



# PODWÓJNE STANDARDY

Homologacja jest jednym z częściej pojawiających się w naszym cyklu terminów. Właściwie każdy produkt opisany w „przeglądzie rynku” jest wykonany zgodnie z jakąś homologacją FIA lub taką posiada. Jak wiadomo, homologacja nie jest równa i każda grupa asortymentowa wśród wyposażenia bezpieczeństwa kierowcy i samochodu posiada inne regulacje dopuszczające dany produkt do użytku w motorsporcie. Co jednak, jeżeli dany produkt może być wykonany w zgodzie z jedną z kilku, jeżeli nie kilkunastu homologacji? Taką sytuację mamy w przypadku kasków. Spróbujemy przyjrzeć się, z jakimi hologramami homologacyjnymi na kaskach możemy się spotkać i co one oznaczają.

Opracował: **Damian Borowik**, [www.RallyShop.pl](http://www.RallyShop.pl)

Z dopuszczeniem kasków do użytku sportowego jest podobnie jak z boksem zawodowym... Istnieje bowiem kilka organizacji, które podobnie jak niezależne od siebie federacje bokserskie, mają swoje zasady i regulacje, i te właśnie organizacje regulują, jakim wymogom powinien sprostać kask, żeby móc uzyskać homologację danej federacji oraz jaka będzie to homologacja. Oczywiście byłoby zbyt łatwo, jeżeli jedna organizacja posiadałaby jedną, jednolitą wersję homologacji – zwykle aktualne są dwie, trzy różne wersje regulacji. Sprawa jest dość mocno zagmatwana, spróbujemy więc zacząć od początku, czyli od samych wspomnianych wyżej instytucji dopuszczających kaski do użytku sportowego.

Pierwszą, jaka powstała i uzyskała ogólnoświatowe znaczenie, była (i nadal zresztą jest) Snell Foundation. Dopóki znane nam lepiej FIA nie postanowiło po swojemu uregulować standardów wyposażenia bezpieczeństwa, mówiąc „standard” w stosunku do kasków, nie można było mieć na myśli nic innego niż regulacji Snell. Organizacja co pięć lat ogłaszała (i nadal to robi) nowe warunki dopuszczenia kasków do sportu, czyniąc je coraz bardziej bezpiecznymi. Tak w ciągu ostatnich lat powstały homologacje Snell SA2005, SA2010, SA2015, wszystkie trzy zresztą akceptowane po dziś dzień. Najnowsza, czyli ta z najświeższą datą, została opublikowana w październiku zeszłego roku.

W 2002 roku wraz z wprowadzeniem do użytku kołnierzy FHR (Frontal Head Restraint), czyli Hans czy Hybrid, FIA wprowadziło również regulacje dotyczące ich użytkowania, co bezpośrednio miało wpływ również na dopuszczenie do użytku kasków ze wspomnianymi wyżej homologacjami Snell. Od tej pory, jeżeli kask miał być używany z kołnierzami ochronnymi, musiał posiadać odpowiedni klips wraz z dołączonym hologramem FIA 8858-2002

(później zastąpiony regulacją FIA 8858-2010), czyli homologacją dotyczącą klipsów i kołnierzy HANS. Rok 2004 przyniósł kolejną regulację FIA o numerze 8860-2004, która dotyczyła tzw. zaawansowanych kasków. Homologacja reguluje wymogi dotyczące najwyższej klasy kasków używanych przez najlepszych kierowców świata startujących w serii F1, WRC (obowiązkowe dla kierowców z tzw. listy priorytetowej), WTTC itp. Założeniem regulacji jest obowiązek wyposażenia kierowców startujących w najszybszych seriach wyścigowych i rajdowych świata w kaski zapewniające bezpieczeństwo adekwatnie większe do osiąganych przez nich prędkości. Pierwsze rozmowy dotyczące podobnej regulacji poruszono już w 1995 roku, ale mając na uwadze wiedzę ówczesnych inżynierów, zakładano, że takie kaski musiałyby mieć skorupę i wypełnienie dwukrotnie większe niż standardowe ówczesne kaski, co wiązałoby się z ich wysoką wagą (pomijając niedorzeczną wielkość). Na szczęście już dziewięć lat później rozwój technologii pozwolił uzyskać ten efekt przy dodatkowym obniżeniu wagi kasków (oczywiście dzięki hołubionym w motorsporcie lekkim i superwytrzymałym włóknom carbonowym). Najnowsza norma o nazwie 8860-2010 jest najbardziej rygorystyczną i dotyczy bezpieczeństwa kasków używanych w motorsporcie. Należy wspomnieć, że każdy kask, aby uzyskać homologację 8860, musi najpierw przejść sito testów Snell, później dopiero uzyskuje upgrade do homologacji FIA 8860, więc niejako zaawansowany kask używany przez światowy „świecznik” wyścigowo-rajdowy uzyskuje podwójną certyfikację.

