Sabelt®

USER MANUAL

SEAT BELTS
FIA or ECE homologation

IT PT
GB CHN
FR JA
DE RU
ES AR

ITALIANO 3

ENGLISH 21

FRANÇAIS 39

DEUTCH 57

ESPAÑOL 77

PORTUGUÊS 97

中文 117

日本語 135

РУССКИЙ 153

ترجمات رئيسية 173

IT

MANUALE UTENTE

CINTURE DI SICUREZZA

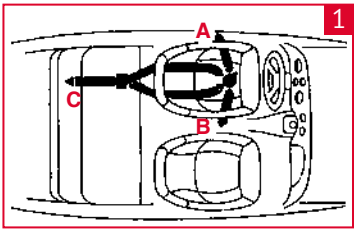
Omologate FIA o ECE

Desideriamo innanzitutto ringraziarLa per la preferenza dimostrata acquistando una delle cinture di sicurezza Sabelt. La sua cintura può essere, a seconda del modello, del tipo "Saloon" o "Formula" e quindi omologata FIA (standard 8853-2016 - 8853/98 - 8854/98) o del tipo "Clubman" e quindi omologata ECE (Reg. 16 - per impiego generico su autoveicoli).
Se è omologata FIA è idonea all'uso agonistico in competizioni FIA, ma non può essere utilizzata su vetture circolanti su strada pubblica.
Se è omologata ECE non può essere usata in competizioni FIA, ma può essere utilizzata su vetture circolanti su strada pubblica, purché in conformità alle leggi specifiche del paese di utilizzo.
Può verificare se la cintura da lei scelta è omologata FIA o ECE osservando l'etichetta di omologazione posta sul ramo addominale: nel caso di cintura ECE troverà i riferimenti "Exx", nel caso di cintura Fia l'indicazione "Fia – xxx". Al fine di preservare la qualità della cintura e non diminuire le originarie caratteristiche di sicurezza è tuttavia necessaria la sua collaborazione: Le raccomandiamo di leggere attentamente il presente Manuale e, in caso di dubbio, contattare il Servizio Clienti Sabelt al numero telefonico (+39) 011 6477911 o all'indirizzo e-mail info@sabelt.com

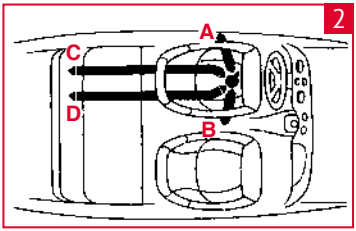
Le cinture Sabelt omologate **FIA** sono progettate esclusivamente per l'uso su autovetture da corsa: ogni uso diverso è espressamente vietato, compreso l'uso sui Kart. Le cinture Sabelt (**FIA** o **ECE**) devono sempre essere indossate quando la vettura è in movimento, anche per piccoli spostamenti.
Ogni cintura deve essere indossata da una sola persona e non deve assolutamente essere usata per trattenere un bambino né un bambino seduto in grembo ad un adulto. Nessuna cintura, sebbene progettata e realizzata accuratamente, è in grado di proteggere da tutti i possibili pericoli in cui si può incorrere durante le gare automobilistiche o la circolazione stradale.
Si raccomanda che il montaggio della cintura sia eseguito solo da tecnici esperti seguendo scrupolosamente le istruzioni fornite nel presente manuale. La Sabelt S.p.a. declina ogni responsabilità nel caso di un montaggio non conforme.
In ogni caso, non forare, manomettere, smontare o asportare nessuna delle parti che compongono la cintura di sicurezza.
In caso di dubbio contattare il **Servizio Clienti Sabelt**.

