

## **I Vaartuig**

Het vaartuig moet zo geconstrueerd worden dat het door twee personen met behulp van peddels wordt voortbewogen.

### **a Peddels**

De peddels dienen enkelbladig te zijn en mogen geen scharnierpunt hebben.

### **b Roer**

Een roer is toegestaan, mits vervaardigd van beton en enkel bestuurbaar vanuit het vaartuig.

### **c Afmetingen**

Het vaartuig dient aan de volgende afmetingen te voldoen:

Maximale lengte        6 meter

Minimale lengte        4 meter

Maximale hoogte        1 meter

### **d Startnummer**

Het vaartuig dient aan beide zijden voorzien te zijn van een duidelijk leesbaar startnummer (dit nummer wordt later bekend gemaakt). Kleur cijfers zwart of blauw (afmetingen cijfer: 75 mm breed en 150 mm hoog) op een wit vlak (afmetingen: 150 mm breed en 150 mm hoog).

## **II Materiaal**

Het vaartuig dient in beginsel van beton gemaakt te worden.

### **a Constructie vaartuig**

De sterkte en stijfheid van het vaartuig moeten geheel ontleend worden aan de samenwerking van beton met de daarin opgenomen wapeningen. Delen, die niet van het materiaal beton zijn vervaardigd, mogen niet bijdragen aan de stijfheid van de kano en moeten verwijderd kunnen worden.

### **b Samenstelling van het beton**

Het bindmiddel moet cement zijn. Er dienen lichte en/of steenachtige toeslagmaterialen gebruikt te worden, waarbij de fractiegrootte wordt vrijgelaten. Hulpstoffen zijn toegestaan, mits ze niet volledig of gedeeltelijk de bindende werking van de cement overnemen.

### **c Wapening**

Alle soorten wapeningen zijn toegestaan mits deze geen noemenswaardige stijfheid bezitten. Het wapeningsmateriaal mag niet plaatvormig zijn.

### **d Toepassing van kunststof**

Het oppervlak van het vaartuig mag met behulp van kunststoffen waterdicht gemaakt worden. Deze kunststoffen mogen geen bijdrage leveren aan de sterkte en de stijfheid van de kano. Er mag maximaal 2 kilogram kunststof gebruikt worden.

## **III Drijfvermogen**

Bij een eventuele breuk van het vaartuig mag dit niet zinken en moeten de afzonderlijke delen blijven drijven. Om tot het benodigde drijfvermogen te komen dienen drijflichamen aangebracht worden, waarvoor kunststof mag worden toegepast. De drijflichamen mogen geen bijdrage leveren aan de stijfheid van het vaartuig. De drijflichamen moeten verwijderd worden bij het keuren en wegen van het vaartuig. De drijflichamen dienen aan de binnenzijde van de kano aangebracht te worden.

#### **IV Reclame**

Er mag enkel reclame gemaakt worden op het eigen vaartuig en de teamkleding. Dit mag door middel van stickers, opdruk, plaatmateriaal en dergelijke. Het materiaal moet uiteraard wel voldoen aan de eisen die genoemd worden in de voorgaande artikelen.

#### **V Reparaties**

Als het vaartuig tijdens het vervoer of tijdens de wedstrijd schade oploopt, dan mag deze schade hersteld worden. De materialen moeten wel voldoen aan de bovengenoemde voorwaarden. De constructiejury dient hierover ingelicht te worden.

#### **VI Tewaterlating**

Het moet mogelijk zijn met eigen kracht het vaartuig in en uit het water te halen. Wanneer vaartuigen op de bodem van het wedstrijdwater belanden en door de organisatie op het droge moeten worden gehaald, zullen de kosten daarvan op de deelnemers worden verhaald.

#### **VII Constructieverslag**

Er dient een verslag gemaakt te worden over de constructie en de bouw van het vaartuig. Dit verslag wordt door de constructiejury beoordeeld en telt mee voor de constructieprijs en innovatieprijs.

##### **a Inleverdatum**

Het constructieverslag dient uiterlijk 1 augustus 2007 in drievoud in bezit te zijn van de organisatie. Het verslag dient in het Nederlands of Engels geschreven te zijn en kan opgestuurd worden via de post. In overleg met de organisatie kan worden volstaan met een PDF-bestand via e-mail. Het ontbreken van het constructieverslag zal leiden tot diskwalificatie.

##### **b Inhoud**

In ieder geval moeten in het verslag de volgende onderdelen worden beschreven:

- Prestatie-eisen, functionele eisen en de invulling daarvan;
- Bouwtekening van het vaartuig;
- Vorm van het vaartuig;
- De uitvoeringswijze;
- De constructie;
- Het bouwproces;
- Een materiaalstaat (vermelding van soorten en hoeveelheden materiaal inclusief kunststoffen);
- Onderbouwing van de betonsamenstelling.

#### **VIII De keuring**

Bij aankomst op 7 september 2007 wordt het vaartuig gewogen en gemeten. Daarnaast zal de constructiejury beoordelen of het vaartuig voldoet aan de eisen, die gesteld zijn in het constructiereglement. De deelnemers moeten bij deze keuring aanwezig zijn, zodat ze eventuele vragen kunnen beantwoorden.

##### **a Berekening massa**

De volgende toepassingen worden bij berekening van de massa meegeteld:

- Als hulpstof gebruikte kunststof, die aan de specie is toegevoegd;
- De kunststof die gebruikt is om het vaartuig waterdicht te maken.

De volgende toepassingen worden bij berekening van de massa **niet** meegeteld:

- Wapeningsmateriaal van kunststof;
- De kunststof drijflichamen;
- Delen van kunststof die geen deel van de constructie uitmaken en dus verwijderbaar zijn.

**b**      **Monster**

Tijdens de keuring moet er een monster van het toegepaste materiaal bij het vaartuig aanwezig zijn. Dit monster zal door de constructiejury gebruikt worden bij het keuren van het vaartuig.

**Bij deelname aan de wedstrijd wordt automatisch ingestemd met deze reglementen. Indien het vaartuig niet voldoet aan de constructiereglementen kan dit tot diskwalificatie leiden. Ook als het constructieverslag niet op de uiterste datum is ontvangen, leidt dit tot diskwalificatie. In alle betwistbare gevallen, beslist de constructiejury in overleg met de BetonKanoRaceCommissie. Er kan geen beroep aangetekend worden.**

**De leden van de Constructiejury**

Dhr. Ir. D. Stoelhorst, directeur Betonvereniging

Dhr. Prof. Dr. Ir. J.C. Walraven, hoogleraar betonconstructies TU Delft

Dhr. Prof. Dr. D.G. Mans, hoogleraar civieltechnische constructies, Universiteit Twente

Dhr. Ing. G.H Snellink, docent bouwkundige constructies, Universiteit Twente