

BEZ NAKLEJKI NIE POJEDZIESZ

» Tekst: Jędrzej Lenarcik / www.RallyShop.pl

Podczas ostatnich kilku miesięcy przejrzelśmy produkty z szeroko pojętego wyposażenia bezpieczeństwa załogi. Uważny czytelnik zauważył, że w każdym artykule z tej serii przynajmniej kilkakrotnie pojawiało się słowo „homologacja”, które jest głównym elementem różnicującym akcesoria do sportów motorowych. Przyjrzymy się zatem, jakie mamy rodzaje homologacji, jak odczytywać ich oznaczenia i które są dopuszczone w polskich rajdach.

O sytuacjach kuriozalnych związanych z homologacjami, szczególnie podczas Badania Kontrolnego, krąży już legenda. Wielu z nich można było uniknąć, zapoznając się z dokumentami zamieszczonymi na stronach FIA i PZM. Lektura kilkudziesięciu plików PDF jest interesująca, ale wymaga od zawodnika dużego samozaparcia. Szczególny problem mogą mieć zawodnicy dopiero wchodzący w świat sportów motorowych. Warto jednak pamiętać, że dokładne zapoznanie się z dokumentacją FIA oszczędzi zawodnikom nerwy na BK, a często również ich pieniądze. Choć niemożliwe jest streszczenie wszystkich dokumentów homologacyjnych w krótkim artykule, to przytoczymy kilka najważniejszych faktów z tym związanych.

Najważniejsze homologacje dzielimy na pięć głównych kategorii: kaski, odzież niepalna (w tym rękawice, kombinezony, bielizna oraz buty), pasy, fotele oraz systemy ochrony głowy i szyi (czyli w skrócie HANS). Szczegółową listę wszystkich wyżej wymienionych akcesoriów z homologacją można znaleźć na stronie FIA, gdzie znajdują się tzw. listy techniczne (FIA.com > sport > regulations > technical lists). W sumie jest ich 41 i zawierają wszystkie homologowane modele produktów rozmaitych producentów. W regulaminach znajdziemy zazwyczaj odwołania do tych list z adnotacją, czy dana homologacja jest w konkretnym cyklu rozgrywek jedynie zalecana, czy też

obowiązkowa.

Najbardziej skomplikowana sytuacja dotyczy kasków. Oprócz dwóch własnych homologacji (FIA 8860-2004 oraz 2010) Światowa Federacja Samochodowa korzysta również z homologacji innych organizacji. Instytucje, których homologacje akceptowane są przez FIA, to: British Standards Institution (BSI), Snell Memorial Foundation oraz SFI Foundation. Zestawienie wszystkich homologacji akceptowanych przez FIA znajduje się w tabelce poniżej.

Omawiając homologacyjne wymagania stawiane kaskom, należy poruszyć dwie kwestie – dorabianie klipsów HANS do używanych kasków oraz ich malowanie. Jeśli chodzi o pierwszą kwestię, to z całą stanowczością należy stwierdzić, że jest możliwość dorobienia klipsów do homologowanych kasków. Warunkiem ich zamontowania jest jednak obecność odpowiednich, fabrycznych nawierceń w skorupie kasku. Proces dorabiania klipsów wiąże się to oczywiście z odesłaniem kasku do producenta, jednak jest to rzecz możliwa do wykonania, a efekt jest równie skuteczny, jak w przypadku klipsów w fabrycznie nowych kaskach. Malowanie również jest możliwe, jednak musi być wykonane u lakiernika autoryzowanego przez danego producenta.

Jeśli budujemy rajdówkę i poważnie myślimy o sporcie motorowym, z pew-

nością potrzebujemy pasów. Wówczas jedynym wyjściem są pasy FIA z homologacją 8854-93 lub 8854-94. Pasy te powinny mieć minimum cztery punkty mocowania, co oznacza minimum jeden pas biodrowy dzielący się na pół – na dwa paski biodrowe (mocowane po bokach foteli) oraz dwa pasy ramienne (wychodzące za fotel kierowcy w stronę tylnej części samochodu). Datę ważności pasów, po której tracą one swoją homologację, należy szukać na naszywkach producenta. Informacja ta znajduje się zarówno na naszywce identyfikacyjnej (mniejszej), jak i homologacyjnej (większej). Ostatni rok ważności pasów znajduje się po frazie „not valid after” („nie ważne po”).

