

1. Kaelatoe valimine

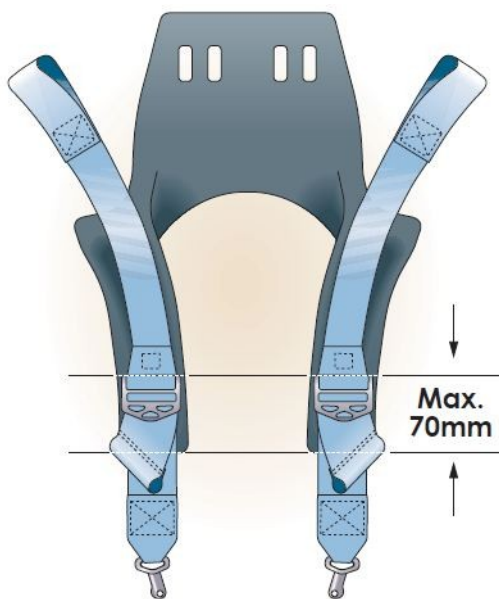
Kaelatugesid ei toodeta ainult eri mõõdus, vaid ka eri kaldenurkadega. Tootja või esindaja peaks sulle soovitada sobivaimat mudelit.

2. Turvavööd ja kaelatugi.

2.1 Turvavööd peavad olema homologeeritud ja FIA standardi kohased. Soovitav on kasutada kuuepunkti-turvavööid, mis vastavad FIA standardile 8853/98. Rihmad ei või suunata energiat õlavöödele, välja arvatud neljapunktivööde korral, kus võib sellest kasu olla.

Turvavööd on homologeeritud standardse 70 mm laiuse õlavööga või 50 mm laiuse liistuga, millel on märged „for HANS® use only“. Mõlemad mudelid on lubatud.

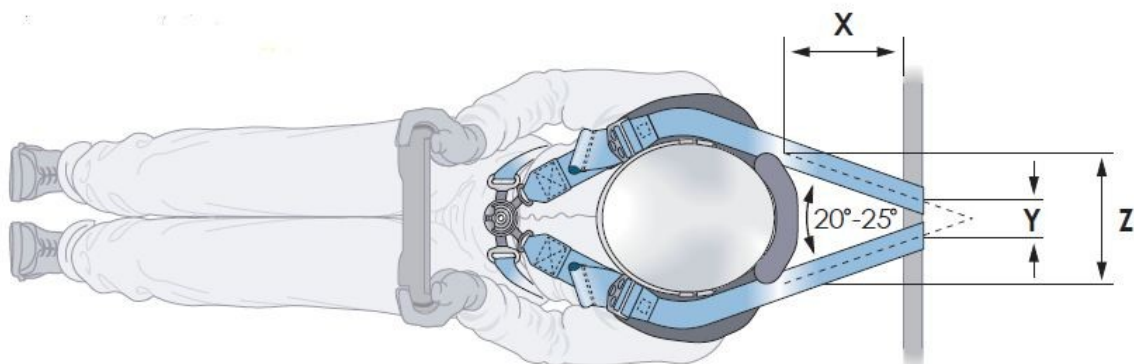
2.2 Õlavööde pikkuse reguleerimise seade peaks olema reguleeritud kaelatoe „kahvliile“ nii, et ülemine serv ei oleks kõrgemal kui 7 cm kaelatoe haru alumisest servast. Vaata **joonist 1**.



Joonis 1: Õlavööde pikkuse reguleerija kõrgus pea- ja kaelatoe harude suhtes.

Kui kasutad kahekordsete õlavöödega turvavööd, siis ültöödu ei kehti. Sel juhul vaata punkti 2.5.

2.3 Õlavööde kinnitus auto külge peab istme suhtes olema sümmeetriline. Ült vaadates peaks rihmade vaheline nurk olema 20-25 kraadi. Vaata **joonist 2**.



Joonis 2: Õlavööde kinnitus autos

Õigeks paigalduseks võib kasutada tabelites 1–4 esitatud andmeid. Need on arvutatud 75 mm laiuste rihmade jaoks (50 mm laiuste rihmade andmed on esitatud sulgudes) ja neljale pea- ja kaelatoe suurusele: 120 mm, 140 mm, 160 mm ja 180 mm.

Negatiivsete väärtuste korral lähevad rihmad risti. Esitatud numbreid tuleb täpselt järgida, kuid lubatud on kõikumine +/- 20 mm. Arvestada tuleb rihmade kinnituse liikumisega.

