

Lisa 3.1

Võistlussõiduki omavalmistatud kere turvakarkassi ja sõitjate ruumi kaitsepaneelide skeemi seletuskiri.

Soovitav on lähtuda FIA nõuetest turvakarkassi ehitamisel.

Turvakarkassi valmistamiseks võib kasutada ainult ilma õmbluseta tõmmatud terastoru.

Turvakarkassi valmistamiseks võib kasutada toru, mille minimaalne tõmbetugevus on 350N/mm² kohta.

Turvakarkassi torud liidetakse ainult keevitamise abil, polditavad liited on keelatud. Karkassi torude liited peavad olema keevitatud kogu kokkupuute pinna ulatuses.

Kõik turvakarkassi keevitused tuleb teha kõrgeima võimaliku kvaliteediga. Keevituse kvaliteedi kontrolli praktika ütleb, et väliselt korrektne õmblus ei taga alati parimat kvaliteeti aga ebakorrekse välimusega keevitus ei taga kvaliteeti kunagi.

Turvakarkassi kõiki torusid võib vajadusel painutada, eeldusel et toru paindudes säilitab oma läbimõõdu kogu painde ulatuses tolerantsiga +/- 2,5mm.

Turvakarkassi torude, mille läbimõõt on suurem, kui 39mm ei tohi painderaadius olla väiksem, kui 150mm. Väiksemate toruläbimõõtude korral pole painderaadius piiratud.

Turvakarkassile või kinnitada kere kattepaneeli ja tehnilisi sõlmi ainult keevitamise teel. Poldi ja neediaukude puurimine karkassi torudesse keelatud.

Turvakarkassi on soovitatav täiendada diagonaalide, tugitorude ja tugevdusnurkadega. Vastavalt FIA lisaartiklitele 253–4 kuni 253-36.

Sõitjate ruumi põrand ja tulesein peab olema kogu ulatuses metallist. Tuleseinas ja põrandas ei tohi olla täitamata avasid, mille läbimõõt on suurem kui 20 mm. Voolikute ja tehniliste sõlmede läbiviigud tuleb paigutada, tihendada ja täita viisil, mis takistaks võõrkehade tungimist sõitjate ruumi.

Sõitjate ruumi tulesein, sõitjate jalgade toetamise ja pedaalide taguses osas, kuni tuuleklaasini peab olema valmistatud 1mm teraslehest, minimaalse tõmbetugevusega 500N/mm² kohta. 1,2mm`st paksema teraslehe kasutamise korral võib olla selle tõmbetugevus minimaalselt 350N/mm² kohta.

Sõitjate ruumi põrand, istmete laiuselt, nende esiservast, kuni tuleseinani peab olema valmistatud 1mm teraslehest, minimaalse tõmbetugevusega 500N/mm² kohta. 1,2mm`st paksema teraslehe kasutamise korral võib olla selle tõmbetugevus minimaalselt 350N/mm² kohta.

Turvakarkassi joonise seletuskirjas näidatakse ära turvakarkassi ehitamiseks kasutatavate torude minimaalsed diameetrid ja seinapaksused. Tähisele järgnev number näitab diameetrit, teine seina paksust millimeetrites.

Seletuskirjas öeldakse millised torud peavad olema painutatud ühest tükist.

A: 40*1,5, tagumised toetorud, risttugi ja neid toetavad ning alumise raamiga siduvad alustorud.

B: 45*2,5, suuremad diameetrid seinapaksusega 2mm, peakaar peab olema painutatud ühest tükist.

C ja CB: 45*2,5 suuremad diameetrid seinapaksusega 2, raamitorud ja peakaare alustorud.

D: 40*2, tuuleklaasiraam peab olema painutatud ühest tükist või FD: variandis, kus ukse toru on koos klaasiraami külgtoruga koos painutatud, sel juhul võib tuuleklaasiraami ülatoru keevitada FD torude vahele.

E: 30*2, katuse diagonaal.

F: 40*2, uksetoru.

FD: 40*2, ukse toru ja klaasiraami külgtoru, mis on painutatud ühes tükis.