O ile zakup samych pasów nie powinien być skomplikowany, tak ich prawidłowy montaż, zgodny z homologacją oraz załącznikiem „J”, może przysporzyć sporych problemów. Jak się okazuje, często najcięższym do spełnienia wymogiem jest zachowanie odpowiednich kątów ich rozchodzenia się do punktów mocowań. Sprawę tę szczegółowo wyjaśnia załącznik oraz znajdująca się obok grafika.

Homologacja 8856-2000 jest jedyną dopuszczoną przez Międzynarodową Federację Samochodową, która opisuje wymagania w odniesieniu do sportowej odzieży. Uzyskanie homologacji

dla odzieży przezdane jest (jak zresztą w wypadku całego osprzętu bezpieczeństwa) odpowiednimi testami w certyfikowanych instytucjach. Testy na ognioodporność warstwy zewnętrznej, przewodnictwo cieplne, odporność mechaniczną, ognioodporność czy wytrzymałość na rozciąganie szwów oraz nici przeprowadzane są zgodnie z odpowiednimi procedurami, określonymi w restryktywnych normach ISO (Międzynarodowej Organizacji Normalizacyjnej).

Homologacja 8856-2000 ważna jest do odwołania. Pamiętajmy jednak, że sprzęt nie może nosić oznak nadmiernego zużycia. Dziury wewnętrznym poszyciu kombinezonu czy przetarte rękawice na pewno nie przejdą BK. Kontrowersyjną kwestią wydaje się być nanoszenie na zewnętrzną część kombinezonu wszelkiego rodzaju naszywek i haftów reklamowych. Zgodnie z załącznikiem „I” homologacji 8856-2000 należy pamiętać, że wszystkie tego typu aplikacje reklamowe na kombinezon powinny być przyszywane wyłącznie do najbardziej zewnętrznej warstwy kombinezonu, za pomocą niepalnych nici spełniających normy ISO określone w załączniku.

W przypadku foteli FIA posiada dwie homologacje: 8855-1999 oraz 8862-2009. Pierwsza z nich (starsza) ważna jest przez pięć lat od momentu wyprodukowania danego fotela, z możliwością przedłużenia homologacji



o kolejne dwa lata. Druga (nowsza) pozwala zachować ważność fotela przez 10 lat bez możliwości przedłużenia ważności. Naklejki homologacyjne znajdujące się na fotelach określają zarówno miesiąc, jak i rok produkcji danej sztuki. Niestety, zarówno model fotela zgodnego z homologacją 8862-2009, wyprodukowany w styczniu 2010 r., jak i ten sam model wyprodukowany w grudniu 2010 r. będą ważne tylko do końca 2020 r., bez względu na miesiąc ich produkcji (to samo dotyczy homologacji 8855-1999).

Homologacje FIA 8858 (2002 oraz 2010) określają wszystkie techniczne wymogi stawiane zarówno kołnierzowi HANS, jak i paskom łączącym kask z kołnierzem oraz klipsom HANS montowanym do kasku. O ile z samym kołnierzem HANS nie wiążą się żadne kwestie sporne, tak zasady bezpiecznego korzystania z niego są dość rozbudowane. Opisuje je dokument FIA „Guide for the use of HANS in international motor sport”, którego polski przekład można znaleźć na stronie rallyshop.pl/hans.

