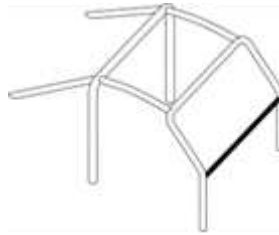


**Reglementsaanpassingen cq correcties op reeds gepubliceerd
Veiligheids- en Technisch Reglement op 9 december 2013
Wijziging No.01**

ARTIKEL 253 (pagina 26)

is tekening 253-29 weggefallen, hieronder de tekening:



253-29

ARTIKEL 2.4 (pagina 31)

8^e bulletpoint moet zijn 253.8.2.1.4.i.p.v. 253.9.2.1.4

ARTIKEL 283 (pagina 33)

8.2.5 Zijrolbeugel (tekening 253-2):

~~Buisvormig raamwerk bestaande uit één stuk en vrijwel verticaal aangebracht langs de linker of rechterzijde van de auto waarvan de voorste stijl de voorruitstijl volgt **vormt** en waarvan de achterste stijl vrijwel verticaal is geplaatst direct achter de voorstoelen. De achterste stijl moet recht zijn in zijaanzicht.~~

Per abuis is bovenstaand artikel doorgestreept echter dit artikel is WEL van toepassing.

ARTIKEL 3.2 (pagina 39)

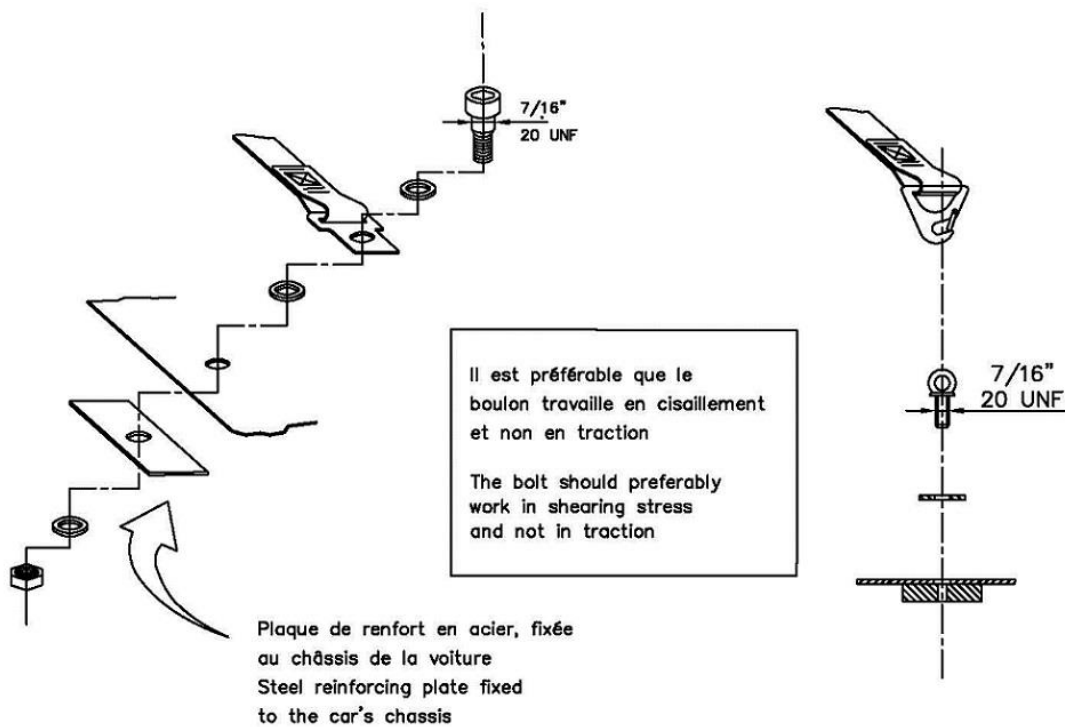
TOEVOEGING GORDELBEVESTIGING

Het is verboden veiligheidsgordels te verankeren aan de stoelen of de stoelbevestigingen.