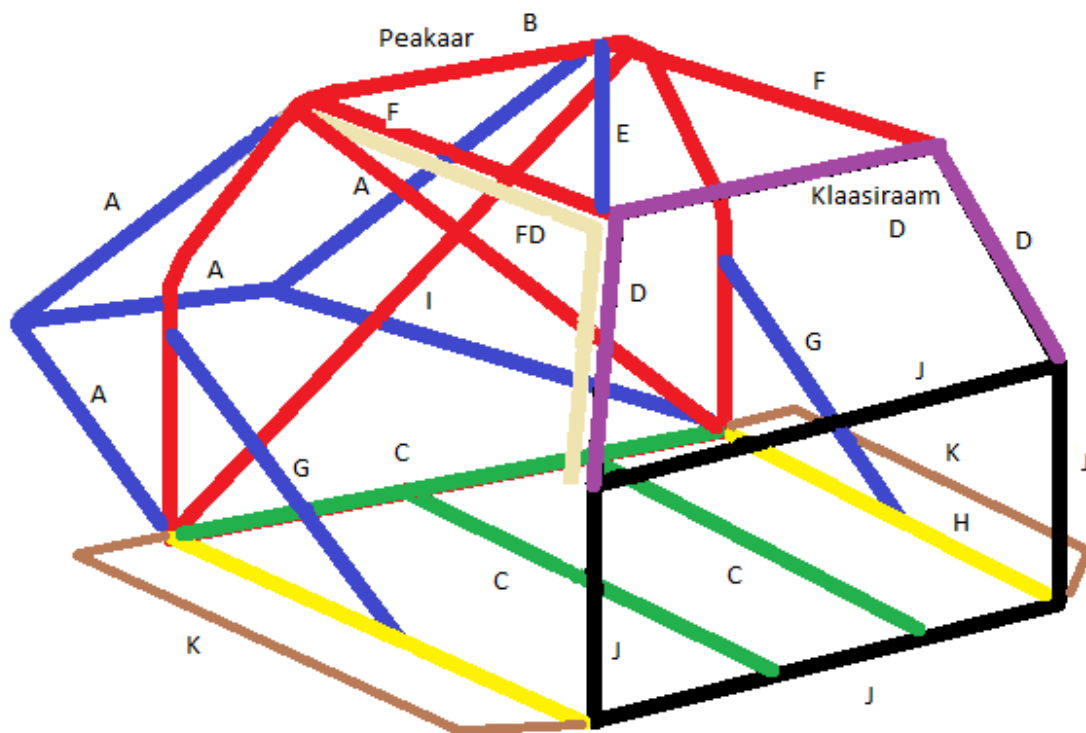
G: 25*1,5, küljekaitsetoru.

H: 40*1,5, alumine küljetoru.

I: 40*2, peakaare rist.

J: 40*2, tuleseina ülatoru, ukseposti ja tuleseina põhjatoru.

K: 20*1, jalaraud.



Erandid

1. Kui peakaar (B) on painutatud kahe paindega ja paikneb kerel vertikaalselt, tolerantsiga ± 10 kraadi, on lubatud kasutada risti (I) asemel ühte diagonaalselt paiknevat toru.
2. Peakaare rist (I) võib paikneda ka peakaare (B) ja tagatugede (A) ja risttoe (A) vahel.
3. Peakaare alumine toru (CB) võib olla ka $40 * 1,5$ torust, kui kogu sõitjate ruumi põrand on valmistatud 1mm teraslehest, minimaalse tõmbetugevusega 700N/mm^2 ja see on keevitatud pideva keevitusega J;H ja CB torude külge või vahele.
4. Seeriaviisiliselt valmistatud kerega autolt doonorluse korras võetud terasest katuspleki ja klaasiraami kasutamise korral võib loobuda katuse diagonaalist (E) tingimusel, et (FD) toru miinimum mõõduks on $45*2,5$. Katuseplekk peab olema sellisel juhul keevitatud (FD) torudele ja peakaare (B) torule.
5. Seeriaviisiliselt valmistatud kerega autolt doonorluse korras võetud terasest katuspleki ja klaasiraami ja klaasraami päiksevarju karbi kasutamise korral, kui see viimane on keevitatud (FD) torude vahele, võib loobuda klaasiraami ülatorust (D) tingimusel, et FD toru miinimum mõõduks on $45*2,5$ ja katusplekk peab olema sellisel juhul keevitatud (FD) torudele ja peakaare (B) torule.
6. Küljekaitsetorust (G) võib loobuda, kui paigaldatakse kere külgmõõtudest horisontaalselt vähemalt 150 mm eemale ulatuv jalaraud (K) mis peab olema konstrueeritud viisil, et sõiduki kasutajate jalalaba mitte ühelgi viisil sellest läbi ei mahuks ja kinni ei jääks. Ja mis on piisavalt tugev, et selle raua suvalisest punktist tõstes, saab sõiduki ühe külje rattad maast lahti.

Tallinn, 2018