

B.V.S.R.

Belangen Vereniging Stockcar Rijders

Technisch Reglement Stockcar F1 klasse **BVSR**

2015

Inleiding

Dit boekje bevat het technisch en veiligheidsreglement dat wordt toegepast op de banen die een samenwerking zijn aangegaan met de Belangen Vereniging Stockcar Rijders (BVSR) in Nederland, België en Duitsland.¹

Dit reglement vervangt alle eerder uitgegeven reglementen.

Eventuele wijzigingen zijn met een streep voor de zin of alinea aangeduid, maar we adviseren u om het hele reglement opnieuw door te lezen.

Het technisch en veiligheidsreglement zoals beschreven in dit boekje zijn de minimale eisen waaraan uw auto en rijder dient te voldoen. Ten grondslag hieraan liggen de afspraken die gemaakt zijn op de vergaderingen. Een en ander is door middel van stemmen op een democratische manier tot stand gekomen.

De noodzaak van dit reglement zit in het feit dat de soort autosport die wij bedrijven, beschermd en vastgelegd moet worden, zodat wij over een paar jaar niet met bijvoorbeeld sprintcars rondrijden of dat de technologie zo hoogwaardig wordt dat de auto's onbetaalbaar worden, en dat u niet ieder jaar een nieuwe auto moet kopen c.q. bouwen.

Vervolgens zijn alle regels op 5 punten getoetst, te weten;

- A. Veiligheid;
- B. Bescherming van "soort autosport";
- C. Gelijkheid voor iedereen (gelijke kansen, betaalbaarheid, enz.);
- D. Rekening houden met het materiaal en het reglement dat tot nu toe aanwezig is;
- E. Controleerbaarheid van de regels.

Voor alle rijders is het reglement van kracht en zo zal er ook gekeurd gaan worden.

De coureur is zelf ten alle tijden zelf verantwoordelijk voor het naleven van het reglement en dient zich voor het deelnemen van het actuele reglement op de hoogte te stellen.

¹Dit document is onderworpen aan auteursrecht en kan niet worden gereproduceerd zonder toestemming van de BVSR

Inhoudsopgave

Inleiding.....	3
1. BVSR stockcar F1- Beschrijving.....	5
2. BVSR stockcar F1- Gewicht eisen.....	5
3. BVSR stockcar F1- Gewicht controle.....	5
4. Bumpers.....	6
4a. De voorbumper Afmetingen.....	6
5. Zijbumpers.....	6
6. Over-rider hoop.....	6
7. Rolkooien.....	7
9. Dakbeplating.....	8
10. Veiligheidsgordels.....	8
11. Veiligheidsnet.....	10
12. Motor, Koppeling en koppelingshuizen.....	10
13. Remmen.....	10
14. Versnellingsbak, Driveline & Wielen.....	11
15. Assen.....	12
16. Ophanging en Vering.....	12
17. Banden.....	12
Asfalt.....	13
Sintels, land en dirt.....	13
18. Voorruit.....	13
19. Vloeren en vuurschermen.....	14
20. Stoelen, Hoofdsteun en Zij-hoofdsteunen.....	14
21. Brandstofsysteem.....	15
22. Koelsysteem.....	16
23. Accu's, hoofdstroomschakelaars, elektra.....	17
24. Uitlaatsystemen.....	17
25. Stuurinrichting.....	18
26. Naam rijder.....	18
27. Brandblusser.....	18
28. Spoilers.....	18
29. Nummers.....	18
30. Gradatiekleuren.....	19
31. Transponders.....	19
32. Helmen.....	19
33. Hoofd- en nek bescherming systemen.....	20
34. Kleding.....	20
35. Veiligheidsbrillen.....	21
36. Wijzigingen op het BVSR stockcar F1 reglement.....	21
37. Uitvoerende Instantie.....	21
38. Monteurs.....	21
39. Meerijders.....	22
40. Keuring.....	22
41. Startopstelling.....	22
42. Milieuzeil en brandblusser.....	23
43. Licentie en Paspoort.....	23
44. Rijden onder invloed.....	23
45. Rijden in Engeland.....	23
46. Toepassing reglement.....	23
47. Geldigheid.....	24
49. Kwalificatie wedstrijden.....	24
BIJLAGE 1 Bevestiging gordels.....	25
BIJLAGE 2 Bevestiging gordels.....	26
BIJLAGE 3 Chassis.....	27
BIJLAGE 4 Handleiding wegen.....	33
BIJLAGE 5 Algemene bepalingen (gedragsreglement).....	35
BIJLAGE 6 Aanvullende informatie gordelsystemen met/zonder nekbeschermingssysteem.....	36

1. BVSR stockcar F1- Beschrijving

Een BVSR stockcar F1 heeft 1 zitplaats, waarbij de motor voorin is geplaatst. De motor en de versnellingsbak mogen maximaal 38mm van de hartlijn van de hoofd chassisbalken afwijken. De bestuurder zit in het midden van de hut, achter de motor, maar voor de achteras.

Alle auto's moeten een staalchassis hebben en van gelaste constructie zijn. De (aan de binnenkant gemeten) minimum chassisbreedte, bij alle nieuwe auto's, moet minimaal 712mm bedragen. Er mogen geen onderbrekingen in het chassis zitten. De maximale lengte van de rand van de achterbumper naar de rand van de voorbumper is 4,1 mtr. De maximum toegestane breedte van binnenste zijbumper tot buitenste zijbumper is 2,3 mtr. Een stalen rolkooi moet op het chassis zijn gelast en niet geschroefd.

Een polyester carrosserie van welk soort dan ook is verboden behalve gevormde luchtinlaat op de motorkap. De motorkappen moeten de motor volledig omvatten alleen de luchtfilters mogen uitsteken. De brandgaten van minimaal 75mm moeten aan beide kanten aangebracht zijn tenzij er een ventilatiegat aanwezig is dat een brandblusapparaat toegang zou geven tot de motor.

Een gat met een minimale diameter van 75mm mag in de achterplaat worden gesneden. Deze gaten moeten het doven van branden mogelijk maken zonder de verwijdering van carrosserie panelen. De carrosserie mag niet buiten de breedte van de banden komen.

De motorkap moet goede sluitingen hebben om hem vast te zetten.

Alle auto's moeten overal en over de gehele lengte een minimum grondspeling van 50mm hebben.

Hoofd chassiskokers minimaal 70x70x4 mm van voor- naar achterbumpersteun, zonder breuk of uitsparingen. De bumper moet gelast zijn aan de bumpersteun naar volle tevredenheid van de BVSR Keurmeester, schroeven en bouten is niet toegestaan.

Stockcar F1 chassis en carrosserie moeten geheel en specifiek worden geconstrueerd als in het BVSR stockcar F1 reglement is aangegeven. Eigenbouw is toegestaan. Toepassing van een productiewagen carrosserie/-chassis is niet toegestaan.

2. BVSR stockcar F1- Gewicht eisen

Raceklaar, zonder de bestuurder en met of zonder een volledige tank brandstof, moet de auto tussen minimum 1350kg en maximum 1500kg wegen. De auto moet ook aan deze gewichtsparementen voldoen wanneer het gaat racen. Er mag niet worden bijgetankt na de wedstrijd vóór het wegen.

Opgeschroefd ballast wordt alleen toegelaten tussen de hoofd chassis balken op voorwaarde dat het deugdelijk is gemonteerd, veilig vastgeschroefd tot volle tevredenheid van de BVSR Keurmeester.

Een maximum van 52.9% van het totale gewicht wordt toegelaten op de binnen wielen wanneer de auto raceklaar is. Een minimum van 55% van het totale gewicht moet zich aan het achtergedeelte van de auto bevinden.

3. BVSR stockcar F1- Gewicht controle

Tenzij er anders wordt besloten moeten de auto's voor en/of na de race worden geïnspecteerd om ervoor te zorgen dat de eisen in paragraaf 2 te allen tijde worden gehandhaafd. Alleen door de BVSR goedgekeurde weegapparatuur mag worden gebruikt om de gewichten van de auto officieel te maken. Elke deelnemer die ballast bijplaatst (op iedere wedstrijddag) om te kunnen voldoen aan de gewicht eisen, moet worden gecontroleerd op veiligheid door de BVSR Keurmeester vóór de wedstrijden aanvangen. Een beschrijving van de gewichtscntrole is opgenomen in bijlage 4 Handleiding wegen.

Alle wioldruk verstellende mogelijkheden die tijdens het rijden kunnen worden gebruikt zijn verboden.

4. Bumpers

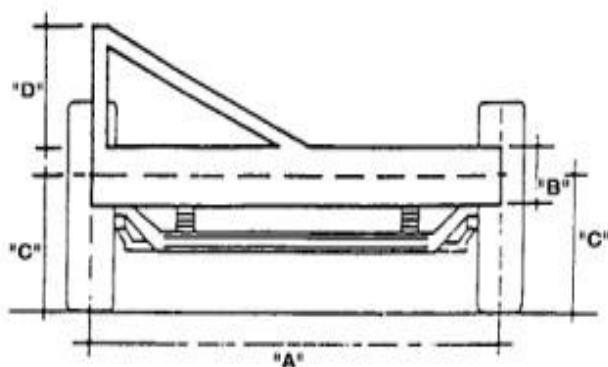
De bouw van de bumper moet altijd defensief zijn en alle scherpe lassen en randen moeten af- of gladgeslepen worden. De platte voor- en achterbumpers zijn verplicht en moeten een minimum contacthoogte van 140mm en een maximum van 225mm hebben. De bumpers moeten niet langer zijn dan de buitenkant van de band en niet korter dan het hart van het bandloopvlak. Bij controle hierop wordt een maatlat over het hart van de gehele band gelegd, met een rechte velg. Voor linksachter zie 4a.

De ruimte tussen de voorbanden en de voorbumper mag niet groter zijn dan 305mm. Te ruimte tussen de achter bumper en de achter banden mag niet groter zijn dan 254mm. De afstand van het hart van de bumpers naar de grond moet 482mm +/- 50mm zijn.

De veiligheidsbeugel aan de buitenkant van de bumper is verplicht en moet in overeenstemming zijn met de tekening hieronder. Er mag geen uitbreiding van de veiligheidsbeugel zijn onder het niveau van de bumper. Elke auto waarvan de veiligheidsbeugel beschadigd is of verloren is zal worden toegestaan om de race van de wedstrijdleiding uit te mogen rijden als zij dit toelaatbaar vinden maar kan worden uitgesloten van verdere deelname als de veiligheidsbeugel niet goed gerepareerd is volgens de BVSR Keurmeester.

4a. De voorbumper Afmetingen

(Let op A, B en C zijn ook op de achterbumper van toepassing zijn).



A. De bumpers mogen niet breder zijn dan de buitenkant van de band (op naafhoogte gemeten) en niet korter dan het hart van het bandloopvlak met uitzondering van de achterbumper, deze mag linksachter 25mm buiten de band uitsteken.

B. Minimum hoogte van de bumper hoofdbalk 140mm. Maximum hoogte 225mm.

C. De maat van de grond tot aan de bumper hoofdbalk moet 482mm zijn \pm 50mm. Ongeacht het verschil tussen beide uiteinden van de bumper veroorzaakt door torsie

van het chassis „of verschil in banden, moet de hoogte van grondniveau tot het hart van de bumper maximum 533mm en een minimum van 431mm d.w.z. 102mm maximum verschil van eind tot eind.

D. De veiligheidsbeugel boven bumper hoofdbalk moet minimaal 305mm zijn en maximaal 381mm.

5. Zijbumpers

(zie bijlage 3 figuur 3.1 en 3.6)

Alle auto's moeten uitgerust zijn met een goed geconstrueerde zijbumper. De buitenrand van de zijbumper mag niet verder dan 100mm uitsteken buiten de buitenkant van het achterwiel/band en moet taps toelopen naar het chassis bij of rond het achtergedeelte van het voorwiel. Het moet zo geconstrueerd worden dat het een effen vlakke oppervlakte presenteert. De zij bumper met een maximumdiepte van 152mm, een minimum van 51mm en moet ter hoogte van het chassis/bumperhoogte lopen. De vlakke zijbumpers moeten taps toelopen zodat ze niet buiten het voorwiel uitsteken aan de voorzijde van de auto.

6. Over-rider hoop

(zie bijlage 3 figuur 3.5)

De over-rider hoop moet verticaal (haaks) onder de voorzijde van het chassis worden gelast om te voorkomen dat een auto over de zijbumper van een andere auto rijdt.

Dit moet geconstrueerd zijn van 40x40x3mm vierkante koker of ϕ 42,4 x 3,2 (1.25" nominale boring BSP "Blue Band" buis) wordt geplaatst tot een maximum van 228mm achter de voorbumper. De hoogte moet een maximum van 254mm en een minimum van 178mm zijn onder de middellijn van de voorbumper. Het mag niet breder zijn dan de chassisbalken en een minimumbreedte van 610mm.

De over-rider hoop moet dusdanig bevestigd zijn dat deze de functie kan vervullen.

7. Rolkooien

Alle rolkooien moeten van een staal constructie zijn en bestaan uit 6 stijlen tot dakhoogte. De voorste rolkooi buizen moeten een minimale hoek van 30° en maximale hoek van 50° hebben ten opzichte van de horizontale hoofd chassisbalk. Het ontwerp mag van zij tot zij, of van voor naar achter zijn. De middelste verticale stijlen moeten zich naast het lichaam van de rijder bevinden. De minimumbreedte tussen deze stijlen van de rolkooi (d.w.z. van één kant van de kooi naar de andere) moet 660mm zijn op elk punt aan de binnenkant gemeten. De minimum breedte in de lijn van de stoel van de rijder op cabine zijhoogte moet 840mm zijn gemeten over de positie van de rijder.