Punased arvud tähendavad seda, et teoreetiline kaugus on väiksem kui rihma laius. Sel juhul on soovitatav panna rihmad teineteise kõrvale, et vältida kattumist. Tegelik vahemaa peaks võrduma rihma laiusega. Kui väärtus on negatiivne, peavad rihmad minema risti.

NB: Üle 20 cm pikkused õlavööd on lubatud, kuid ebasoovitavad.

Tabel 1: 120 mm laiuse kaelatoe paigaldamise tabel

Z kaelatoe laius (mm)	120							
X vahemaa kinnituseni	100	200	300	400	500	600	700	800
Y rihmade vahe kinnituskohas	135 (110)	95 (70)	55 (30)	15 (-10)	-25 (-50)	-65 (-90)	-105 (-130)	-145 (-170)

Tabel 2: 140 mm laiuse kaelatoe paigaldamise tabel

Z kaelatoe laius (mm)	140							
X vahemaa kinnituseni	100	200	300	400	500	600	700	800
Y rihmade vahe kinnituskohas	155 (130)	115 (90)	75 (50)	35 (10)	-5 (-30)	-45 (-70)	-85 (-110)	-125 (-150)

Tabel 3: 160 mm laiuse kaelatoe paigaldamise tabel

Z kaelatoe laius (mm)	160							
X vahemaa kinnituseni	100	200	300	400	500	600	700	800
Y rihmade vahe kinnituskohas	175 (150)	135 (110)	95 (70)	55 (30)	15 (-10)	-25 (-50)	-65 (-90)	-105 (-130)

Tabel 4: 180 mm laiuse kaelatoe paigaldamise tabel

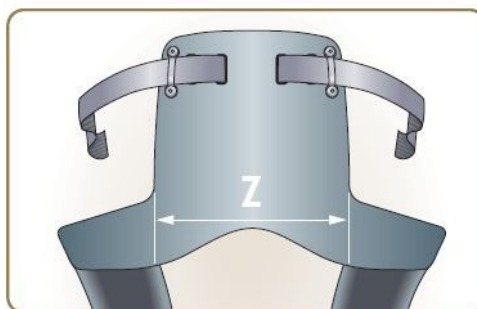
Z kaelatoe laius (mm)	180							
X vahemaa kinnituseni	100	200	300	400	500	600	700	800
Y rihmade vahe kinnituskohas	195 (170)	155 (130)	115 (90)	75 (50)	35 (10)	-5 (-30)	-45 (-70)	-85 (-110)

Tähistuste selgitus

Z (mm): kaelatoe laius (vt jooniseid 2 ja 3)

X (mm): kaelatoe rihma kandva osa tagumise serva kaugus kinnituskohast autos (vt joonist 2)

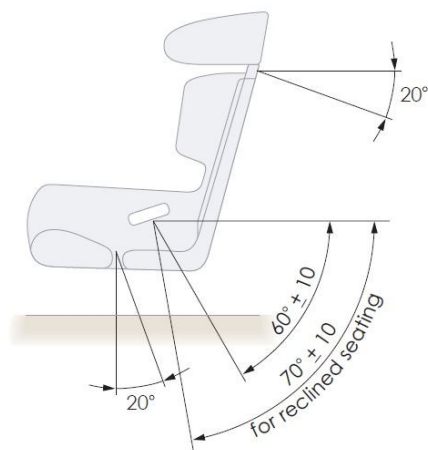
Y (mm): kaelatoe rihmade omavaheline kaugus kinnituskohal (vt joonist 2)



Joonis 3: Kaelatoe laius

2.4 Õlavööde tagumine osa peab suunduma kaelatoe kinnitusest allapoole. Soovitatav kaldenurk on kuni 20 kraadi. Nurgad 0–20 kraadi on lubatud. Vaata **joonist 4**.

Kui kaldenurk on suurem, siis hakkab rihm suruma õlgadele ülalt alla. Kui rihmad on suunaga üles, siis suruvad nad rangluudele eestpoolt.

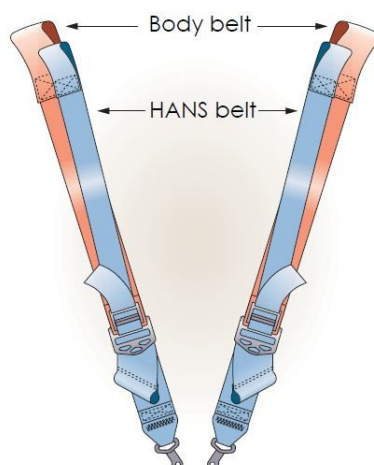


Joonis 4: Turvavöö kinnitusnurkade külgvaade

FIA rahvusvahelise spordikoodeksi (FIA Sporting Code) Lisa J punkti 253-6 kohaselt on eriti oluline hoida ära võimalus, et rihmad hakkavad liikuma külgede suunas. Selle vältimiseks lubatud kinnitusviisid on samas lisas esitatud.