- Een veiligheidsgordel mag op de daarvoor standaard bestemde bevestigingspunten worden gemonteerd. De aanbevolen geometrische plaatsen voor de bevestigingspunten worden getoond in tekening no.253-61. De schouderbanden moeten in neerwaartse richting naar achter zijn gericht en moeten zodanig worden gemonteerd dat de hoek t.o.v. de horizontale lijn vanaf de bovenzijde van de rugleuning niet groter is dan 45°, echter aanbevolen wordt dat deze hoek niet groter is dan 10°. De maximum hoeken van de bevestigingspunten van de schouderbanden met de hartlijn van de stoel zijn 20° divergent of convergent. Indien mogelijk moeten de bevestigingspunten worden gebruikt die door de fabrikant op de C-stijl zijn voorzien. Bevestigingspunten die een grotere hoek met de horizontaal creëren moeten niet worden gebruikt. In dat geval mogen de schouderbanden van vierpunts veiligheidsgordels worden gemonteerd op de bevestigingspunten voor de heupgordel voor de achterzitting zoals door de fabrikant voorzien. Voor een vierpunts veiligheidsgordel moeten de schouderbanden symmetrisch gekruist over de hartlijn van de voorstoel worden bevestigd. Een veiligheidsgordel moet niet worden gemonteerd op een stoel zonder hoofdsteun, of aan een met de stoel geïntegreerde hoofdsteun (waar er geen ruimte is tussen rugleuning en hoofdsteun). De onderlichaams- en kruisbanden moeten niet over de randen van de stoel liggen maar er doorheen, zodat het bekken over een zo groot mogelijke oppervlakte wordt vastgezet. De banden moeten strak in de overgang tussen het bekken en de bovendij passen. Onder geen enkele voorwaarde mag deze band over de onderbuik worden gedragen. Het is toegestaan een opening te maken in een standaard productiestoel om er een veiligheidsriem door te halen indien dit nodig is om bovenstaande situatie te voorkomen. Er moet op worden gelet dat de gordelbanden niet beschadigen door schaven langs scherpe randen.
- Als bevestiging op een standaard-gordelbevestigingspunt niet mogelijk is voor schouder- en/of kruisbanden, dienen nieuwe bevestigingspunten te worden aangebracht op chassis/carrosserie, voor de schouderbanden op de hartlijn van de stoel zo dicht mogelijk bij de hartlijn van de achterwielen.
- De schouderbanden mogen ook bevestigd worden aan de rolkooi of aan een versterkingsstang door middel van een lus, en mogen evenzo worden bevestigd aan de boven bevestigingspunten van de achtergordels of bevestigd aan of geleid worden over een dwarsversteving, die aan de

achterafsteuning van de rolkooi gelast is (zie tekening 253-66). In dit geval is het gebruik van een dwarsversteviging onderhevig aan de volgende voorwaarden:

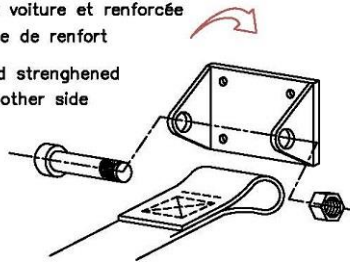
- De dwarsversteviging moet een buis zijn van minimaal 38 mm x 2,5 mm of 40 mm x 2 mm, gemaakt van koudgetrokken naadloos koolstofstaal, met een minimum treksterkte van 350 N/mm².
 - De hoogte van deze versterking moet zodanig zijn dat de schouderbanden naar achter en naar beneden gericht zijn met hoek tussen de 10° en 45° t.o.v. de horizontale lijn vanaf de bovenzijde van de rugleuning; een hoek van 10° wordt aanbevolen.
 - De banden mogen worden bevestigd d.m.v. lussen of bouten, echter in het laatste geval moet een bus worden ingelast voor elk montage punt (zie de tekeningen no. 253-67 en no. 253-66 voor de maten). Deze bussen dienen in de versterkingsstang te worden geplaatst en de banden dienen hieraan te worden bevestigd met bevestigingsbouten van M12 klasse 8.8 of 7/16 UNF specificatie.
 - Ieder bevestigingspunt moet in staat zijn een belasting van 1470 daN te weerstaan, of 720 daN voor de kruisbanden. Als een bevestigingspunt voor de bevestiging van twee banden wordt gebruikt, zal de toe te passen belasting gelijk zijn aan de som van de verlangde lasten.
 - Voor ieder nieuw te maken bevestigingspunt moet een verstevigingsplaat worden gebruikt met een oppervlakte van tenminste 40 cm² en een dikte van tenminste 3 mm.
 - Principes voor de bevestiging aan de carrosserie/chassis:
 - 1) Algemene bevestigingswijze (zie tekening no. 253-62)
 - 2) Schouderband bevestiging (zie tekening no. 253-63)
 - 3) Kruisband bevestiging (zie tekening no. 253-64)
- Sprinters mogen alleen in de bodem een origineel gordeloor (van klasse 8 specificatie) voor de gordelbevestiging direct aan een framebuis van minimaal 30x2 mm lassen.