Nieuwe auto's die niet eerder ter keuring zijn aangeboden:

In de rolkooi dient tevens in het voorste en achterste punt van de rolkooi een dwarsbalk geplaatst te worden van rolkooi materiaal (48,3 x 4mm). De minimale hoogte van de achterste en voorste dwarsbalk dient 380mm te zijn. (bovenzijde dwarsbalk) Bij auto's voor die periode dient het minimaal ϕ 42,4 x 3,2 (1.25" nominale boring BSP "Blue Band" buis) x 3,2 mm zijn.

Het hoogste punt van de helm van een rijder in zittende positie mag niet hoger zijn dan de onderkant van de hoogste rolkooipijp. Een dwarsbalk moet achter de stoel van de rijder worden geplaatst. De complete constructie moet gelast zijn en aan het chassis vast gelast zijn. In de directe omgeving van het hoofd moet de rolkooi worden bedekt met een zacht materiaal.

De rolkooien moeten een minimum maat van 4mm dik hebben en alle stijlen van de rolkooi moeten van het zelfde materiaal zijn.

Alle zijkanten van de hut moet met plaat bedekt zijn. Een minimum van 3mm staalplaat moet tussen de voor- en achter roll-bars worden bevestigd. Deze plaat moet overal minimaal 380mm hoog zijn, verticaal gemeten vanaf het chassis. De bovenkant van de plaat moet aan een horizontale dwarsbalk worden gelast. De plaat moet volledig rond worden gelast. De plaat zou waar mogelijk voor extra sterkte moeten worden gebogen. Aan de binnenkant van de plaat moeten rechtopstaande schoren worden geplaatst zodat er een vak ontstaat niet groter dan 380mm x 225mm.

Op alle nieuwe auto's die niet eerder ter keuring zijn aangeboden moet ronde buis worden gebruikt voor deze schoren.

Het plaatsen van panelen aan de binnenzijde van de hut is toegestaan mits de BVSR Keurmeester de gebruikte schoren makkelijk kan controleren.

De dwarsbalk achter de stoel (tevens ondersteuning van het vuurscherm) moet van minimaal 40mm x 40mm koker zijn, minimum wanddikte 3mm of ϕ 42,4 x 3,2 (1.25" nominale boring BSP "Blue Band" buis) minimum 3,2mm wanddikte.

Er moet een verticale rolbar worden gelast tussen de achterste dakdwarsbalk en de achterste rolkooi dwarsbalk en centraal achter de hoofdsteun worden geplaatst, van rolkooi buis (48.3x4) materiaal.

Aanbevolen materialen voor gebruik zijn:

BS 3601/Deel 1 1987-HFS430 (4,0mm dik, 48,3mm O/D) BS 3602/Deel 1 1987-HFS430 (4,0mm dik 48,3mm O/D)
BS1387 (4,0mm dik, 48,3mm O/D of zijn Europese gelijkwaardige EN10210)
1.25" nominale boring BSP "Blue Band" buis ($\phi 42,4 \times 3,2$)

8. Reparaties aan de rolkooi

Alle reparaties aan de rolkooi moeten van het zelfde soort metaal zijn als het origineel op een wijze dat de buis aansluit aan de binnenkant van het huidige buizenstelsel van het te repareren stuk buis. De buis moet zich tot een minimum van 80mm aan beide kanten van de het te repareren stuk bevinden.

Alvorens de kleinere buis te plaatsen moet een gat van 5mm diameter aan beide kanten van het te repareren stuk worden geboord, op een afstand van 76mm van het te repareren stuk en het moet toegankelijk zijn.

Met de kleine buis op zijn plaats, moet de ruimte tussen de originele buis en het nieuwe stuk minimaal 10mm en maximaal 15mm zijn. De originele buis moet worden gelast aan de nieuwe buis door eerst een las grondlaag te leggen aan beide kanten en deze vervolgens weer in te slijpen en daarna de sluitlaag te leggen.

De regels gelden voor alle reparaties die door de BVSR Keurmeester moet worden geïnspecteerd en voordat de auto toegelaten wordt aan de wedstrijd. Na de controle dienen de boorgaten te worden gevuld.

9. Dakbeplating

Een 5mm dikke (minimum) staalplaat moet direct aan de rolkooi onmiddellijk boven het hoofd van de rijder worden gelast. De dakplaat moet volledig aan alle 4 kanten worden gelast en moet minimaal 610mm lang en 660mm breed (inwendig gemeten) zijn. Er moet een voorste dwarsbalk van rolkooi materiaal worden geplaatst om de plaat aan vast te lassen.

10. Veiligheidsgordels

a. Type

De veiligheidsgordel moet van minimaal 5 punts samenstelling zijn met 2 schouderriemen, 2 schootgordels en een kruisgordel. Het harnas moet 5 bevestigingspunten en 5 sluitpunten hebben. Het wordt ten zeerste aangeraden om de gordels in de aan/vast bout variatie aan te schaffen. Als het haak/clip-in type wordt gebruikt dan moet het minstens 3,9mm dikte hebben en van een betrouwbaar en bekend fabrikaat zijn.

Bij gebruik zonder nekbeschermings systeem moet de gordel minimaal 75mm breed zijn behalve de kruisgordel die mag 38mm zijn.

Bij gebruik van een schouder/borst nekbeschermings systeem² met minimaal 75 mm brede borst secties mogen voor dit doel aangepaste schouder gordels worden gebruikt met een minimale breedte van 50 mm, de heup gordel moet minimaal 75 mm zijn en de kruisgordel mag 38mm zijn.

Bij gebruik van een schouder/rug nekbeschermings systeem³ mogen voor dit doel aangepaste schouder gordels worden gebruikt met een minimale breedte van 50 mm, de heup gordel moet minimaal 75 mm zijn en de kruisgordel mag 38 mm zijn, maar hier word wel aangeraden om 75 mm brede schouder gordels of schouder pads te gebruiken.

2 Onder andere: Hans, Schroth, Necksgen, Defnder.

3 Onder andere: Hutchens, hybrid, Hybrid pro.

LET OP: Als men nieuwe gordels of sluitclips koopt laat je dan adviseren en koop in ieder geval het bout type.

b. Gebruik

De veiligheidsgordels moeten op elk moment worden gedragen wanneer de auto op de baan is. Er moet voor worden gezorgd dat de gespen veilig vastgemaakt zijn en overlengte moet worden opgerold.

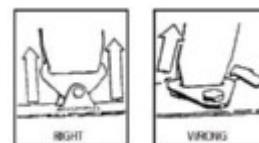
Elke gordel moet stevig worden aangetrokken, schootgordels eerst zonder ruimte zodat de rijder goed in zijn stoel gehouden wordt. Dit moet gedaan worden voordat de auto de arena ingaat opdat de Officials hen kunnen controleren. Het wordt aanbevolen dat de gordels na een maximum van 3 jaar wordt vervangen of nadat de auto onderhevig is geweest aan herhaalde zware crashes.

c. Installatie

De veiligheidsgordels moeten worden gemonteerd volgens de instructies van de fabrikant en de bijbehorende bevestigingsmaterialen moeten worden gebruikt.

De veiligheidsgordels moeten worden bevestigd aan het chassis en/of rolkooi en NIET aan de stoel door passende gelaste steunen van 4mm minimumdikte en 50mm maximumlengte.

Het bouttype moet worden gemonteerd tussen een dubbele set steunen aan beide kanten van de riem. De steunen moeten in de trekrichting van de gordel staan.



Een haak/clip type moet aan een oog worden gemonteerd en de clip moet worden geborgd.

Waar bouten worden gebruikt, moeten zij met grote trekspanning en een minimum diameter van 10mm worden vastgemaakt met een moer, bij voorkeur van het type ny-Loc.

De R-type snelkoppelingen, "D" sluitingen en kettingen zijn niet toegestaan om de gordels te koppelen.

10c. Bevestiging van de Veiligheidsgordels

De schoudergordels zouden zo dicht mogelijk bij de rijder moeten worden gemonteerd, achter de stoel, onder schouder niveau. De schoudergordels moeten op schouderhoogte over een stuk buis lopen wanneer de rijder in de auto zit (zie bijlage 1). Dit moet een ronde metalen buis zijn, minimum rond 25mm met een minimum 3mm wanddikte. De gordels moeten worden afgeschermd van de brandstoftank.



De schootgordels zouden zo dicht mogelijk bij de rijder gemonteerd moeten worden achter de stoel aan beide zijden. Als de kruisgordel wordt bevestigd is het belangrijk om te zorgen dat deze gordel de overige gordels van de rijder niet wegtrekt (zo ontstaat er speling). Het nodige zou moeten worden gedaan om ervoor te zorgen dat de gordel niet op de stoel of metaaldelen van de auto schuurt. Een voorbeeld van de bevestiging van de veiligheidsgordel kan hierboven worden gevonden.

Voor aanvullende informatie over de gordels met en zonder nekbeschermings systemen zie BIJLAGE 6.

d. Onderhoud

Het wordt aanbevolen de gordels schoon te maken en te inspecteren na elke race. Als de gordel tekens van slijtage toont moet de gordel worden vervangen, reparatie is niet toegestaan. De BVSR Keurmeester bepaalt of een gordel vervangen moet worden.

Het is aan te raden de sluiting en de bouten na een volledig seizoen te vervangen.

e. Inspectie

Op elke wedstrijd zal de veiligheidsuitrusting (veiligheidsgordel) door de BVSR Keurmeester worden geïnspecteerd die de rijder kan verzoeken in zijn auto te gaan zitten om te controleren of de uitrusting

correct is bevestigd en een geschikte pasvorm heeft. Als naar de mening van de BVSR Keurmeester de uitrusting of in een gevaarlijke conditie of onveilig is, kan hij de rijder vragen om het te vervangen. Indien de steunen ongeschikt zijn of zich in een gevaarlijke conditie bevinden zal de auto niet worden toegelaten tot de wedstrijden.

f. Goedgekeurde gordels

De gordel moet SFI of FIA goedgekeurd zijn.

Zowel QSP, Hooker en Simpson leveren SFI 16.1 rated goedgekeurde gordels aangepast voor een nekbeschermingsysteem. Voorbeelden hiervan zijn: QSP QRH236, HANS-Formule gordel (B-263.T/98) of HOOKER Harness 5-punts gordel systeem (HRH51100).

11. Veiligheidsnet

Een stoffen veiligheidsnet moet op de juiste manier bevestigd zijn tussen de rechter-buitenkant van de hoofdsteun (25mm) en de voorbuitenkant van de rolkooi. Deze moet zo zijn bevestigd dat het hoofd er niet onderdoor kan glijden als men in de zijkant wordt geraakt. Het veiligheidsnet moet van kwalitatief goed fabricaat zijn en moet een snelsluiting bevatten.

Bij gebruik van een "fullcontainment" stoel en een nekbeschermings systeem hoeft het netje niet aanwezig te zijn.

12. Motor, Koppeling en koppelingshuizen

De motor moet voor de rijder zijn geplaatst. Elk type motor mag worden gebruikt zolang het maar maximaal twee kleppen per cilinder heeft en maximaal 16 kleppen totaal.

Normale carburatie wordt slechts toegelaten, drukvulling of brandstofinjectie wordt niet toegelaten.

Een elektrische starter moet gemonteerd zijn, en in goede conditie.

Aluminium blokken worden niet toegelaten.

Als een motor een zogenaamde Dry Sump olie systeem heeft dan moet de olietank veilig in het compartiment van de brandstoftank worden gezet en niet lager dan het niveau van de achterbumper of in het motorcompartiment tussen de hoofdchassisbalken en niet lager dan het niveau van de achterbumper. Alle olieleidingen moeten van, aan de buitenkant gevlochten slang zijn en nauwkeurig langs een veilige botsingvrije route worden geleid.

De auto moet voorzien zijn van een koppeling en moet kunnen ontkoppelen. Koppelingshuizen moeten van een metalen constructie zijn en bij voorkeur een race type zijn. Stalen "bullet proof" koppelingshuizen genieten de voorkeur. Indien aluminium koppelingshuizen worden toegepast, dan moeten deze race typen zijn of zware truck uitvoering. Lichte voor wegauto bestemde koppelingshuizen zijn verboden.

Bij een discutabel koppelingshuis kan een 3mm dikke stalen afdekscherm worden geëist, of een verbod.

Dynamo is niet verplicht, wel aan te raden. Motor moet te allen tijde zelf kunnen starten.

De aaneenschakelingen van het gaspedaal moeten een stangenstelsel zijn en geen kabelsysteem.

Minimaal twee gaspedaalveren moeten worden gemonteerd, één bij de carburateur en één op het bewegende deel van de gasstang om ervoor te zorgen dat hij betrouwbaar veilig functioneert.

Een luchtfilter moet op de carburateur worden bevestigd.

13. Remmen

De auto's moeten voorzien zijn van adequaat remsysteem.

Remschijven moeten van staal zijn en maximaal 12.19 inch (310mm) diameter en maximaal 1.25 inch (32mm) breed.

Schuivende remklauwen , aluminium remschijf dragers, aluminium naven en ABS of gelijksoortige systemen worden niet toegelaten.

Remdruk verdelers zijn toegestaan.

Aanpassingen aan de remklauwen zijn niet toegestaan behalve het boren van gaten om iets vast te zetten.

Met de linker voet remmen wordt toegelaten. Waar dit wordt gebruikt moet het mogelijk zijn om de rem en koppelingspedalen tegelijkertijd in werking te stellen. Als een auto de linker voet rem heeft moet de rijder er zeker van zijn dat zijn monteurs de auto onder controle hebben op het wedstrijdterrein als hij hen vraagt de auto te besturen.