Organ homologujący:	Nazwa homologacji:	Ważność:
Kaski		
FIA	8860-2010	do odwołania
FIA	8860-2004	do odwołania
Snell	SAH2010	do odwołania
Snell	SA2010	do odwołania
Snell	SA2005	do odwołania
Snell	SA2000	do 31.12.2014
SFI	31.01.2011	do odwołania
SFI	31.1A	do odwołania
SFI	32.2A	do odwołania
BSI	6658-85 type A/FR	do 31.12.2013
Pasy		
FIA	8854-93	data na naszywce
FIA	8854-94	data na naszywce
Odzież niepalna		
FIA	8856-2000	do odwołania
Fotele kubelkowe		
FIA	8855-1999	5 lat od daty produkcji
FIA	8862-2009	10 lat od daty produkcji
HANS		
FIA	8858-2002	do odwołania
FIA	8858-2010	do odwołania



Wojciech Nowak

delegat techniczny PZM, wielokrotny koordynator lub kierownik badań kontrolnych

Podczas Badania Kontrolnego zdarzało się, że szelka pasów posiadała inną datę homologacji niż 3 lub 5 pozostałych lub naszywki identyfikacyjnej w ogóle nie było, co w obu przypadkach automatycznie dyskwalifikuje cały komplet.

Z ważniejszych kwestii należy odnotować, że nadal nie ma wytycznych FIA odnośnie tego, czy spinki do HANS-a można do kasku dorbijać samemu. Obowiązuje więc zasada, że na kasku muszą znajdować się naklejki, które są wyszczególnione na liście technicznej 41 i 33. Pamiętać także musimy o liście technicznej 29 (wszystkie trzy dotyczą kasków i stosowania systemu HANS – przyp. red.). Problemem w zeszłym sezonie była partia nielegalnych kombinezonów, które pojawiły w internetowym serwisie aukcyjnym. Ktoś zrobił podróbkę, przerabiając kombinezony z normą 1986 na nowszą. Wylapaliśmy badaj jeden taki przypadek w rajdach i dwa w GSMP, ale potraktowaliśmy je ulgowo i z wyrozumiałością – skończyło się na upomnieniu. W rajdach kierowca przedstawił nam nawet paragon zakupu na dowód swej nieświadomości homologacyjnych.



Jakub Tomczyk

firma Cronic, właściciel sklepu RallyShop.pl

Homologacje to dość skomplikowana sprawa. Idealnie byłoby, gdyby każdy zawodnik przynajmniej raz uważnie przejrzał wszystkie najważniejsze dokumenty związane z naklejkami i naszywkami FIA. Poświęcony czas się zwraca – na BK nikt się do nas nie przycepi, oszczędzamy nerwy i pieniądze. W razie jakichkolwiek pytań czy wątpliwości zapraszam do kontaktu z naszymi pracownikami. Każdy z nich będzie w stanie odpowiedzieć na wszystkie pytania dotyczące spraw homologacyjnych.

REKLAMA

NASZE FOTELE UWIELBIAJĄ JAZDĘ PO SZUTRACH

www.RallyShop.pl

Najtańsze Akcesoria Rajdowe

CRONIC, ul. Włocławska 94, 87-100 Toruń
tel. (56) 652-12-12, (56) 652-72-72, fax (56) 654-14-14, tel. kom. 500 456 567, 500 601 901
sklep@rallyshop.pl



facebook.com/RallyShop

HOMOLOGACJE WYMAGANE W POLSKICH RAJDACH**REGULAMIN RSMF 2011**

11.1 Podczas przebywania w samochodzie na trasie odcinka specjalnego każdy członek załogi pod rygorem wykluczenia musi mieć na głowie zapięty kask ochronny (lista techniczna FIA nr 25) i musi mieć zapięte pasy bezpieczeństwa. Ponadto każdy członek załogi musi być ubrany w: homologowany kombinezon ognioodporny, długą bieliznę, balaklawę, skarpety, buty i rękawice (nie dotyczy pilotów) zgodne z homologacją FIA Standard 8856-2000 (lista techniczna FIA nr 27).

System bezpieczeństwa Hans® jest obowiązkowy. Zaleca się stosowanie kasek zgodnych z normą FIA 8860 (lista techniczna FIA nr

33). Począwszy od sezonu 2011 zaleca się stosowanie najnowszego systemu ochrony głowy Frontal Head Restraint FHR (lista techniczna FIA nr 29+ kaski lista techniczna FIA nr 41), którego jednym z elementów jest system Hans®. Wyposażenie bezpieczeństwa osobistego musi być zgodne z wymogami załącznika L do MKS 2011.