Dessin/Drawing 253-62

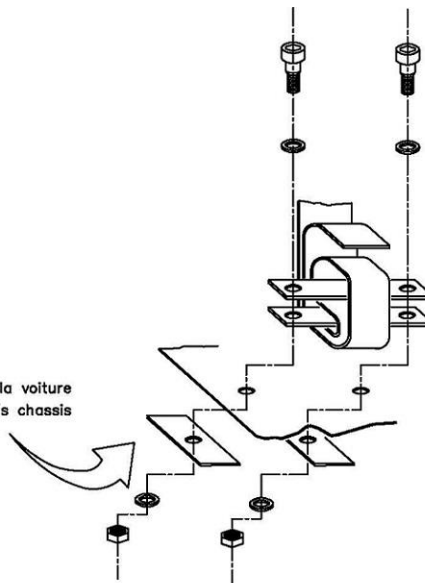
plaque fixée au châssis de la voiture et renforcée
de l'autre côté par une plaque de renfort

plate fixed to the chassis and strengthened
by a reinforced plate on the other side

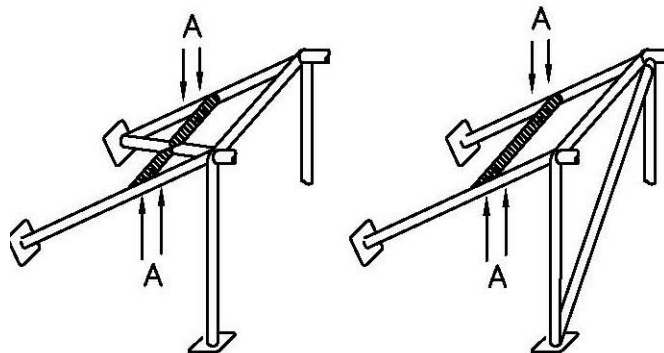


Dessin/Drawing 253-63

plaque de renfort fixée au châssis de la voiture
reinforcing plate fixed to the car's chassis



Dessin/Drawing 253-64



Ⓐ trous de montage pour harnais
mounting holes for harness

Dessin/Drawing 253-66

ARTIKEL 3.11 (pagina 41)

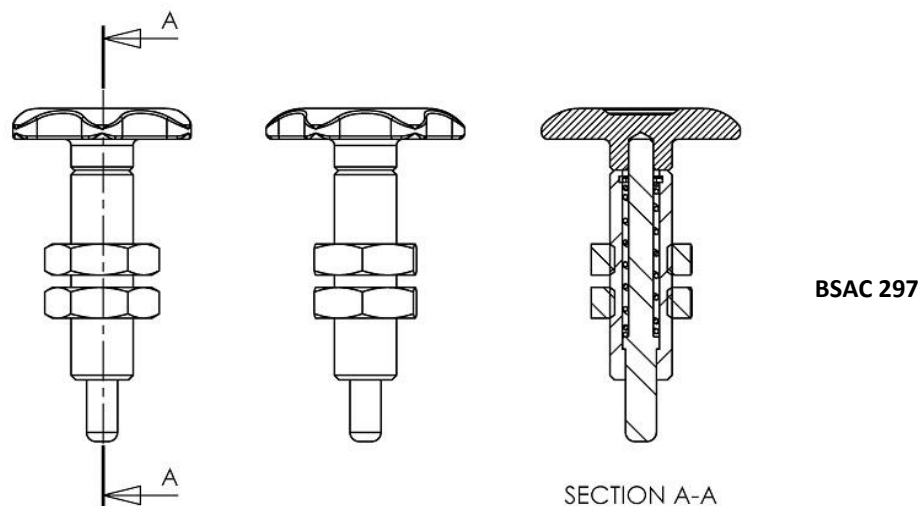
RAAMAFSCHERMING / VOOR SPRINTERS AFSCHERMING INSTAOPENING

~~3.11 Aan de zijkanten en aan de voorzijde moet een doorzichtige constructie zijn gemonteerd. Dit mag een gaaswerk van 2mm diameter zijn, met gaten van maximaal 40 x 40mm, of een gaaswerk met een diameter van 1mm, met gaten van maximaal 25 x 25mm. Aan de voorzijde mag dit een Polycarbonaat ruit zijn, met een minimale materiaal dikte van 5mm. Aan de zijkanten dienen dit gaaswerken te zijn gemonteerd met 2 geblokkeerde scharnieren aan de bovenzijde van de auto. Aan de onderzijde moet dit deugdelijk met een snelsluiting zijn dichtgemaakt en moet van zowel de binnen als de buitenzijde geopend kunnen worden. De raamafscherming moet geconstrueerd zijn, zo dat er nimmer een arm of hand tijdens een wedstrijd buiten het bestuurderscompartiment kan komen.~~

Bovenstaand artikel wordt vervangen door onderstaand artikel.