De BVSR Keurmeester kan de geschiktheid en de efficiency van het rem systeem op elk ogenblik vóór of tijdens de wedstrijd testen. De veiligheidsgordel en de veiligheidshelm moeten tijdens dergelijke remtest worden gedragen.

Asfalt:

Remklauwen zijn vrij, mits maximaal 4 cups en bij de 4 cups remklauw mogen de cups niet groter dan zijn dan 44,5mm. Slechts één remklauw per wiel wordt toegelaten en minimaal vier werkende remklauwen moeten op de auto aanwezig zijn.

Sintels, land en dirt:

Remklauwen zijn vrij, mits niet van aluminium en maximaal 4 cups en bij de 4 cups remklauw mogen de cups niet groter dan zijn dan 44,5mm. Slechts één remklauw per wiel wordt toegelaten en minimaal vier werkende remklauwen moeten op de auto aanwezig zijn.

14. Versnellingsbak, Driveline & Wielen

Een versnellingsbak die een voorziening heeft voor een verhouding verandering zonder verwijdering van de cardanas wordt niet toegelaten. Elke versnellingsbak moet een goed functionerende achteruit hebben. De automatische transmissie is niet toegestaan. Over drive versnellingsbakken zijn niet toegestaan. Driveline, hart krukas, priseas en begin aandrijfjas moeten 25,4 cm van af het asfalt zijn.

Voorwiel of vierwiel aandrijving wordt niet toegelaten.

De auto moet vier wielen hebben. Alleen stalen wielen mogen worden gebruikt en het wielhart moet minimaal 5mm dik zijn en moet aan beide kanten helemaal rondom worden vast gelast. De velgen met een rondom aansluitend hart mogen aan één kant rondom worden gelast. De maximale toegestane velg breedte (inwendig gemeten) is 14 J (360mm). De maximale toegestane diameter van de velg op sintels en asfalt is 15inch. Op het land is de maximale toegestane diameter 16inch.

Deelbare velgen, wioldoppen en versieringen aan de wielen zijn niet toegestaan. Het is verboden gaten te boren of snijwerk in de spaken aan te brengen.

Balans gewichten moeten worden verwijderd. Beadlock velgen zijn niet toegestaan. Het gebruik van wielballast wordt niet toegelaten.

De wielbouten moeten minimaal 15,8mm diameter zijn en minimaal 5 stuks per wiel. Wielbouten moeten lang genoeg zijn om de wielmoer goed vast te kunnen zetten. De wielmoer moet minimaal 15,8mm dik zijn en de wielmoer moet volledig aangedraaid zijn op de wielbout.

Een minimale ruimte van 102mm moet er zitten tussen het binnenste achterwiel (velg) en de hoofd chassisbalken (inclusief "bescherm" of schoor plaatjes).

Elektrische koppelingen en versnellingsbakken zijn verboden.

15. Assen

Alleen standaard starre, stalen wegauto voorassen toegestaan. Deze mogen ingekort worden en Castor en Camber veranderd. Het lassen en inkorten van een as moet zorgvuldig gebeuren door middel van een V-naad. Over de las moet een plaat van minimaal 5mm dikte en 10 cm lengte worden gelast. De vooras moet zijn oorspronkelijke vorm "axle drop", zwanenhals behouden.

In 2015 is een zelf gemaakte vooras toegestaan maar is er een meldplicht aan de bvsr en na toestemming mag deze gebruikt worden.

Het type starre stalen achteras is vrij. De as moet 100% gesperd zijn. Z.g.n. "Detroit-locker" differentials en limited slip units zijn verboden. Aluminium achteras is verboden. Ook aluminium onderdelen aan een stalen achteras zijn verboden.

Wielen mogen niet op de steekassen gemonteerd zijn.

Torque links, Spring Rods, Panhard bars, Torque Arms, Topstangen en alle mogelijke vormen van trekstangen (links) en A-frames zijn toegestaan.

Indien één van deze onderdelen zich in of onder het rijders compartiment bevindt of erachter, moeten deze onderdelen afgeschermd zijn met **3mm dik stalen plaat**.

Asverplaatsing of -kanteling door middel van het bovenstaande is toegestaan.

Er zijn geen asstand verstellende mogelijkheden toegestaan, die tijdens het rijden kunnen worden bediend. Duidelijk meesturende assen zijn verboden (d.m.v. bijv. draai-, scharnierpunten of mechanisch).

Onder de stoel van de rijder moet een stalen plaat van 3mm dikte gemonteerd zijn ter bescherming van de rijder indien de aandrijf-as zou breken, deze plaat zou rondom voor 2/3 afgelast moeten zijn. Tevens moet om deze aandrijf-as een ring zijn gelast van minimaal 25x5mm. Beplating naast de stoel mag aluminium zijn.

Wielspacers zijn verboden, behalve bij Leyland LD – "Commer" achterassen of gelijksoortige assen mag een 6mm dikke vulring gebruikt worden ter vervanging van de remtrommel. Deze moeten wel vast gebout zitten.

Tractioncontrol of ABS of soortgelijke hulp systemen zijn verboden.

16. Ophanging en Vering

Ophanging zal bestaan uit enkele of meervoudig elliptisch blad of elliptisch kwart cart type veren of (veer over schokbreker)spiraal veren of een combinatie van dezen. Daarnaast zullen originele torsiestangen van op de weg rijdende voertuigen b.v. Nissan Cabstar, Volkswagen worden toegestaan. Het gebruik van holle, after market of race type torsiestangen wordt niet toegelaten. Bij uitveren moet de veerschotel te allen tijde onder druk blijven of vastgezet zijn.

Stabilisatorstangen of anti-rollbars zijn niet toegestaan.

Alle wieldrukverstellende mogelijkheden die tijdens het rijden kunnen worden gebruikt zijn niet toegestaan.

Alle type schokdempers zijn toegestaan.

17. Banden

Deze regel zal afhangen van de overeenkomsten of contracten die afgesloten zijn met bandenleveranciers op dat moment. Het is verplicht op die banden te rijden die de organisatie/vereniging voorschrijft. De specificatie van de banden kan op ieder willekeurig moment aangepast worden. Dit in overleg met alle belanghebbenden.

Banden mogen op geen enkele manier worden behandeld om het originele shore-getal te beïnvloeden alsmede tractie te verhogen (hardheid, zachtheid).

De banden mogen op geen enkele manier worden behandeld met een fysieke of chemische middelen om het originele shore-getal te beïnvloeden alsmede tractie te verhogen (zachtheid/hardheid). Het zgn raspen van het loopvlak mag, het loopvlak smaller maken of sippen, horizontale of verticale sneden aanbrengen, niet.

De American Racer banden mogen alleen worden opgesneden in lijn met het bestaande patroon van de fabrikant. De opgesneden groeven mogen maximaal 10 mm breed zijn.

De nieuw verkochte banden worden vóór ze uitgegeven worden gemeten op hardheid. De rijder is en blijft zelf verantwoordelijk voor hardheid en zachtheid van zijn banden. Het gemiddelde wordt bepaald, door de keurmeesters, door een aantal metingen aan verschillende wagens te verrichten en mag maximaal 5 shore afwijken.

De BVSR Keurmeester of een bestuurslid van de BVSR is gemachtigd om het shore- en/of ppm-getal van de banden van elke deelnemer op elk moment tijdens de wedstrijd te controleren met behulp van BVSR goedgekeurd materiaal.

Banden waarvan de BVSR keurmeester constateert dat het shore- en/of ppm-getal niet overeenkomt met hetgeen omschreven in het technisch reglement of afwijkt van het gemiddelde worden direct ingenomen door de BVSR keurmeester en na 6 weken vernietigd.

Bandendruk regelende ventieldoppen verboden (popoff). Banden moeten met normale lucht worden opgepompt.

Het voorverwarmen van banden of gebruik van bandenwarmers is niet toegestaan.

Elke deelnemer die een band wenst te testen moet dat van te voren aanvragen bij de BVSR voor goedkeuring. Het testen van de band zal slechts toegelaten worden bij niet-kampioenschap evenementen. Een bandentest formulier (beschikbaar bij BVSR) moet ingevuld worden.

Asfalt:

Rechtsachter : American Racer 26.0/10.5-15DT/SH BriSCA F1
Linksachter : American Racer G60-15SH BriSCA F1
Rechtsvoor : American Racer 26.0/8.0-15T BriSCA F1 of American Racer 26,0/7-15 BriSCA F1
Linksvoor : American Racer 26.0/8.0-15T BriSCA F1 of American Racer 26,0/7-15 BriSCA F1

Sintels, land en dirt:

Rechtsachter : American Racer 26.0/10.5-15DT/SH BriSCA F1.
Linksachter : Forester type rallyband met een maximumbreedte van 21,5 cm.
Rechtsvoor : American Racer 26,0/7-15 BriSCA F1 of forester type rallyband met een maximumbreedte van 21,5 cm.
Linksvoor: : American Racer 26,0/7-15 BriSCA F1 of forester type rallyband met een maximumbreedte van 21,5 cm.

Alle American Racer banden moeten zijn voorzien van BriSCA F1.

18. Voorruit

Glas is slechts alleen toegestaan in binnenspiegels die veilig moeten worden geplaatst en bij voorkeur van veiligheidsglas.

Gaas van niet minder dan 3,2mm (10 gauge) en van niet meer dan 51mm x 51mm Matrix, moet veilig aan de voorruitopening bevestigd worden door het vast te lassen aan de roll bar aan alle vier de zijden en om de 51 mm.

19. Vloeren en vuurschermen

De vloer onder de rijder moet volledig dicht zijn, ook rondom de pedalen en over de versnellingsbak en bij de stoel. Als aluminium voor de vloersectie, over de versnellingsbak of naast de stoel wordt gebruikt dan moet dit minimaal 3mm dik zijn. Een adequaat vuurbestendig paneel, van minimaal 3mm dik als het aluminium is, moet tussen de rijder en de motor zitten. Dit paneel moet dicht zijn tot aan de staanders en doorgetrokken tot aan de voorruit. Het paneel moet gescheiden zijn van de motorkap.

Wanneer de voeten van de rijder onder de hoofd chassis balk uitsteken dan is het verplicht om de zijkanten van de voetenbak te maken van 3 mm dik stalen plaat over de gehele lengte van het achterste punt van het voeten compartiment tot aan de motorplaat en moet rondom zijn vast gelast. Wanneer de voetenbak niet is bevestigd aan het onderrek dan moet deze 3 mm plaat met kokers worden vast gelast. Het vuurscherm moet volledig vastgemaakt zijn aan de voorste rolkooi staanders en over de top tot aan de voorruit. Het volledige vuurscherm moet onafhankelijk zijn van de motorkap.

Om de kans op vuur te verminderen moet een extra metalen vuurscherm van niet-geleidend materiaal (bv. Mica of Plywood etc.) worden geplaatst tussen de accu en de benzine tank wanneer ze bij elkaar staan. De bovenkant van het tank compartiment moet volledig dicht zijn, alleen een klep tbv tanken mag aanwezig zijn.

Een stalen plaat, van minimaal 3mm dikte fatsoenlijk en volledig gelast moet aan de achterkant van de stockcar OF tussen de stoel en het tank compartiment gelast zijn. Als de laatstgenoemde optie wordt gekozen moet de plaat de volledige breedte van de hut overlappen. Als de voeten van de rijder minder dan 165mm verwijderd zijn van de baan wanneer de auto zijn laagste toegestane afstelling van de ophanging heeft dan moet er een 3mm stalen plaat onder de voeten van de rijder worden gelast. Deze uitsparing voor de voeten moet voor en achter panelen hebben waardoor de voeten niet van hun plaats kunnen in geval van de botsing.

Als er een vijf link type achter ophanging is gemonteerd moet de plaat achter de stoel van de rijder minimaal 3 mm dik staal zijn. Waar binnenin of onder de cabine veren zijn gebruikt moeten deze geheel afgedekt zijn met 3mm dikke stalen plaat.

20. Stoelen, Hoofdsteun en Zij-hoofdsteunen

De stoel van de rijder moet nauwkeurig aan het chassis worden gemonteerd en het achtergedeelte van de stoel (hoofdsteun) moet gemonteerd zijn aan de twee staanders van de rolkooi. De stoel moet met minimaal 6 bouten gemonteerd zijn ,4 op de bodem en 2 aan de boven achterkant van de stoel. Gebruik ronde kop bouten voor het comfort van de rijder als hij in de stoel zit en gebruik grote sluit ringen om te verhinderen dat de bouten door de stoel worden getrokken of de stoel beschadigd. De te gebruiken bouten moeten minimaal M8 zijn. Alleen metalen kuipstoelen en Racetech fibreglass stoelen mogen gebruikt worden. Deze stoelen moet een metalen frame constructie hebben. Het gebruik van een hoofdsteun is verplicht en men adviseert sterk een " wrap around oval track" type te gebruiken aangezien zij zijlichaamsbewegingen nivelleert. De hoofdsteun moet een minimumbreedte hebben van 305mm en breder indien mogelijk. De hoofdsteun moet volledig opgevuld zijn en ondersteund worden door twee 25mm (zie tekening bijlage 1 en 2) koker balkjes, die geplaatst moeten zijn tussen het dak en de achterste dwars stijl en minimaal 254mm uit elkaar, aan de binnen zijde gemeten.

Zijhoofdsteunen moeten worden gemonteerd om de zijwaartse beweging van het hoofd te voorkomen. De zijhoofdsteunen moeten aan de stoel worden gemonteerd. Alleen zij-hoofdsteunen die door de BVSR en de BVSR Keurmeester worden goedgekeurd worden toegelaten.