Stosowanie systemów bezpieczeństwa Hans® dozwolone jest tylko z kaskami ochronnymi z listy technicznej FIA nr 29 i musi być zgodne z wymogami załącznika L do MKS.

Kontrola wyposażenia bezpieczeństwa osobistego załóg będzie się odbywała bezpośrednio za PKC – wyjazdowym z pierwszego Parku Serwisowego pierwszego Dnia rajdu (nie jak dotychczas podczas BK1) oraz

w każdym momencie trwania zawodów. Brak kompletnego wyposażenia lub niezgodność z homologacją skutkuje nalożeniem przez ZSS kary do wycofania załogi z rajdu włącznie.

Systemy gaśnicze (z listy technicznej FIA nr 16) muszą mieć możliwość natychmiastowego uruchomienia ich zarówno wewnątrz kabiny, jak i na zewnątrz samochodu.

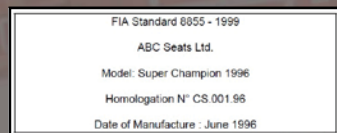
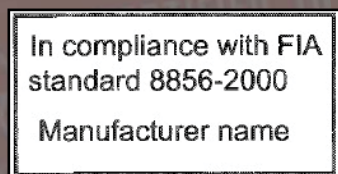
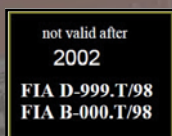
REGULAMIN RPP 2011

Obowiązuje art. 11.1 RSMF, z tą różnicą, że „stosowanie systemów bezpieczeństwa Hans® będzie obowiązkowe w rajdach RPP począwszy od sezonu 2012”.

REGULAMIN RD-3L 2011

12.3. Dopuszcza się stosowanie foteli i pasów bezpieczeństwa z utraconą homologacją FIA.

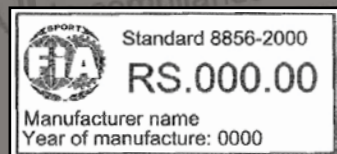
13. Podczas przebywania w samochodzie na trasie odcinka specjalnego każdy członek załogi, pod rygorem wykluczenia, musi mieć na głowie zapięty kask ochronny z listy technicznej FIA nr 25 (www.fia.com) i musi mieć zapięte pasy bezpieczeństwa (szerokość min. 3 cale, tj. 72 mm). Ponadto każdy członek załogi musi być ubrany w: homologowany kombinezon ognioodporny, buty i rękawice (obowiązek używania rękawic nie dotyczy pilotów) zgodne z homologacją FIA Standard 8856-2000 lub z utraconą homologacją FIA Standard 1986 i ISO 6940. Zaleca się stosowanie bielizny niepalnej.

**> OFICJALNE OZNACZENIA IDENTYFIKUJĄCE RODZAJ POSIADANEJ HOMOLOGACJI:****RĘKAWICE, BIELIZNA, BUTY****HANS****PASY**

Metka identyfikacyjna



Metka homologacyjna (co najmniej jedna na komplet pasów)

ODZIEŻ ZEWNĘTRZNA**KASKI (OPRÓCZ FIA TAKŻE SNELL, SFI I BSI)**

Objaśnienie oznaczeń stosowanych na metkach pasów

Numer nadany przez FIA

Rodzaj klamry:
- litera "T" dla rozpiętej poprzez przekroczenie
- litera "P" dla rozpiętej poprzez wodnięcie przycisku

FIA B-000.T/98

Litera "B" oznacza pasy 4-punktowe
Litera "C" oznacza pasy 5-punktowe
Litera "D" oznacza pasy 6-punktowe

Rok homologacji, którą spełniają pasy

Sposób prawidłowego montażu pasów i kąty przebiegu pasów względem punktów mocowania do nadwozia.