RAAMAFSCHERMING / VOOR SPRINTERS AFSCHERMING INSTAOPENING

3.11 Aan de bestuurderszijde(n) en aan de voorzijde moet een doorzichtige constructie zijn gemonteerd. Dit mag een gaaswerk van minimaal 2mm diameter zijn, met gaten van maximaal 40 x 40mm, welke afgedekt mag worden met een gaaswerk met een diameter van 1mm, met gaten van maximaal 25 x 25mm. Aan de voorzijde mag dit een Polycarbonaat ruit zijn, met een minimale materiaal dikte van 5mm. Aan de zijkant(en) moeten de gaaswerken te zijn gemonteerd met 2 geblokkeerde scharnieren (1 geblokkeerd scharnier per kant) aan de bovenzijde van de auto. Aan de onderzijde moet dit deugdelijk met een statische snelsluiting (zie voorbeeld tekening BSAC 297 dit is een optie voor een deugdelijke sluiting) zijn dichtgemaakt en moet van zowel de binnen als de buitenzijde geopend kunnen worden. De raamafscherming moet geconstrueerd zijn, zo dat er nimmer een arm of hand tijdens een wedstrijd buiten het bestuurderscompartiment kan komen.



ARTIKEL 8/9 (pagina 44/45)

Per abuis heeft het klassenreglement Divisie V/A een foutief artikelnummer gekregen, het juiste artikelnummer moet zijn 8.

ARTIKEL 11.8 (pagina 49)

Moet zijn 253.8.3.3. i.p.v. 253.9.3.3

Artikel 11.10 en Artikel 12.11

Spatborden moeten stevig worden bevestigd. De spatborden moeten de wielen over ten minste een derde van hun omtrek en over de hele breedte bedekken. De spatborden mogen geen perforatie of scherpe hoeken hebben. Spatborden moeten er bij iedere start juist en in goede staat aan de deelnemende wagen bevestigd zijn. Het is verplicht om spatborden te bevestigen over de aangedreven wielen. Deze zijn van een flexibel materiaal en tenminste 3 mm dik. Deze mogen zich ten hoogste 15 cm van de grond bevinden en moeten de gehele breedte van het hele wiel bedekken en ten minste 5 cm groter zijn dan die breedte.

Bovenstaand artikel wordt vervangen door onderstaande tekst, wat beter leesbaar is, in groen gearceerd is een toevoeging.

- Spatborden moeten stevig worden bevestigd.
- De spatborden moeten de wielen over ten minste een derde van hun omtrek en over de hele breedte bedekken.
- De spatborden moeten ten minste 5 cm breder zijn dan het wiel.
- De spatborden mogen geen perforatie of scherpe hoeken hebben.
- De spatborden moeten er bij iedere start juist en in goede staat aan de deelnemende wagen bevestigd zijn.
- Het is verplicht om spatborden **aan de achterzijde** te bevestigen over de aangedreven wielen.
- Spatborden zijn van flexibel materiaal en tenminste 3 mm dik.
- **Het onderste punt van het spatbord mag zich ten hoogste** 15 cm van de grond bevinden.

ARTIKEL 7.19 (pagina 44)

in groen gearceerd is een wijziging.

De deuren, waaronder tevens begrepen eventuele derde of vijfde deuren waarmee de auto van fabriekswege is uitgerust, mogen niet verwijderd worden. De deur aan de bestuurderszijde mag worden dichtgelast en moet, indien dichtgelast, worden aangepast conform artikel 11.4 **5** van het Klassereglement Sprinterklasse 1600. Met dien verstande dat de originele deur als uitgangspunt moet blijven dienen.

ARTIKEL 8.20 (pagina 45) let op!! In de versie van 9 december wordt er gesproken over artikel 9.20

in groen gearceerd is een wijziging.

De deuren, waaronder tevens begrepen eventuele derde of vijfde deuren waarmee de auto van fabriekswege is uitgerust, mogen niet verwijderd worden. De deur aan de bestuurderszijde mag worden dichtgelast en moet, indien dichtgelast, worden aangepast conform artikel 11.4 **5** van het Klassereglement Sprinterklasse 1600. Met dien verstande dat de originele deur als uitgangspunt moet blijven dienen.

ARTIKEL 9.99 (pagina 46)

in groen gearceerd is een wijziging.

De deuren, waaronder tevens begrepen eventuele derde of vijfde deuren waarmee de auto van fabriekswege is uitgerust, mogen niet verwijderd worden. De deur aan de bestuurderszijde mag worden dichtgelast en moet, indien dichtgelast, worden aangepast conform artikel 11.4 **5** van het Klassereglement Sprinterklasse 1600. Met dien verstande dat de originele deur als uitgangspunt moet blijven dienen

ARTIKEL 12.9 (pagina 50)

Moet zijn 253.8.3.3 i.p.v. 253.9.3.3