Elke stoel die aan reparatie onderworpen is moet aan de BVSR Keurmeester ter goedkeuring worden voorgelegd voorafgaand hij in de auto word teruggeplaatst.

Racetech fiberglas stoelen (nummer RT4009HRSC of RT4009WHRSC) zijn toegestaan.

Een full containment stoel heeft minimaal een zij-hoofdsteun uit een stuk en twee schoudersteunen welke aan de stoel en zij-hoofdsteun zijn bevestigd. De BVSR en de BVSR keurmeester beslissen of een stoel een full containment is of niet.

21. Brandstofsyste men

De enige toegestane brandstoffen zijn benzine en/of AV-gas. Het octaangetal is vrij. Alle mogelijke ontbrandingsversterkende brandstofsoorten en –middelen zijn verboden. Alle racebenzine met ontbrandingsversterkende middelen zijn verboden. Het gebruik van methanol is verboden.

De carburateur moet een normaal werkend type zijn (venturi, sproeiers, acceleratiesproeiers en valves, vlotterbakken). Predator carburateur en schuifcarburateur verboden.

Het wordt sterk aanbevolen dat mechanische benzinepompen worden gebruikt die op de standaard plaats gemonteerd worden. Indien een elektrische benzinepomp wordt gebruikt, moet deze voor het voorste vuurscherm worden geplaatst. **Wanneer de motor afslaat dan moet de elektrische benzinepomp automatisch stoppen.**

De brandstoftank moet van staal worden gemaakt en mag niet de 20,5 liter inhoud overschrijden en moet veilig in de auto met adequate bescherming worden bevestigd en vrij van het plaatwerk van de hut.

In 2015 mag een fuel-cell gebruikt worden, deze moet een metalen omhulsel hebben en mag de 20,5 liter inhoud niet overschrijden. Hier geldt wel een meldplicht aan de bvsr en na toestemming mag deze gemonteerd worden.

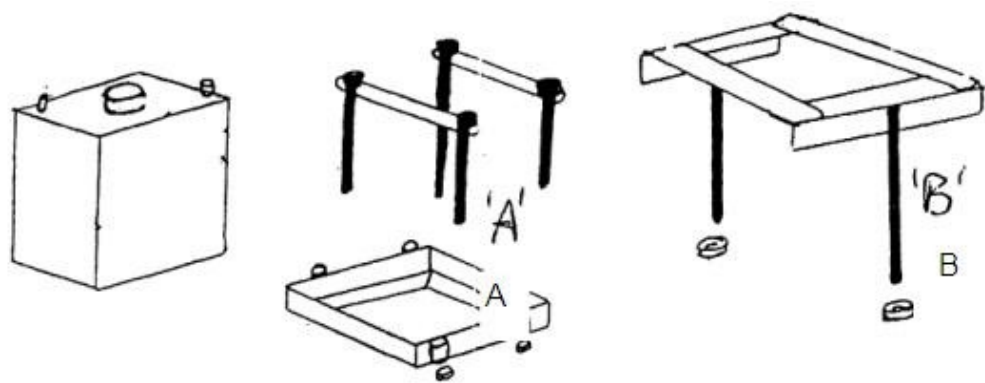
Stalen tanks moeten minimaal 1,5mm dik zijn. Aluminium tanks zijn niet toegestaan. De brandstoftanks mogen niet onder het niveau van de achterbumper worden geplaatst.

Verplichte tank montage instructies

De tank moet in een hoekstalen frame zitten. Men adviseert dat een plaat onderaan het frame wordt gelast om onderkantpenetratie van de tank te voorkomen. Het hoekstalen frame zou iets groter moeten zijn dan de tank zodat een dunne (bij voorkeur rubberen) buffer aangebracht kan worden tussen het hoekstalen frame en de tank.

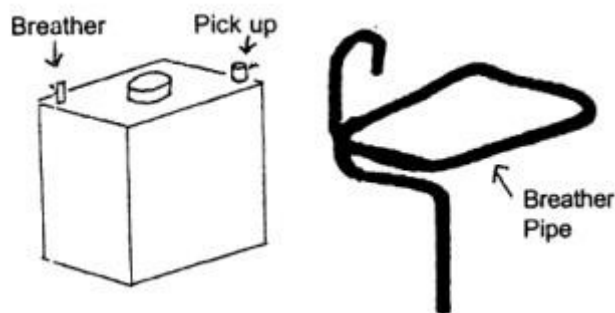
De tank moet met een dubbele klem (diagram A) of één enkele klem (diagram B) worden vastgeklemd. De tank moet op alle plaatsen die de tank raken worden gebufferd. De klem(men) moet niet te vast gezet worden, dit kan „vervorming“ van de tank en/of slijting veroorzaken. Een sluitmoer op tankhoogte zal dit voorkomen. Het wordt aanbevolen een gevlochten slang te gebruiken voor de pick-up leiding om een kleine beweging toe te staan en irritatie van de brandstofleiding te voorkomen.

Het hoekstalen frame, waarin rechtopstaande tanks zijn vastgeklemd, moet aan de bovenzijde worden vastgemaakt naar de 3mm stalen plaat achter de stoel. De ontluchtingsleiding moet de tank aan de bovenkant verlaten, dan een slag naar beneden waarna hij een hele slag om de tank moet maken waarna hij naar beneden geleid kan worden. Dit



betekent dat ongeacht de positie of hoek van de auto, een deel van de leiding boven het brandstofniveau blijft; waardoor er geen brandstof kan lekken. Toepassing van een metalen terugslagklep is verplicht.

Opmerking: Zorg er voor dat uw brandstoftank veilig is en controleer hem na elke wedstrijd. U bent het aan uw collega rijders, familie en vrienden verschuldigd!!



Iedere rijder die een gescheurde of een beschadigde benzinetank repareert moet de tank aan de BVSR Keurmeester voorleggen alvorens deze in de auto wordt teruggeplaatst.

Vuldoppen mogen niet boven de beplating uitsteken en moeten van het schroefdraad type zijn. De bovenkant van het type jerrycan mag worden gebruikt maar de originele afsluitpin moet worden gebruikt. „Monza“ type vuldoppen worden niet toegestaan. Taps toelopende doppen worden NIET toegelaten.

De onder druk gezette brandstofsyste men mogen niet worden gebruikt.

Alle brandstofkranen moeten van van het „één slag“ type zijn **d.w.z. geen schroefventiel type**. Zij moeten worden gemonteerd op de brandstoffoevoerlijn aan één kant van de rijderstoel, binnen het bereik van de rijder worden geplaatst als deze vast in de gordels zit en gemakkelijk bereikbaar voor de Officials, Brandweerlieden enz.

Alle brandstofleidingen moeten van metaal of gevlochten slang zijn en stevig bevestigd met klemmen of clips en het wordt sterk aanbevolen dat de brandstofleidingen binnen in de hut uit één stuk metaalconstructie zijn, niet van plastic. Kort stuk rubber mogen als verbindingen worden gebruikt maar elke lengte mag niet langer zijn dan 152mm. De brandstofleiding moet aan één kant van de rijderstoel worden geleid en de accukabel aan de andere kant en het contact tussen de twee moet op elk moment worden vermeden.

Het heeft de voorkeur om de brandstof kraan rechts en de hoofdstroom links van de stoel te monteren.

De benzine aanzuigleiding moet aanzuigen vanaf de bovenzijde van de tank.

Als intern gevlochten slang wordt gebruikt dan moet u kunnen aantonen tot volle tevredenheid van de BVSR Keurmeester dat het inderdaad een gevlochten leiding is.

22. Koelsysteem

Radiatoren, tanks en andere koelreservoirs voor vloeistof gekoelde motoren moeten veilig voor het vuurscherm worden geplaatst en moeten één enkele overloop bevatten. De overloop van de radiator moet opgevangen worden in een opvangreservoir van minimaal 1 liter.

23. Accu's, hoofdstroomschakelaars, elektra

Accu's moeten veilig op het chassis van de auto worden gemonteerd in geval van een botsing of als de auto over de kop slaat. Er moet een scheidingspaneel van niet geleidend materiaal worden gemaakt waar de brandstoftank en accu dicht bij elkaar staan. Indien de accu achter het rijderscompartiment is geplaatst dan mag deze niet lager dan de achterbumper zitten.

De accu pluspool moet geïsoleerd zijn.

Alle accudoppen moeten erop zitten. De natte accu's moeten volledig worden bedekt of helemaal worden ingepakt. Een natte accu mag niet onder het rijderscompartiment worden geplaatst.

De accukabel moet aan de tegenovergestelde van de rijderstoel lopen als waar de brandstofleiding loopt en contact tussen deze twee moet op elk moment worden vermeden.

Het heeft de voorkeur om de brandstofkraan rechts en de hoofdstroom links van de stoel te monteren.

Er moet een hoofdstroomschakelaar aan één kant van de rijderstoel binnen het bereik van de rijder worden geplaatst als deze vast in de gordels zit. De schakelaar moet zo gemarkeerd zijn dat een Official, Brandweerman enz. hem snel kan vinden. Als de schakelaar op "off" staat moet de hoofdstroomschakelaar het gehele elektrische systeem uitschakelen. Wanneer een auto is voorzien van een magneetontsteking, dan moet de magneetstopschakelaar naast de hoofdstroomschakelaar worden geplaatst en duidelijk zijn gemarkeerd.

Als er voor de ontsteking een regeleenheid, stuurprint of stuurkast gebruikt wordt, mag deze niet programmeerbaar zijn of mag deze geen data opslag hebben.

De toerenteller mag over een recall functie beschikken welke het maximum toerental weergeeft.

Elke vorm en mogelijkheid van data overdracht (telemetrie) en/of draadloze gesproken communicatie door de deelnemer van en naar anderen is verboden.

Onder telemetrie wordt verstaan: het versturen van elektronische data van de auto naar een vast station naast de baan via welke vorm dan ook.

Het gebruik van elke vorm van telemetrie is niet toegestaan.

Het overbrengen van data naar of van een vast station (laptop, computer, printer, beeldscherm, usb-stick e.d.) is niet toegestaan, ook de aanwezigheid van een communicatiepoort is niet toegestaan.

De enige communicatie die is toegestaan is van de wedstrijdleiding naar de coureur door middel van een door de BVSR goedgekeurde communicatiemiddel.

Beeld of geluid opnamen op, aan of in de auto, mogen alleen met toestemming van de BVSR gemaakt worden.

24. Uitlaatsystemen

Uitlaatsystemen moeten voorbij of zo ver mogelijk van de voeten van de rijder lopen en moeten geen gassen direct op de volgende auto's uitstoten. Alle auto's moeten van een goedgekeurde demper voorzien zijn.

De maximale toegelaten db's wordt voorgeschreven door de verschillende promotors en baaneigenaren. De promotors en baaneigenaren hebben een eigen geluidsnorm/eis (afhankelijk van de vergunning) en keuren zelf de auto's hierop. De BVSR kan hierbij, indien gewenst, ondersteunen.

25. Stuurinrichting

Het stuurinrichtingsysteem moet aan de veiligheidsvoorschriften van de BVSR Keurmeester voldoen. Hydraulische hulpbesturingssystemen worden toegelaten. Stuurbekrachtiging toegestaan, mits bij uitvallen hiervan normaal doorgereden kan worden, weliswaar zwaarder sturend. Er moet een mechanische verbinding zijn tussen het stuur en de wielen. Hydraulische of elektrische besturing wordt niet toegestaan. Onder geen omstandigheden mag een rijder het stuur verwijderen wanneer hij de auto verlaat in de arena en een wedstrijd in volle gang is.

26. Naam rijder

De naam van de rijder moet duidelijk zichtbaar op de auto geschilderd/gestickert zijn voor de BVSR, keurmeester, de wedstrijdleiding en het publiek.

27. Brandblusser

Het is verboden brandblussers aan boord te hebben.

28. Spoilers

Rijders moeten er op letten dat spoilers zodanig worden geconstrueerd en vastgezet dat wanneer ze betrokken zijn bij een koprol ze aan beide zijden niet worden belemmerd bij het verlaten van de hut.

Spoilers mogen niet groter zijn dan 1250mm x 1250mm. De zijpanelen mogen niet langer zijn dan 1250mm en niet hoger dan 610mm zijn en moeten van metalen constructie zijn. Slechts één paneel per kant wordt toegestaan.

De buiging van beide zijpanelen moet minimaal 152mm onder het centrale middenpaneel uitkomen op elk punt gemeten boven de ingang van de hut. 80% van de hele spoiler moet volledig in de juiste gradatie kleur worden geschilderd behalve het nummer en de sponsor namen.

Onder geen omstandigheden mag de spoiler onder de daklijn van de hut uitsteken van beide zijden van de hut bekeken.

Het verstellen of bewegen van de spoiler of verstelbare mogelijkheden op de spoiler tijdens het racen zijn niet toegestaan.

Op meerdere plaatsen op de auto mag een spoiler worden aangebracht, mits deze maar binnen de buitenkant van de wielen vallen. Indien onder de hoofd chassisbalken, aan de voorzijde dan alleen tussen de voorwielen in.

De auto's die racen zonder spoiler moeten volledig aan de regels voldoen (NB: Er zal geen sanctie worden opgelegd als een spoiler is verwijderd in één raceweekend ten gevolge van schade veroorzaakt door een incident). De voorspoiler, indien gemonteerd, moeten veilig zijn vastgezet en mag niet de breedte van de chassisbalken en de hoogte van de motorkap waar deze samenkomt met de voorruit overschrijden.