W 2013 roku FIA i Snell podjęło rozmowy na temat ujednoczenia nowych standardów kasków, które miały obowiązywać od 2015 roku. Jak zwykle diabeł tkwi w szczegółach, dlatego z powodu braku porozumienia dotyczącego niuansów wprowadzono dwie nowe i niezależne od siebie

homologacje kasków: FIA 8859-2015 oraz Snell SA2015. Homologacja FIA 8859-2015 jest niezależna od regulacji Snell i w przypadku niektórych testów zderzeniowych wypadła podobnie do nowego Snella, w niektórych aspektach jest natomiast bardziej restrykcyjna. W wielu przypadkach (np. w nowych modelach Stilo) kaski posiadają podwójny certyfikat – Snell oraz FIA, ale homologacja FIA 8859-2015 jest samodzielną regulacją i nie wymaga dla ważności potwierdzenia w drugiej homologacji. Dla uzmysłowienia, jak bardzo restrykcyjne są normy nowej homologacji FIA, należy zauważyć, że żadna z dotychczasowych, nawet ta najnowsza homologacja Snell pod względem rygorystyki testów nigdy nie zbliżyła się do opisywanej wcześniej regulacji dla zaawansowanych kasków FIA 8860 tak, jak robi to homologacja FIA 8859 (przeznaczona przecież dla „zwykłych” kierowców).

Jak opisałyśmy wyżej, sprawa homologacji kasków jest bardziej niż skomplikowana. Żeby jeszcze bardziej „zamieszać”, należy wspomnieć, że FIA i Snell to jedne z, ale nie jedyne, organizacje regulujące kwestie dopuszczenia kasków do sportu. Co prawda tracące na znaczeniu, ale swego czasu nie mniej ważne homologacje kasków regulowały organizacje BSI (British Standards Institution) czy SFI Foundation. Ostatnie ważne homologacje BSI wygasły przed dwoma laty, niektóre standardy amerykańskiego SFI są uznawane przez FIA do końca 2018 roku.

Aktualną listę ważnych homologacji wraz z terminem wygaśnięcia każdej z nich znajdziecie na stronie internetowej FIA pod hasłem „Technical List N° 25”, czyli po naszymu „lista techniczna nr 25”. Na koniec najważniejsze – gdzie szukać na kasku hologramów, których tyle wymieniliśmy powyżej? Kiedyś naklejano je na zewnątrz skorupy z tyłu kasku, obecnie dla bezpieczeństwa i trwałości naklejki można je znaleźć pod wyściółką kasku.

## OKIEM EKSPERTA



**JAKUB  
TOMCZYK**  
właściciel sklepu  
**RallyShop.pl**

**RALLYSHOP.PL**

Jak sami Państwo widzicie, temat homologacji kasków – łagodnie mówiąc – jest dość skomplikowany. Często sprawia problemy osobom, które mają styczność z rajdami na co dzień. Nieraz spotkał się z sytuacją, w której z interpretacją tych zagmatwanych przepisów mieli także problem sędziowie na badaniach kontrolnych. Dlatego jeżeli macie Państwo jakiegokolwiek pytania lub wątpliwości dotyczące ważności homologacji swojego kasku lub pragniecie zakupić nowy kask spełniający wymagania cyklu, w którym pragniecie startować, zachęcamy do kontaktu z nami. Postaramy się odpowiedzieć na pytania i rozwiązać wszelkie wątpliwości.



Najnowsza norma o nazwie 8860-2010 jest najbardziej rygorystyczną normą dotyczącą bezpieczeństwa kasków używanych w motorsporcie. Należy wspomnieć, że każdy kask, aby uzyskać homologację 8860, musi najpierw przejść sito testów Snell, później dopiero uzyskuje upgrade do homologacji FIA 8860, więc niejako zaawansowany kask używany przez światowy „świecznik” wyścigowo-rajdowy uzyskuje podwójną certyfikację.



Homologacja FIA 8859-2015 jest niezależna od regulacji Snell i w przypadku niektórych testów zderzeniowych wypada podobnie go nowego Snella, w niektórych aspektach jest natomiast bardziej restrykcyjna. W wielu przypadkach (np. w nowych modelach Stilo) kaski posiadają podwójny certyfikat – Snell oraz FIA, ale homologacja FIA 8859-2015 jest samodzielną regulacją i nie wymaga dla ważności potwierdzenia w drugiej homologacji.

REKLAMA

**RALLYSHOP.PL**



**NOWA KOLEKCJA 2016**

**W SPRZEDAŻY!**