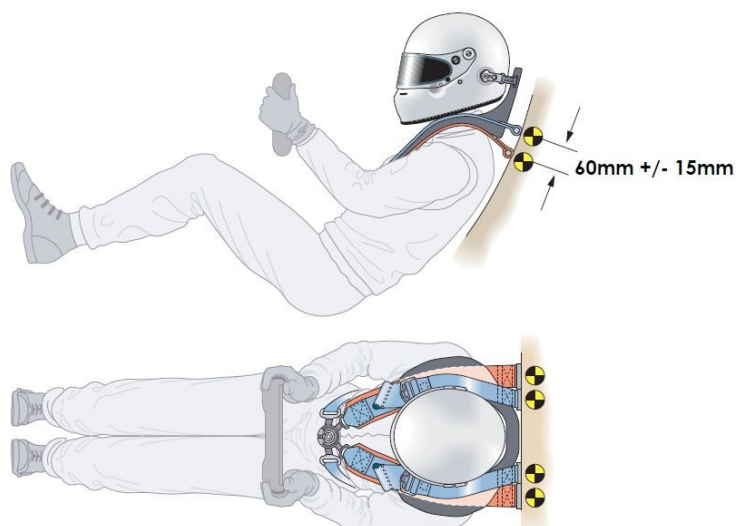
2.5 Kahekordsete õlavööde süsteem. FIA on homologeerinud ka kahekordsete õlavöödega turvavööd. Üks vöö on keha kinnihoidmiseks ning see asetseb sõitja õlgadel kaelatoe all. Teine on kaelatoe rihm, mis asetseb kaelatoe haru peal. Kaelatoe rihm peab olema vähemalt sama pingul kui keha hoidev rihm.

Kahe õlavöö süsteemi vaata **jooniselt 5**.



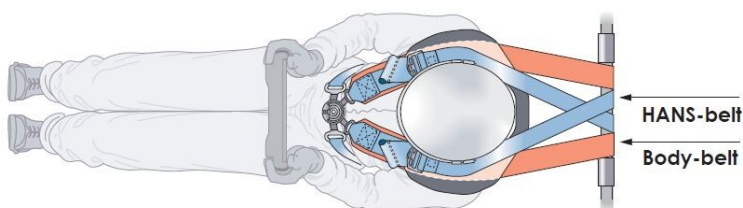
Joonis 5: Kahe õlavöö süsteem

Vormelites ja teistes autodes, kus õlavööde kinnitus on vähem kui 20 cm kaugusel kaelatoe rihma kandvast pinnast ($X < 20$ cm), peavad keharihmad olema 60 mm +/- 15 mm allpool kaelatoe rihmadest. Vaata **joonist 6**.



Joonis 6: Topeltrihmade kinnitus autodes, kus $X < 20$

Kinnistes autodes ja seal, kus õlavööde kinnitus on kaugemal kui 20 cm kaelatõe rihma kandvast pinnast ($X > 20$ cm), peavad keharihmad olema samal kõrgusel kaelatõe rihmadega. Vaata **joonist 7**.



Joonis 7: Topeltrihmade kinnitus autodes, kus $X > 20$

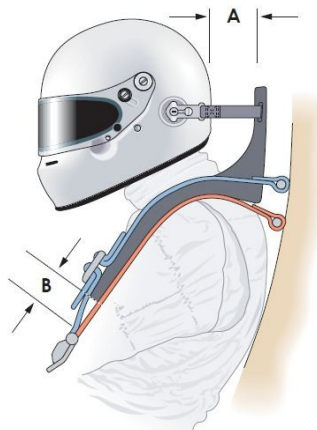
Mõlemal juhul ($X < 200$ mm ja $X > 200$ mm), peavad kaelatõe rihmad olema kinnitatud nii, nagu on kirjeldatud punktides 2.3 ja 2.4.

Kui kaelatõe rihmad ja keharihmad on kinnitatud turvapuuri samale torule, peavad kaelatõe rihmad olema kinnitatud vastavalt tabelitele 1–4 sissepoole teistest rihmadest, nagu on näidatud joonisel 7.