29. Nummers

Het officieel bij de BVSR geregistreerde startnummer van de rijder moet op de auto aanwezig zijn. Het nummer moet professioneel getekend zijn en duidelijk herkenbaar voor zowel de BVSR, de wedstrijdleiding als toeschouwers gezien vanaf de overkant van de baan. Het nummer moet zichtbaar zijn aan beide zijden van de auto op het plaatwerk en/of de spoiler of op het dak geplaatste nummerbord. Aanbevolen wordt dat rijders zwart op witte of wit op zwarte en tussen 225 en 305mm en minimaal 40mm brede geverfde banen gebruiken. De nummers moeten ook op het achtergedeelte van de auto in de achterrauitopening zichtbaar zijn. De rijders van de auto's die in strijd zijn met deze regel worden opgenomen in het rapport van de jury voor verder beraad door de BVSR.

30. Gradatiekleuren

De auto's moeten er representatief en professioneel uitzien. De gradatie kleuren zijn:

Star en Superstars	Brievenbus rood
“A” grade	Lichtblauw
“B” grade	Geel
“C” grade	Wit
World Cup kampioen	Goud
Puntenkampioen	Zilver

De Nederlands Kampioen mag de woorden „Nederlands Kampioen“ in 100mm grote letters op het dak van de auto schilderen. Hij mag indien gewenst zijn dak in de zwart wit geblokte vlag schilderen.

De Europees Kampioen mag zijn dak in rood geel geblokte vlag schilderen.

Wanneer een rijder van het vaste land het Wereld Kampioenschap wint in Engeland dan mag hij op zijn dak twee gouden strepen van maximaal 150mm breed, ongeveer 420mm uit elkaar schilderen.

Nieuwe rijders mag, indien gewenst, een breed zwart kruis op een witte ondergrond op het achterpaneel van de auto te plaatsen voor maximaal 4 wedstrijden. Het kruis moet worden verwijderd als het seizoen afloopt of als de rijder een grading omhoog gaat.

Super Stars behalve de World Cup Kampioen moeten minstens één werkend knipperend geel /oranje daklicht plaatsen. Geen andere knipperende lichten worden toegelaten.

Elke rijder met een verkeerde grading op het dak of spoiler of Super Star met een niet correct werkend knipperend licht krijgt een waarschuwing en heeft 7 dagen de tijd om zijn dak of spoiler in de juiste kleur of het niet werkend licht te herstellen.

31. Transponders

Transponder uitlezing, ondersteund door handmatig meeschrijven wordt gebruikt door de jury om rondetijden en race posities te bepalen. Transponder dient minimaal 300mm achter het voorste punt van de voorbumper te zitten.

Een werkende transponder moet in de eerste ronde operationeel zijn anders zal de auto worden uitgesloten van het resultaat.

De transponder moet met de connector naar beneden gericht zijn en het chassis mag geen lus om de transponder vormen.

32. Helmen

Helmen van polycarbonaat materiaal zijn niet toegestaan, ongeacht specificatie. Voordat een nieuwe helm wordt aangeschaft wordt aangeraden advies in te winnen als de rijder onzeker is hierover.

Alleen helmen die voldoen aan het type FIA8860-2004, Snell SA2005, Snell SA2010, SFI Foundation 31.1A, SFI Foundation 31.2A. De E22 05 van fiberglas, Carbon en Tri-composite constructie zijn toegestaan. POLYCARBONATE helmen zijn niet toegestaan. Het is belangrijk dat de helm de rijder goed past. "chin cup" type sluitingen en helmen zonder bandjes zijn niet toegestaan. Onsplinterbare veiligheidsbril/vizier moet worden gedragen, donker vizier wordt afgeraden. De helmen moeten, met het bandje stevig vastgemaakt, te allen tijde worden gedragen als de rijder zich in de auto op de baan bevindt.

De helm moet worden gedragen voordat de rijder de baan op rijdt zodat de Baan Official het kan controleren. Iedere wedstrijd moet de helm aan de BVSR Keurmeester worden getoond om er zeker van te zijn dat hij aan de eisen voldoet. Als schade wordt geconstateerd of de bandjes zijn versleten of defect zijn mag de BVSR Keurmeester eisen dat de helm wordt vervangen, en mag deze in beslag nemen.



Als een helm in een gevaarlijke conditie wordt bevonden dan is de BVSR Keurmeester bevoegd om de helm onmiddellijk in beslag te nemen. Het is belangrijk dat type goedkeuring/identificatie stickers niet worden verwijderd en duidelijk zichtbaar zijn. De rijder dient aan het einde van de wedstrijddag de helm zelf op te halen bij de BVSR keurmeester.

Alle helmen moeten regelmatig worden schoongemaakt zeker na gravel wedstrijden om eventuele schade te kunnen opsporen. Elke helm mag maximaal 3 jaar worden gebruikt of totdat de toestand van de helm door slijtage of schade niet meer toelaatbaar is.

33. Hoofd- en nek bescherming systemen

Een hoofd- en nek bescherming systemen (ter bescherming van de nek) is verplicht. De types die het meest worden aangeraden zijn Hans, Hutchens of Defender. Het blijft te allen tijde de verantwoordelijkheid van de rijder om ervoor te zorgen dat het systeem perfect past en wordt gebruikt met een helm die hiervoor geschikt is. Indien de rijder met een Hans, Hutchens of Defender rijdt moet hij ervoor zorgen dat hij snel zelfstandig uit de auto kan stappen met het systeem en de helm op.

34. Kleding

Schone correcte en onbeschadigde brandvertragende overalls moet op ieder moment worden gedragen. Men stelt voor dat de bloedgroep van de rijder keurig op het rechter borstzakje van de overall wordt geborduurd. Halskettingen mogen niet worden gedragen. De raceoverall mag niet door en door geborduurd zijn, de borduring mag alleen op de buitenlaag aanwezig zijn.

In het belang van de eigen veiligheid, moet de overall van rijder van een brandvertragend materiaal zijn.

De volgende type brandvertragende kleding is verplicht gesteld:

- volgens FIA 8856 – 2000 of hoger:

Balaclava, onderhemd met zowel lange mouwen als ook col, lange onderbroek, sokken.

Brandvertragende handschoenen zijn verplicht.

Brandvertragende raceschoenen bij voorkeur hoge schoenen wordt aangeraden.

Kleding, handschoenen, raceschoenen die niet voldoen aan het reglement worden onmiddellijk door de BVSR keurmeester ingenomen. Aan het einde van de wedstrijddag kan de rijder de ingenomen kleding en schoenen weer ophalen bij de BVSR keurmeester.

35. Veiligheidsbrillen

Ter bescherming van het oog is het dragen van een vizier of een veiligheidsbril verplicht. Deze moeten van onbreekbaar materiaal zijn.

36. Wijzigingen op het BVSR stockcar F1 reglement

Iedere wijziging op het BVSR stockcar F1 reglement moet worden geautoriseerd en goedgekeurd door de BVSR.

Ieder verzoek tot wijziging ongeacht het type of aard moet minimaal 6 weken voor de eindejaarsvergadering schriftelijk worden ingediend bij de BVSR. Om het voorstel tot wijziging vervolgens in detail te bespreken met de betrokkenen voordat het wordt geaccepteerd of afgewezen.

De wijzigingen zullen worden geclassificeerd en diegene die betrekking hebben op veiligheid zullen binnen zeven dagen na ontvangstbewijs worden erkend, die betrekking hebben op de techniek binnen veertien dagen van ontvangstbewijs.

Wanneer een rijder maas in de wet vindt dan mag hij het hele jaar hiermee rijden en andere rijders mogen dit ook toepassen. Behalve als de veiligheid in het geding is dan is de BVSR gemachtigd om het reglement tussentijds te wijzigen. Tijdens de eindejaarsvergadering zal dit punt vervolgens ter stemming worden gebracht. Het besluit zal dan direct van kracht zijn, er zal geen overgangsjaar meer worden toegepast.

Als er een verbetering of verandering wordt aangedragen en het komt ter stemming dan moet er een meerderheid zijn van 60% (van de stemgerechtigde aanwezigen) die voor het punt stemmen om de wijziging door te voeren anders verandert er niks.

De invoeringstermijnen van geautoriseerde wijzigingen zullen gezamenlijk overeengekomen worden met de BVSR en de details zullen worden verspreid.

37. Uitvoerende Instantie

Als er een issue speelt tijdens een BVSR stockcar F1 wedstrijd betrekking hebbende op het technisch reglement waarin hierboven niet voorzien is of er zijn conflicten dan bestaat de arbitrage commissie uit een Promotor, BVSR Keurmeester en minimaal twee leden van de BVSR.

38. Monteurs

De coureur is te allen tijde verantwoordelijk voor zijn helpers, monteurs, supporters en aanhang. Helpers, monteurs en supporters mogen niet op de baan komen (tenzij door de wedstrijdleiding anders wordt

beslist). Wanneer een monteur zich voor of na de race op de baan bevindt dan is de monteur verplicht om een gesloten overall te dragen.

39. Meerijders

Het zogeheten "meerijden" met de stockcar door helpers en/of fans is in verband met de veiligheid niet toegestaan. Er wordt van en naar het rennerskwartier stapvoets gereden.

40. Keuring

Nieuwe auto's moeten worden onderworpen aan een BVSR technische keuring voordat de auto wordt gebruikt tijdens trainingen en wedstrijden. Keuring vindt plaats door de BVSR keurmeester. De nieuwe auto moet door de rijder worden aangeboden aan de BVSR keurmeester minimaal 2 weken voor de eerstvolgende wedstrijd. Rijders die niet deelnemen aan de wedstrijd kunnen hun nieuwe auto eventueel aanbieden op een wedstrijddag, zij dienen echter wel entree te betalen (gelijk als een bezoeker).

Auto's die een BVSR technische keuring zijn ondergaan en voldoen aan het reglement krijgen een BVSR paspoort. Het paspoort hoort bij de auto en moet op een wedstrijddag of tijdens een training kunnen worden overhandigd aan een BVSR keurmeester.

Ondanks dat de auto's gekeurd zijn/worden door de BVSR, kan de auto ook nog gekeurd worden door de keurmeester van een promotors (de zogenaamde dagkeuring).

Het (dag)keuren door de organisatie/promotor is VERPLICHT vóór het trainen en de wedstrijd, wegen NIET. Wanneer de auto niet wordt goedgekeurd, mag er niet worden deelgenomen aan wedstrijden en trainingen. Gedurende de wedstrijddag is de rijder verplicht om zijn auto beschikbaar te stellen voor een keuring op verzoek van de keurmeester.

Auto's dienen na de wedstrijd/manche te worden gewogen (zie weegreglement) tenzij de organisatie/promotor anders beslist bijvoorbeeld ivm tijdnoed.

Als de auto is goedgekeurd krijgt de rijder van de BVSR keurmeester een aantekening in het paspoort dat behoort bij de auto. Wanneer de BVSR keurmeester aangeeft dat de auto niet is goedgekeurd, ontvangt de rijder een roze briefje (zgn pink ticket) en wordt een aantekening in zijn paspoort gemaakt. Het paspoort wordt vervolgens ingenomen door de BVSR keurmeester. Het is dan wel mogelijk om aanpassingen te doen op de niet goedgekeurde onderdelen en de auto nogmaals te laten keuren. Wanneer men niet in staat is om de auto naar tevredenheid van de BVSR keurmeester aan te passen dan is men uitgesloten van deelname aan de wedstrijd. De rijder kan na afloop van de wedstrijddag het paspoort weer ophalen bij de BVSR keurmeester. Auto's die niet beschikbaar zijn gesteld (op verzoek van de keurmeester) of niet gekeurde auto's kunnen achteraf worden geschrapd uit het klassement.

41. Startopstelling

De startopstelling wordt bepaald aan de hand de gradinglist (wereldkampioen, puntenkampioen of baankampioen is verplicht achteraan te starten). Wanneer men voor zichzelf besluit om ALLE manches achteraan te starten, dan is men verplicht om in de finale ook van deze plaats te starten.

Tijdens het opstellen is het niet toegestaan rondjes te draaien (ook niet in tegengestelde richting) en donuts te maken. Van iedere rijder wordt verwacht dat hij/zij direct naar zijn/haar startplek rijdt.

Elke coureur is verplicht om in de opwarmronde op zijn plek te blijven rijden (zoals hij is opgesteld).

42. Milieuzeil en brandblusser

Het gebruik van milieuzeilen onder de auto is verplicht en moeten een afmeting hebben van minimaal 50mm buiten de auto

Ieder team moet in het bezit zijn van een (minimaal) 5kg brandblusser, welke in de nabijheid van de raceauto staat indien deze in de pits staat. Ook een blusdeken wordt sterk aangeraden.

43. Licentie en Paspoort

Het inschrijven vindt plaats vóór de wedstrijd. **Inschrijven is verplicht.** Men dient dan een geldig rijbewijs te kunnen overleggen (geen kopie), of een NAB licentie. Men dient te allen tijde te voldoen aan de reglementen van de desbetreffende baan. Kan er geen rijbewijs worden overlegd, dan kan men worden uitgesloten van deelname. Dispensatie kan alleen door de organisatie worden verleend. De auto mag alleen deelnemen aan de wedstrijden op alle bij de BVSR aangesloten banen als de auto is goedgekeurd en voorzien is van een label behorende bij een geldig BVSR paspoort, welke is voorzien van een geldige jaar sticker.

44. Rijden onder invloed

Het gebruik van alcoholhoudende dranken en verdovende middelen vóór en tijdens de wedstrijden en trainingen is voor de rijder verboden. Het rijden onder invloed van rijgedrag beïnvloedende medicijnen zijn verboden. Roken in de auto is verboden.

45. Rijden in Engeland

Hiervoor dient men zich bij de Brisca NL op te geven, de contact persoon daarvoor Henry Wittebol

46. Toepassing reglement

De BVSR keurmeester en het bestuur van de BVSR hebben altijd het laatste woord. Zij bepalen of de Technische regels correct zijn toegepast en of de veiligheid voldoende is gegarandeerd. Ze hebben de macht een rijder uit te sluiten van een wedstrijd of iemand te verplichten voor de eerstvolgende wedstrijd zijn materiaal aan te passen.

