

Konkrete vurderinger ved bygging/montering av sikkerhetsbur/veltebur

Det finnes forskjellige bur i handelen, noen innehar en såkalt FIA godkjenning, og er produsert av en fabrikant/tilvirker, andre er sveist sammen av bileier selv eller andre som ikke har dette som profesjon.

Norges bilsportforbund har utviklet et omfattende regelverk for akkurat dette, som definerer de forskjellige formene for bur, hvilke kvaliteter de skal ha samt hvordan de skal festes. De beskriver også hvilke påkledning sjåfør/ledsager skal ha (klær laget i flammehemmende materiale, hjelm osv). De setter også krav til hvordan sjåfør/ledsager skal være festet (min.4-punkt belte).

Vi skal også huske på at bane/brannmannskap under konkurranse er postert rundt i løypen for å bistå ved uhell.

Vi ser at det her er flere sikkerhetstiltak som griper inn i hverandre og utfyller hverandre.

Velteburet er utvilsomt til nytte i rally/billøp ved kollisjon og rundvelt, men samtidig vil det være til hinder ved evakuering av bilen ved brann (klær laget av flammehemmende materialer, brannslukkingsmateriell og nærhet til bane/løype vakter).

Avstander til harde konstruksjoner rundt hode og kropp vil også bli redusert (Hjelm, 4.-punkt belte).

Denne formen for dobbeltsikring, tiltak som sikkerhetsmessig utfyller hverandre vil være vanskelig å innfri/pålegge på ordinært registrerte biler.

Videre skal vi huske på at bilfabrikantene bruker store resurser på å utforme/konstruere bilene så trafikksikre som mulig, vi tenker da på støtabsorberende soner foran som skal redusere G-kreftene som i en ulykke vil bli påført fører/passasjerer, vi tenker også på motor som skal ned under bilen, rattstamme som skal trekkes forover, tak som skal deformeres på en slik måte at det ikke klapper sammen innover i kupeen, osv.

Ved montering av "hel bur" kan disse konstruerte egenskapene og innlagte svekkingssoner bli redusert, eller i verste fall virke mot sin hensikt.

Sett i lys av dette vil SFOOR foreslå en streng praksis ved montering av bur, vi vil foreslå at bare bur som blir plassert/festet bak første seterad kan godkjennes. Muligheten for å frakte passasjerer i andre seterad vil da selvfølgelig bortfalle.

Dersom vi ser på vårt eget regelverk er det Kjøretøyforskriftens *Kap. 9 Generelt om konstruksjon og utstyr*, samt *Kap. 14 Karosseri, lasteplan m.m.* og direktiv for indre sikkerhet 74/60/2001/4 som styrer dette. Direktivet er gjeldende for kjøretøy registrert etter 01.01.1974 og kommer ikke til anvendelse for kjøretøy registrert før dette. De generelle aktsomhetskravene i Kjøretøyforskriftens Kap 9. er videreført fra KTK. Kap. 6. og er således gjeldende fra 01.01.1971.

SFOOR anbefaler at bare bur som vist i fig.1 blir godkjent.

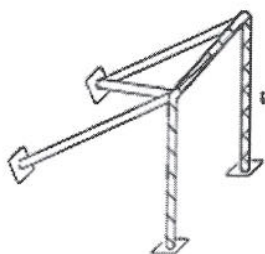


Fig.1