



Tinas Turn

Mit Sicherheit ...

... haben die Sicherheitsvorschriften der FIA nicht immer was mit Sicherheit zu tun. Vielmehr haben die eine oder andere Regeländerung eine große wirtschaftliche Bedeutung, bei der nicht immer die Aktiven gewinnen, sondern Konzerne und andere Organisationen.

Alle Jahre wieder kommt eine verspätete Weihnachtsüberraschung aus Frankreich eingetrudelt mit diversen verständlichen und unverständlichen Reglementänderungen, die meist recht kurzfristig umgesetzt werden müssen. So sorgen gerade jetzt wieder neue Vorschriften für einen ziemlichen Aufruhr in der heimischen Szene, da wieder ziemlich fett ins Börserl der Aktiven gegriffen wird. Nun werdet ihr sicher sagen: „Wenn die Fahrer schon so viel Geld haben für den Sport, dann wird's wohl nicht an den paar Euros für die Sicherheit scheitern.“ bzw. „Die Sicherheit muss es einem wert sein.“ Und ich würde euch recht geben. Nur leider sitzt da am Place de la Concorde in Paris ein findiges Männchen, das ohne großen Denksport das Reglement ändert und die vielen Nachwirkungen der Entscheidung nicht immer berücksichtigt, die dann nämlich oft gar nichts mit Sicherheit zu tun haben, sondern eher das Gegenteil bewirken.

Aus der Praxis

So wurde zum Beispiel im letzten Jahr in der Rallye-WM für die Prioritätsfahrer der neue WRC-Helm verpflichtend - nur leider gab's diesen am Saisonbeginn nicht in XS oder S. Trotzdem wurden jene mit einem kleinen Kopferl von der FIA aufgefordert, den neuen, zu großen Helm zu tragen und ihn halt auszustopfen. „Sicher“ - ist was anderes. Auch mit dem HANS-System ist das so eine Sache.

Einerseits großartig - ohne HANS will ich gar nicht mehr fahren - aber ein HANS in der falschen Größe oder nicht richtig eingesetzt (in Bezug auf Sitz, Gurt und Gurtbefestigung) birgt auch einige Risiken. Allzu oft borgen sich Fahrer und Beifahrer, die nur manchmal im Einsatz sind, ein HANS in der falschen Größe aus oder es wird in manchen Serien wie zum Beispiel der Historic-EM vorgeschrieben, obwohl es nicht in allen Fahrzeugen sicherheitskonform montiert werden kann.

In Bezug auf die Sitze verhält es sich ähnlich. Nach neuem Reglement müssen historische Boliden der Periode J Sitze nach S2000-Standard einbauen. Es ist aber noch nicht klar, ob diese Sitze überhaupt in all diese Fahrzeuge passen. Komischerweise gilt diese Regel aber nicht für moderne Gruppe N-Fahrzeuge. Von dem ganz abgesehen, wird nie überprüft, ob die Sitze auch für die jeweiligen Fahrer geeignet sind. Wenn ein Regelwerk dahingehend gefunden und es überprüft wird, werden vor allem BeifahrerInnen um vieles sicherer unterwegs sein.

Mit dem Ablaufdatum ist es

auch so ein Ding. So ziemlich alles, was mit Sicherheit im Motorsport zu tun hat, besitzt auch ein Ablaufdatum. Bei der Auslieferung oder beim ersten Einsatz erhält ein Sitz ein Pickerl mit Ablaufdatum in fünf Jahren, unabhängig davon, wie lange dieser schon zuvor gelagert wurde. Egal wie oft ein Sitz oder auch Gurt eingesetzt wurde, wie oft er schon Teil bei einem Unfall war, das Ablaufdatum ist entscheidend.

Selbstverständlich ist jeder Aktive für seine eigene Sicherheit verantwortlich. Doch wie im normalen Alltag auch handeln nicht alle Motorsportler, wissentlich oder unwissentlich, vernünftig in Belangen der Sicherheit und müssen daher von der Obersten Sportbehörde im Sinne der Sicherheit durch Regeln geschützt werden. Dies darf aber mit Sicherheit nicht aufgrund wirtschaftlicher Aspekte geschehen.

Eines ist für mich als alten The Doors-Fan aber sicher: „No one here gets out alive!“ - aber das hat noch Zeit!

Tina Maria Monego



„Sicherheitsstandard“ vergangener Tage - Sigi Schwarz in Aktion

Foto: Privat