Verhaal halen bij de baaneigenaar, promotors of wedstrijdleiding heeft geen zin, BVSR keurmeester en

vertegenwoordigers van de Belangen Vereniging worden niet "te kijk" gezet.

Mocht de rijder het niet eens zijn met de BVSR keurmeester, dan kan hij direct in beroep gaan bij de BVSR, zij zullen het probleem bespreken en tot een uitspraak komen.

Dit reglement is iedere vergadering bespreekbaar en kan op elk moment aangepast worden bijvoorbeeld om veiligheidsredenen of geluidshinder. Uiteraard wordt dit uitgebreid besproken en duidelijk bekend gemaakt.

De coureur en monteur hebben kennis genomen van bovenstaand reglement en hebben zich door aan de wedstrijd deel te nemen voor akkoord verklaard.

Wanneer de rijder zich inschrijft voor een wedstrijddag dan confirmeert hij/zij zich aan het BVSR technisch reglement. Helpers en monteurs dienen op de hoogte te zijn van het BVSR technisch reglement.

Tot slot vragen wij u zoveel mogelijk respect te tonen voor de vrijwilligers die uw sport mogelijk maken.

47. Geldigheid

Dit reglement heeft een geldigheidsduur van 1 wedstrijdseizoen. Aan het einde van elk seizoen kan het reglement worden herzien.

48. Zware delicten en straffen

Iedere rijder die zich niet houdt aan de regels of alle schijn tegen zich heeft wordt gerapporteerd aan de BVSR en de aangesloten promotors. De BVSR keurmeester of bestuurslid zal het delict rapporteren en classificeren. Daarbij worden zware technische delicten ingedeeld in Categorie 2.

Voorbeelden van Category 2 delicten:

- traction control
- aluminium motor
- locker
- smeren van banden (shore getal/ppm waarden beïnvloed)

Categorie 2 delicten zullen zwaar worden gestraft in principe geldt hiervoor 2 jaar onvoorwaardelijk. De straf geldt voor alle aangesloten banen in Nederland en Groot Brittannië (BSCDA/ORCi.BRISCA in Engeland).

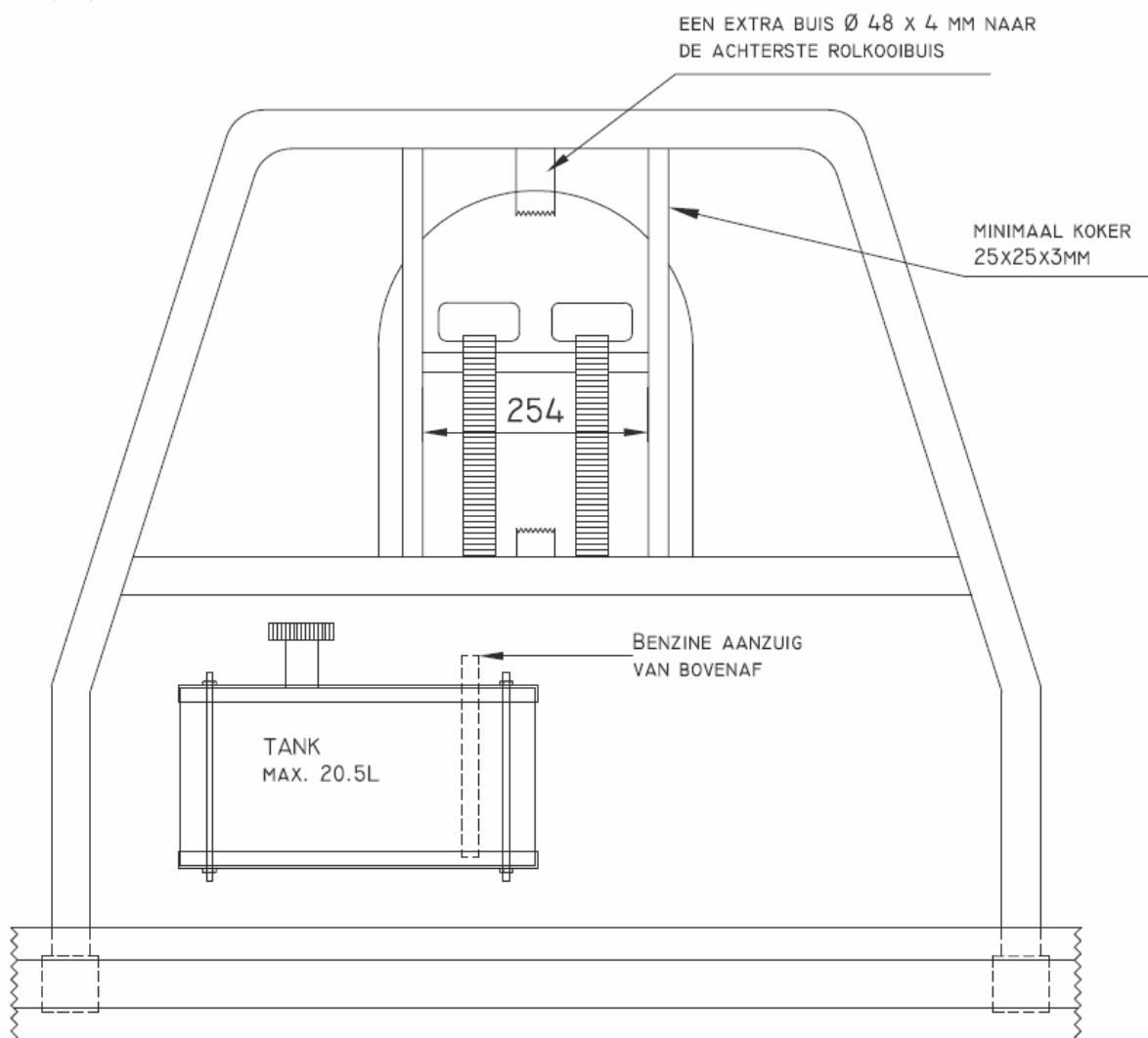
Straffen worden in principe één op één overgenomen vanuit Engeland en vice versa.

49. Kwalificatie wedstrijden

Het format van een WK kwalificatie wedstrijd wordt bepaald in overleg tussen de promotor en de BVSR, echter de gouden, zilveren, rode daken staan altijd achteraan, de blauwe daken daarvoor en vooraan starten de witte en gele daken. Indien daarvan wordt afgeweken telt de wedstrijd niet meer voor de WK kwalificatie.