Kui vaja, võivad keharihmad olla kinnitatud suurema omavahelise vahemaaga kuni selleni, et nad on paralleelsed. Nad ei või üksteisest kaugeneda.

Kasutades kahekordseid õlavööde, on vahemaa minimaalne vahemaa kaelatõe haru alumise ääre ja kahe rihma omavahelise kinnituskoha vahel määratud valemiga **$B = 100 \text{ mm} - \text{vahemaa } A$**

A ja B tähistused on esitatud **joonisel 8**.



Joonis 8: Vahemaa kaelatõe haru alumise ääre ja kahe rihma omavahelise kinnituskoha vahel

Vahemaad mõõdetakse järgnevalt:

- juht istub autos normaalses juhtimisasendis, kandes kaelatuge ja kiivrit. Rihmad on kinnitatud.
- juht kallutab keha ja pea nii ette kui võimalik. Selles asendis tuleb mõõta kaelatõe esiosa kaugus kiivrist (vahemaa A).

- **minimaalne B = 100 mm – vahemaa A**

3. Kaelatõe ettevalmistamine

3.1 Kaelatõe ülemine osa on kaetud kõrge hõõrdvusega kummiga, et õlavööd selle peal ei libiseks. Kui kaelatugi on värvitud (vastavalt tootja juhistele), peab kummikate olema värviga katmata. Värvitud kaelatugi peab vastama FIA standardi 8858-2002 tulekindluse nõuetele. Kummikatet tuleb kontrollida, sellel ei tohi olla pragusid, rebendeid ega muid vigastusi. Parandamise korral tuleb järgida tootja juhiseid.

3.2 On soovitatav, et kaelatõe pind, mis on kontaktis sõitjaga, võiks olla polsterdatud. Polster peaks olema tulekindlast materjalist. See võib olla kuni 15 mm paksune. Kasutades õhkpatju, on soovitatav kasutada selle all õhukest geelpatja, mis on kinnitatud tugeva kahepoolse teibiga kaelatõe alumisele poolele. See annab kaitse õhkpadja purunemise korral.

4. Istme peatugi

Kaelatõe ja istme peatõe vahele peab jääma vähemalt 25 mm. Kui võimalik, peab saama kiivri ja kaelatõe täielikult vastu peatuge.

5. Kiiver

5.1 FIA homologeeritud kiivrid peavad vastama 8858-2002, 8860-2004 või hilisemale standardile, millel on kaelatõe rihma kinnitused. Täpsemalt on need kirjeldatud FIA tehnilises nimekirjas nr 29.

5.2 Kaelatõe rihmade kinnituste asukoht peab vastama FIA standardile 8858-2002. Kasutada võib kiivri tootja või volitatud esindaja poolt paigaldatud originaalkinnitusi. Need on märgistatud hõbedase hologrammiga. Vaata **joonist 9**.



Joonis 9: Kaelatõe kinnituse märgistus kiivril

5.3 Originaalkinnitusi ei või kiivri värvimise ajaks eemaldada.

6. Kaelatõe rihm

6.1 Kui kaelatõe on reguleeritavad rihmad, peavad need olema ühepikkused.

6.2 Rihm ei pea olema väga pingul. Keskmine pikkus on 150 mm +/- 25 mm. Vahemaad mõõdetakse kaelatõe eesmisest servast rihma kinnituspunkti kiivril. Kui kaelatõe on üks rihm, mis läheb kiivri tagant läbi, peab saama pead vabalt pöörata ja ka alla vaadata. Avari korral võib ilma kaelatõeta liikuda pea oluliselt kaugemale ette, kui kaelatõe normaalse pikkusega rihm võimaldab.

6.3 Rihmade ja kinnituste seisukorda peab regulaarselt kontrollima. Kulumise märkide korral tuleb vajalikud osad välja vahetada.

7. Autost väljumine

Kiiret väljumist autost tuleb harjutada. Ka harjutamisel tuleb kasutada täisvarustust (sõiduriietus, rool, sidesüsteem, joogisüsteem jne). See on abiks, kui sul on vaja autost kiiresti välja pääseda.

8. Kaelatugi on mõeldud ainult võidusõiduks

Kui kaelatugi ei ole kiivrile kinnitatud, on sõita ohtlik. Seetõttu eemalda alati ka kaelatugi, kui võtad ära kiivri.

9. Vigastused õnnetuse korral

Pärast rasket õnnetust, mis koormab kaelatuge, on soovitatav kaelatugi ja kiiver välja vahetada. Tootjad ja esindajad võivad kontrollida, kas kaelatugi ja kiiver on saanud avariis vigastusi.

