 Tahavaatepeeglid, laternad, tuuleklaas

Ei ole lubatud krosskartidel.

CK-T 7.2 Juhtmevaba side

Igasugune juhtmevaba side kardi, juhi, teenindusala ja abistava personali vahel on keelatud kvalifikatsioonisõitude ja finaalide ajal.

CK-T 8 Instrumendid

CK-T 8.1 Instrumendid ja nupud

Tahhomeeter, temperatuurinäidik jms. instrumendid ja vastavad juhtnupud on lubatud, kuid nende paigaldus peab tagama ohutuse avarii korral. Ei tohi esineda teravaid servasid jms.

CK-T 9 Muud

CK-T 9.1 Miinimumkaal

Miinimumkaal koos juhiga on klassides järgmine:

- Klass 85 - Kuni 85cc - Min. 230kg (100 kg)
- Klass 125 - Kuni 128cc - Min. 250kg
- Klass 250 - Kuni 255cc - Min. 270kg
- Klass 650 - Kuni 460cc - Min. 275kg
- Kuni 510cc - Min. 280kg
- Kuni 560cc - Min. 285kg
- Kuni 610cc - Min. 290kg
- Kuni 660cc - Min. 300kg

Miinimumkaal on defineeritud kui kaal treeningu, kvalifikatsiooni ja võistluse käigus. Kardi võib kaalumisele kutsuda igal ajal treeningu, kvalifikatsiooni või finaali jooksul, enne või pärast. Enne kaalumist on keelatud igasuguste vedelike lisamine kardile.

Klassi 85 cc juures toodud kaal sulgudes (100kg) on kardi kaal esiratastelt koos juhiga. Esirataste kaalumise viiakse läbi horisontaalsel pinnal, juhi kardi istudes (kiiver vastu peatuge, käed roolil, jalad pedaalidel).

Kaalamisel on lubatud kaalu veatolerants 1%. Kaalu inspektsiooni viib läbi võistluse juhtkond.

CK-T9.1.2 Lisaraskused

Vajadusel lisaraskuste kasutamisel on soovitatav need keevitada kardi raamile lisatugevuse andmiseks.

Kõik lisaballastina käsitletavat detailid ei tohi kokku kaaluda rohkem kui 20 kg.

Igasugune lisaraskusena kasutatav detail peab olema kujukindel, tugevast ja ühtlasest materjalist ning olema kinnitatud tugevalt raamile ja/või põhjale. Põhjaplaadile on lubatud maksimaalselt kinnitada 10 kg lisaraskust. Lisaraskused tuleb kinnitada vähemalt M6 poldi ja lukustusmutriga. Kinnitusi vähemalt 4 tk ühe lisaraskuse elemendi kohta.

CK-T 9.2 Maksimaalsed mõõdud

Kardi maksimaalsed mõõtmed võistlusel ei tohi ületada laiuselt 1500 mm ja pikkuselt 2100 mm, mõõdetuna rataste väliskontuurist. Mõõtmisel peavad esimesed rattad olema otse.

Klaasfibril ja plastikust keredetailid võivad ulatuda rataste väliskontuurist väljapoole maksimaalselt 200mm juhul kui kardi üldmõõdud jäävad seejuures piiridesse 1500 x 2500mm. Metallidetailid ei tohi ulatuda väljapoole rataste väliskontuurist.