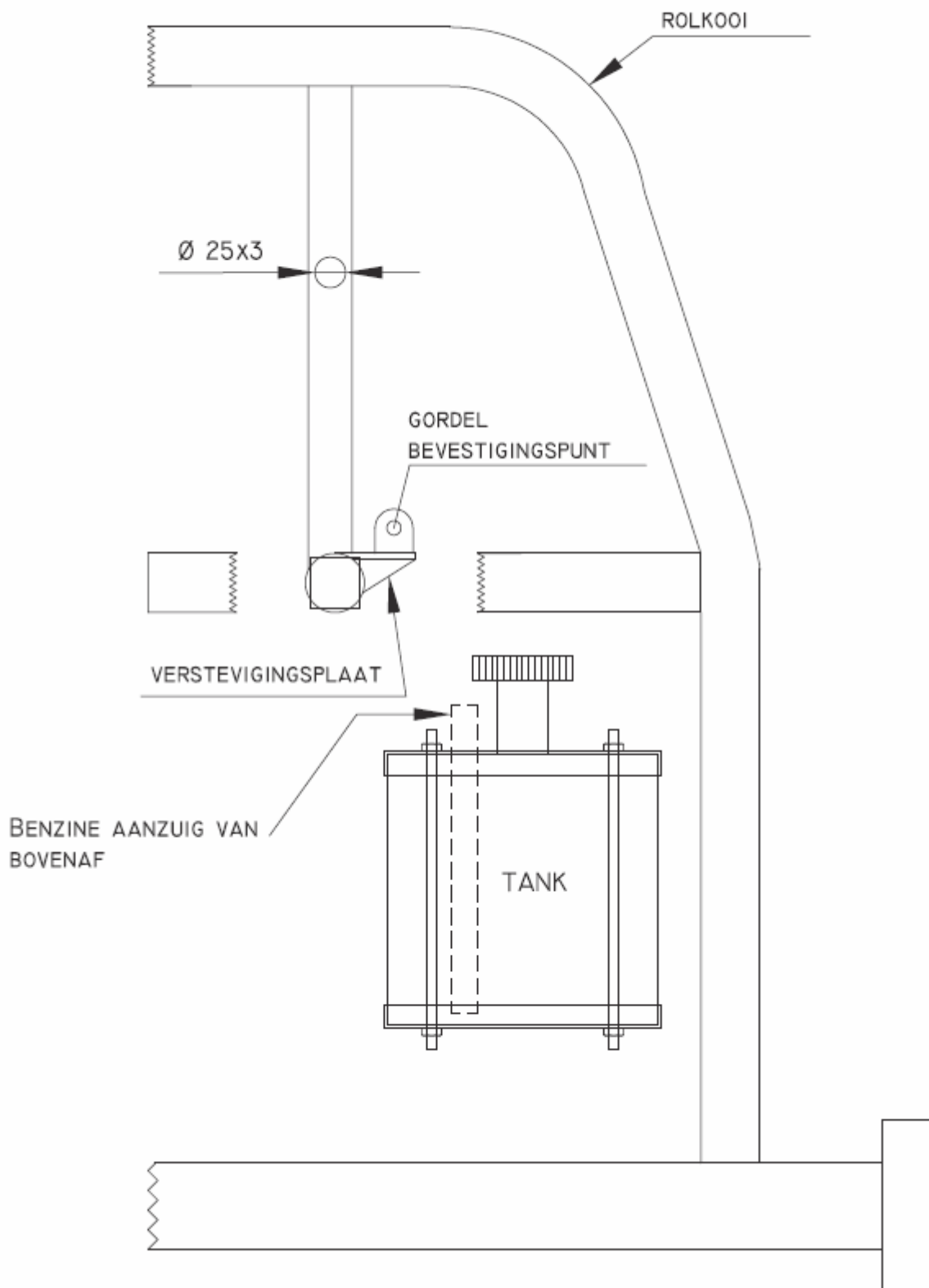
BIJLAGE 1 Bevestiging gordels

BIJLAGE I

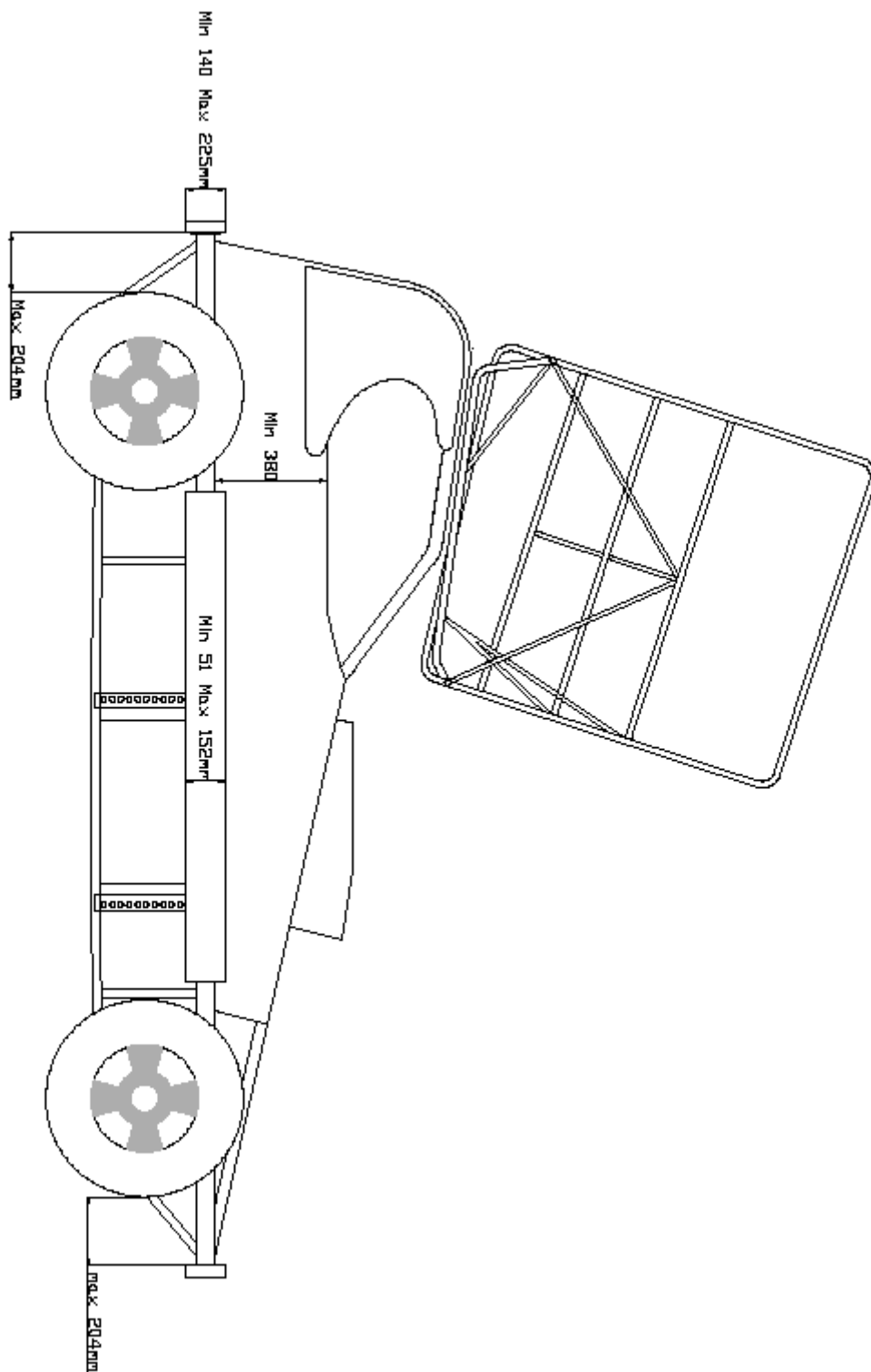


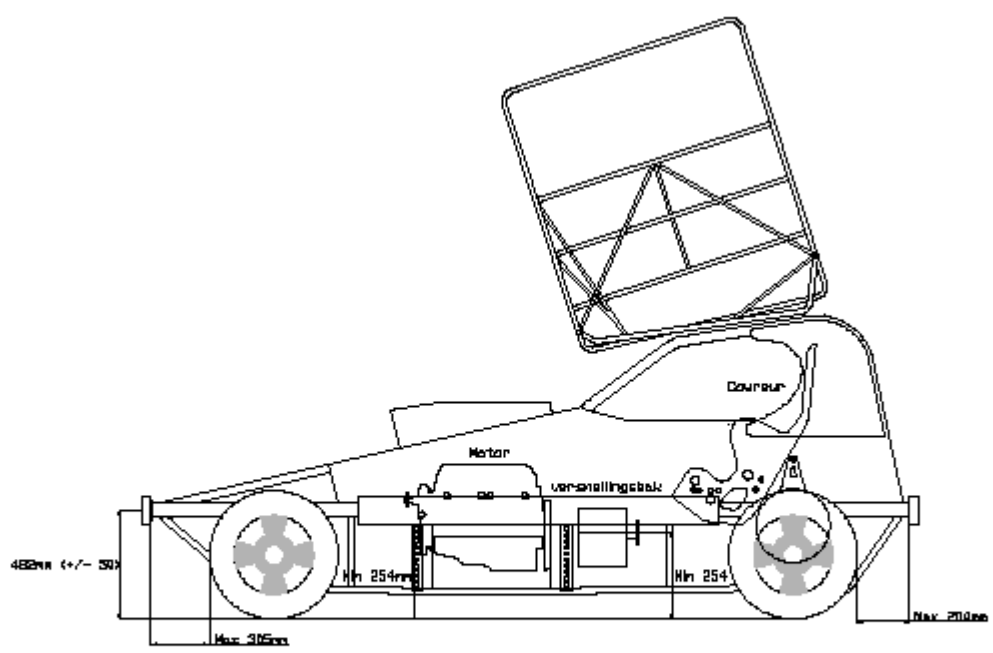
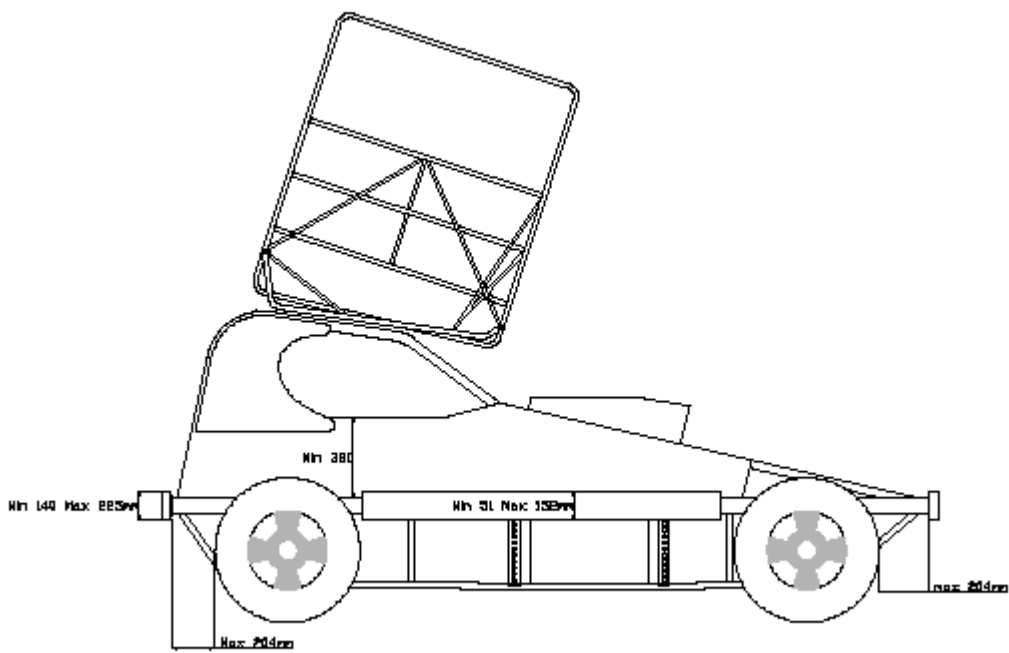
BIJLAGE 2 Bevestiging gordels

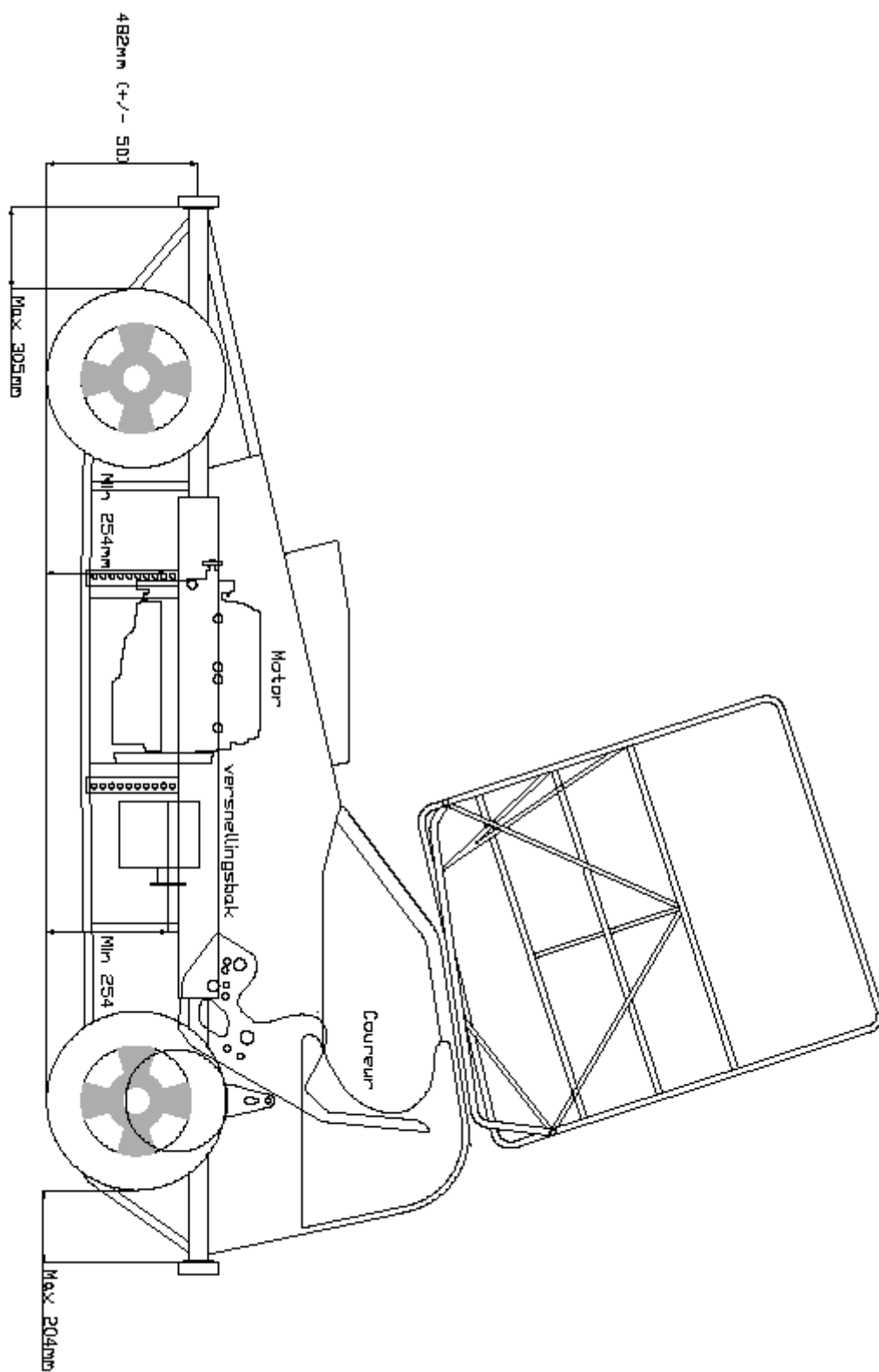
BIJLAGE 2

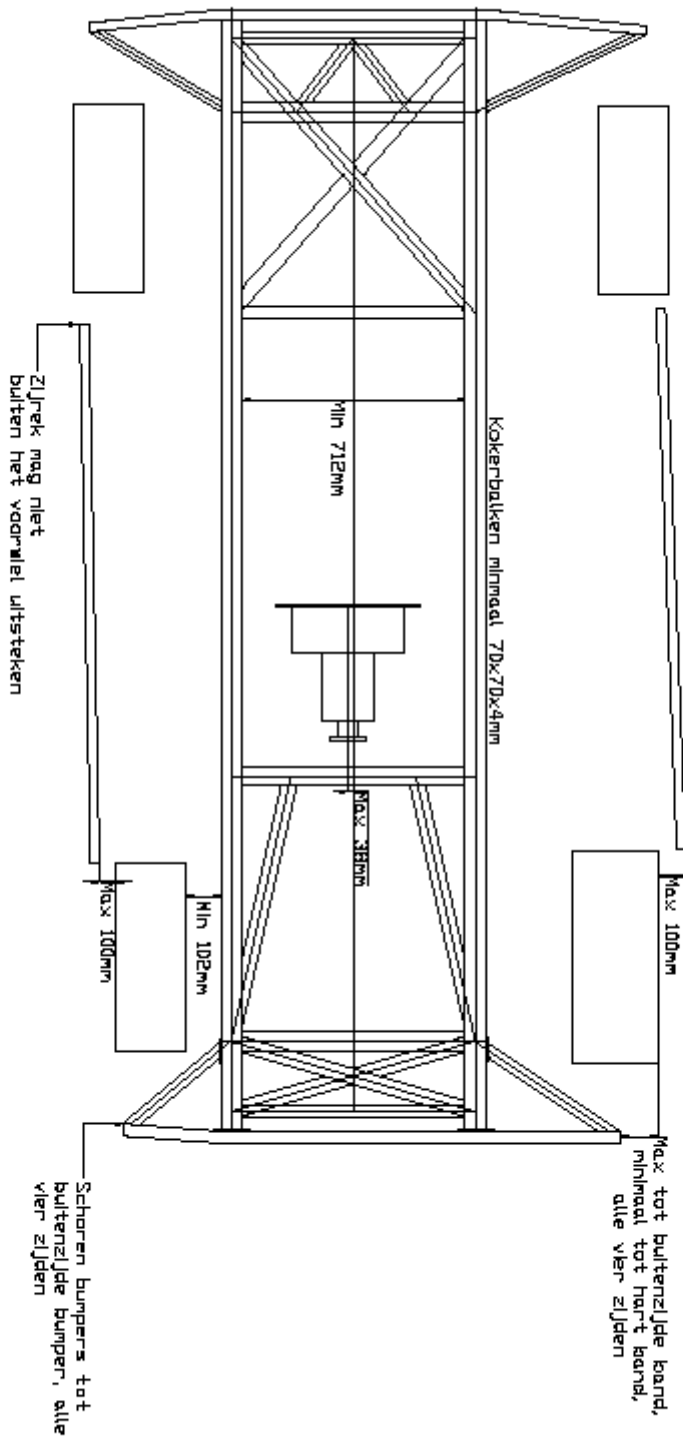


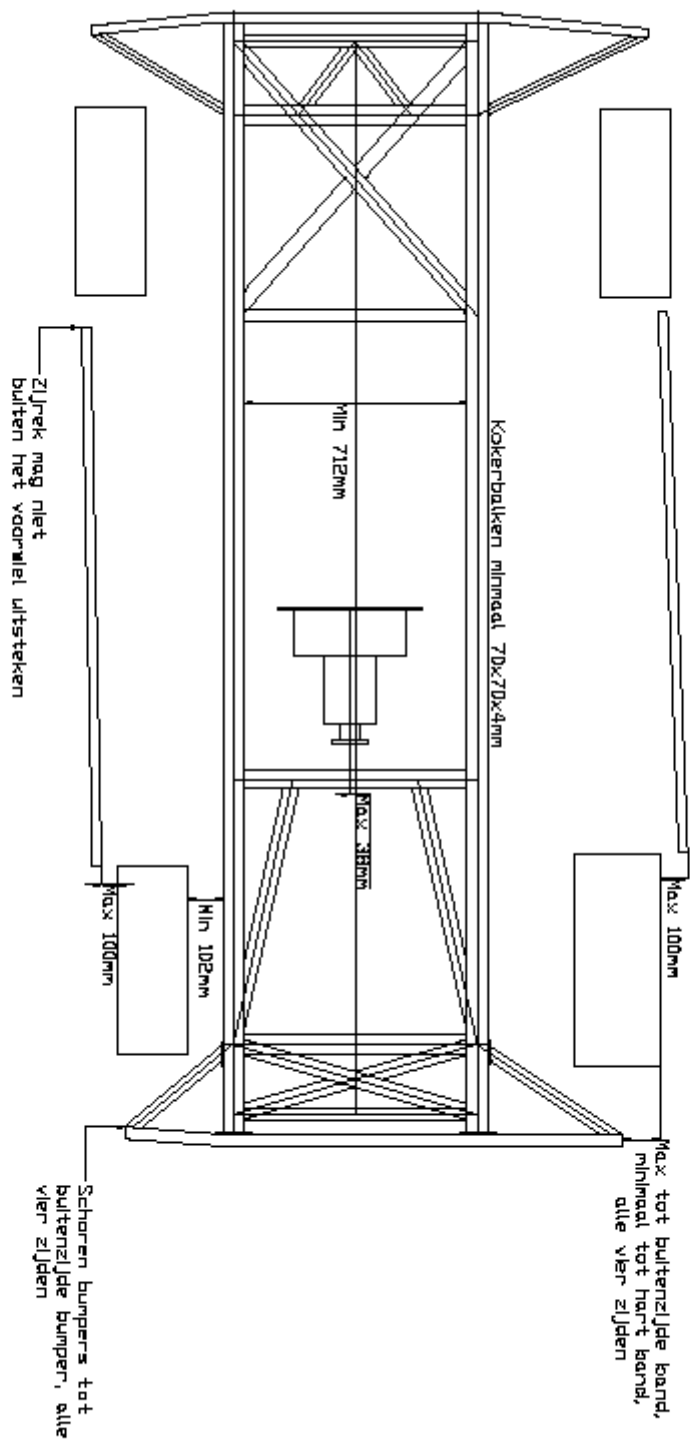
BIJLAGE 3 Chassis











BIJLAGE 4 Handleiding wegen

Bij alle manches worden de eerste 3 gecontroleerd. Zijn 1 tot en met 3 niet goed dan is nummer 4 zonder te hoeven wegen winnaar. Bij de finale worden de eerste 5 gecontroleerd. Eveneens zullen willekeurige rijders worden onderworpen aan een willekeurige weging wanneer men hiertoe wordt verzocht.

Bij grote op zichzelf staande evenementen worden de eerste 5 gecontroleerd. Zijn 1 tot en met 5 niet goed dan is nummer 6 zonder te hoeven wegen winnaar.

Als de auto niet goed is bij het wegen volgt er een diskwalificatie voor de betreffende manche.

Als de auto niet ter weging wordt aangeboden volgt er diskwalificatie.

De rijder is zelf verantwoordelijk voor het bepalen of er gewogen moet worden. Wacht bij twijfel bij de weegplaats.

De auto's mogen maximaal twee keer worden gewogen, op beide ondergronden. Bij wegen na de race wordt het bijtanken niet toegelaten, moet de auto volledig aan de gewichtsregel voldoen bij het verlaten van de baan. Als de auto niet voldoet aan de gewichtsregels dan krijgt de bestuurder een maximum van tien minuten om de sintels/klei van de auto te schrapen onder toezicht van de BVSR Weegmeester, waarna de auto opnieuw gewogen wordt. Als de auto voor de tweede keer niet voldoet aan de gewicht eisen of de bestuurder slaagt er niet in om zijn auto na tien minuten op de schalen te plaatsen dan zal hij automatisch gediskwalificeerd worden van de resultaten tenzij hij de BVSR Weegmeester ervan kan overtuigen dat „raceschade“ ontstaan is en dat dat de reden is van het niet naleven.

Het besluit van de BVSR Weegmeester op grond van „de race schade“ zal op dat moment worden onderworpen aan een beroep, door de BVSR Keurmeester. De auto moet op de schalen blijven na het tweede wegen en er mag hoe dan ook niet worden geknoeid. Het besluit door de BVSR Keurmeester is bindend en er kan geen bezwaar meer worden ingediend.

De BVSR Weegmeester is verantwoordelijk voor het controleren van alle na de race prestatie gerelateerde kwesties inclusief het wegen.

Het is verboden losse voorwerpen in de auto te leggen voor het wegen, indien dit wordt geconstateerd volgt diskwalificatie voor de gehele wedstrijd. Als de wedstrijd over twee dagen wordt verreden dan geldt deze diskwalificatie voor beide dagen.

De rijder is zelf verantwoordelijk voor de tolerantie van de weeginstallatie. Weeg vooraf zorgvuldig en bouw een marge in.

Totaalgewicht minimaal 1350 kg en maximaal 1500kg.

Minimaal gewicht op de achterwielen 55% van het totaal gewicht. Maximaal gewicht op de binnenwielen 52,9% van het totaal gewicht.

Alle auto's moeten in één vaste rijrichting worden gewogen.

Meetgegevens aflezen op 1/10%. Voorbeeld 52,98 is ook nog goed.

De weegplaats dient voorzien te zijn van hekken en gesloten te worden als alle te wegen auto's aanwezig zijn. Binnen de hekken mogen alleen de rijder en één monteur per auto aanwezig zijn. Deze dienen bij hun eigen auto te blijven staan.

Door de BVSR Keurmeester wordt de weegmeester aangesteld. Deze voeren de weging uit samen met de betreffende coureur en monteur.

Om enig advies, toezicht en begeleiding zijn tevens de BVSR bestuursleden gerechtigd binnen de hekken van de weegplaats aanwezig te zijn. Deze personen mogen **alleen** bij problemen de weeggegevens zien. Vervolgens mogen de weeggegevens niet openbaar gemaakt worden. De weegmeesters delen alleen in het openbaar mee of een auto goed- of afgekeurd is.

De weegmeesters houden een logboek bij om enig algemeen overzicht te hebben. Dit logboek is niet openbaar en alleen bestemd voor de weegmeesters. Bij problemen ter inzage voor de bovengenoemde personen.

De wioldrukgegevens **per wiel** zijn niet openbaar en worden ook niet opgenomen in het logboek.

De wioldrukgegevens per wiel dienen afgedekt te zijn en worden alleen op verzoek van de rijder zichtbaar gemaakt.

Het logboek dient door één van de weegmeesters te worden beheerd en diskreet te worden bewaard. De weegmeesters kunnen na gezamenlijk overleg met de BVSR, één of meerdere manches of rijders niet wegen (bijvoorbeeld bij regen, tijdgebrek of als het constant dezelfde rijders betreft). De weging dient snel en efficiënt te gebeuren. Als het te lang duurt ca. 10 minuten dan zijn de weegmeesters gerechtigd deze rijder te diskwalificeren.

Als een auto beschadigd is of als er onderdelen verloren zijn dan dienen de weegmeesters en evt. de rijdervertegenwoordigers hier rekening mee te houden. Bijvoorbeeld: is de spoiler er afgevallen dan kan men

+/- 10 kg vrijstelling krijgen, is een wiel krom of lek mag men hier rekening mee houden of verzoeken een zelfde wiel of onderdeel te vervangen.

Bij vermoeden of twijfels van onregelmatigheden zijn de weegmeester, wedstrijdleiding en de vertegenwoordigers van de rijders gemachtigd iedere rijder ter weging op te roepen.

Het oproepen van extra te wegen auto's gebeurt altijd als de auto's nog op de baan zijn.

Tot slot is iedereen vrij om op ieder moment van de dag, in overleg met de weegmeesters, zijn auto te wegen.

BIJLAGE 5 Algemene bepalingen (gedragsreglement)

Het wisselen van rijders is op straffe van uitsluiting verboden er mag wel tijdens de training van rijder gewisseld worden maar dan alleen als hij in het bezit van een geldige licentie (dispensatie kan allen door de organisator worden verleend.)

Indien een rijder over een tweede auto beschikt, dan mag hij deze alleen gebruiken als er een nieuwe wedstrijddag is aan gebroken. (Dus gaat zijn auto bv zaterdag stuk dan mag hij zondag wel met de andere

rijden) Er mag wel met de tweede auto getraind worden mits deze is goed gekeurd. De auto waar hij de

eerste manche mee gestart is, is bindend voor die dag.

Tijdens de wedstrijd, op de baan, of in het rennerskwartier mag er op geen enkele wijzen gevochten worden. Gebeurt dit wel dan zal daar door de organisatie een lange schorsing voor worden gegeven (ook hier is de

coureur weer verantwoordelijk voor zijn monteurs, aanhang/of supporters).

Het duwen in de bocht mag, maar wel op een normale manier. Als de rijder gedubbeld word dan mag hij de ander niet meer duwen of hinderen. Het is verboden iemand op te wachten, zigzag te rijden of op een andere

manier het passeren onmogelijk te maken. Er mag op geen enkele wijze op een rijder worden ingereden die

met stukken of stilstaat op of langs de baan. Men mag niet vooruit of achteruit in tegen gestelde richtingen rijden, indien men buiten de baan is beland, mag men de baan weer op komen (zonder een stuk af te snijden) en zonder en ander te hinderen LET WEL: het middenterrein is een veiligheidszone voor brandweer officials en fotografen

Mocht er een rijder iets gebeuren op of naast de baan zodat hij tot stilstand komt, probeer dan ten aller tijden een veilige plaats op te zoeken, lukt dat niet blijf dan in de gordels en probeer de baanpost duidelijk te maken

of alles goed is.

Bij eventuele gevallen waarin dit reglement niet voorzien is, heeft de organisatie het beslissende woord.

Rijder en monteur hebben kennis genomen van bovenstaand reglement en hebben zich door aan de wedstrijd deel te nemen voor akkoord verklaard.

Rijders die niet meer aan de wedstrijden kunnen deelnemen, dienen zich bij de wedstrijdleiding af te melden. De World Cup is een op zichzelf staand evenement en behoort niet tot de wedstrijddag.

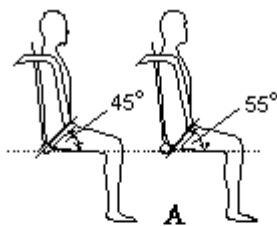
BIJLAGE 6 Aanvullende informatie gordelsystemen met/zonder nekbeschermingssysteem

De effectiviteit van een gordelsysteem is in hoge mate afhankelijk van de installatie. In beginsel moeten de bevestigingspunten niet onderhevig zijn aan buiging en moeten alle gordels in een rechte lijn aan deze punten trekkracht leveren. De gordelbanden moeten zo lopen dat deze niet of nauwelijks langs andere delen schuren. De bevestigingspunten moeten periodiek gecontroleerd worden.

Bij de installatie dient erop gelet te worden dat de gordel de bestuurder goed past en dat de gordelbanden zo kort mogelijk zijn. Dit om rek zo veel mogelijk tegen te gaan.

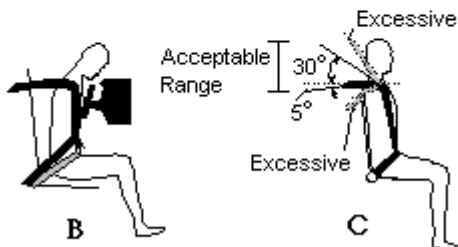
Het belangrijkste zijn de hoeken / positie van de bevestigingspunten. Gordels functioneren het beste wanneer de hoek van de heupgordel tussen de 45 en 55 graden is. De heupgordel dient over het bekken te lopen. In geen geval over de onderbuik of benen. In veel gevallen is dit eenvoudig te controleren => bij 45 graden loopt de gordel over het snijpunt van het zitvlak en rugvlak van de stoel. Bij 55 graden ca. 50 mm voor dit snijpunt. Fig. A

Fig. B geeft een onjuiste hoge installatie weer. De rijder komt omhoog uit de stoel en wordt door de schouderbanden of het autodak tegengehouden. Beide in extreme gevallen resulterend in rug/nek letsel. Uit testen is gebleken dat de heupgordel van groot belang is ter voorkoming van dergelijk letsel.



De schouderbanden van een gordel moeten ook onder juiste hoeken gemonteerd zijn. De ideale hoeken zijn 5 graden naar beneden tot 30 graden naar boven. Fig. C

Bij een normaal type 20 graden stoel kan men aanhouden dat de gordels, inclusief HANS - systeem, horizontaal vanaf de schouders moeten lopen. Een HANS – systeem brengt de gordels omhoog en dient meegerekend te worden.



Als de schouderbanden te schuin naar beneden lopen, is er aanzienlijke kans op compressiebreuk van wervels na een impact. De banden trekken de bestuurder te veel naar beneden. Omgekeerd zorgt de juiste montage van de heupgordel ervoor dat de bestuurder niet in bovenwaartse richting in de schoudergordels wordt gedrukt.

Gebruik van een HANS - systeem versterkt het effect van te schuin aflopende schoudergordels.

Gek genoeg voorkomt een HANS – systeem nekletsel, echter de resultante van deze voorziening in geval van een impact is neerwaarts gericht en genereert druk-/compressiekracht op de (sterkere) rug. In geval van foutief gemonteerde gordels wordt het probleem verschoven en resulteert dit in compressiebreuk van wervels, veelal tussen/ter hoogte van de schouderbladen.

Schouderbanden dienen achter de bestuurder 75 tot 150 mm hart op hart van elkaar bevestigd te worden. Zo wordt voorkomen dat de gordels van de schouders kunnen glijden.

4Copyright

BVSR Technisch reglement BVSR Stockcar F1

Alle rechten voorbehouden.

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand en/of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, mechanisch, door fotokopieën, opnamen

of op enige andere manier zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever.

Stockcar F1 Racing is gevaarlijk en de BVSR leden kunnen niet aansprakelijkheid worden gesteld voor enig letsel ongeacht het naleven van dit reglement. Alle aanbevelingen zijn gemaakt zonder enige garantie. Rijders en monteurs zijn altijd verantwoordelijk voor de eigen daden en beoefenen deze sport op eigen risico.