SCELTA DEI PUNTI DI ANCORAGGIO

Approfondite attività di sperimentazione condotte da Sabelt hanno evidenziato come la scelta della posizione dei punti di ancoraggio e, conseguentemente, il percorso del nastro sul corpo dell'occupante svolgano un ruolo fondamentale nell'efficacia della cintura di sicurezza, in caso di incidente.
Per questo motivo Sabelt consiglia di utilizzare i punti di ancoraggio previsti dal costruttore del veicolo, come indicati sul libretto di uso e manutenzione della vettura: altri punti di ancoraggio potrebbero infatti essere troppo deboli e cedere in caso di incidente. Comunque, nel caso in cui, per l'installazione di cinture omologate FIA, si rendesse necessaria la realizzazione di ulteriori punti di ancoraggio sulla scocca, oltre a quelli di serie della vettura, questi dovranno essere conformi a quanto prescritto dalle norme FIA in vigore alla data del montaggio e, in ogni caso, le cinture installate dovranno rispettare gli angoli indicati nel presente documento.



Ancoraggi rami addominali e bretella per cintura a 3 punti



Ancoraggi rami addominali e bretella per cintura a 4 o più punti

A titolo di esempio si può fare riferimento agli schemi a fianco riportati (Fig. 1 e 2) per rilevare l'ubicazione degli ancoraggi sulle vetture derivate dalla serie: di solito gli ancoraggi (A-B) dei rami addominali si trovano uno a destra, generalmente a bordo sedile, e uno a sinistra sul longherone vettura (per il sedile sinistro e, simmetricamente, per il destro; per l'ancoraggio (C) o ancoraggi (C-D) delle bretelle si usano gli ancoraggi inferiori delle cinture posteriori (ubicati generalmente sotto i cuscini posteriori) o una parte del roll-bar.

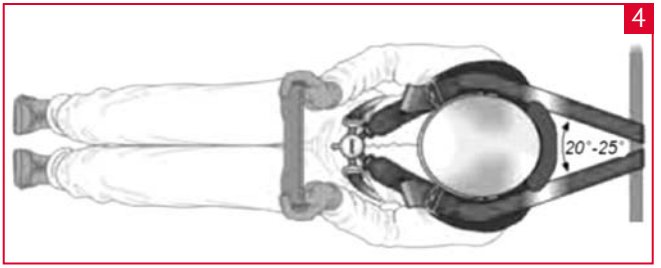
La scelta dei punti di ancoraggio deve inoltre consentire il rispetto del percorso ottimale del nastro, come rappresentato nella Fig. 3 sotto:

- nastri bretelle: su torace e clavicole ed indietro e verso il basso entro 20° rispetto all'orizzontale;
- nastri addominali: sulle creste iliache del bacino ed indietro e verso il basso di 60°+/-10° rispetto all'orizzontale per sedili verticali e 80° +/- 10° per sedili reclinati;
- nastri cosciali: attorno alle cosce ed indietro e verso il basso entro 20° rispetto alla verticale.

Inoltre, le bretelle per evitare che scivolino lateralmente dalle spalle, è consigliato che abbiano i fissaggi in posizione simmetrica rispetto all'asse del sedile e che formino tra loro un angolo di circa 20°-25° (in vista dall'alto), come rappresentato nella Fig. 4 sotto.

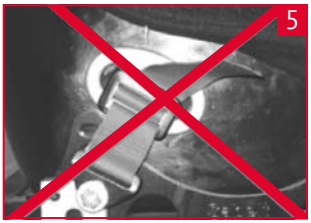
3

4

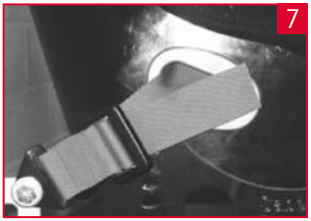


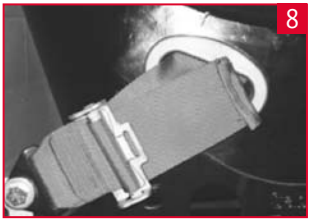
INSTALLAZIONE E MONTAGGIO

- Durante il montaggio e l'uso evitare di sporcare la cintura di sicurezza con olio, grasso, o sostanze che possano diminuire l'attrito dei nastri in corrispondenza dei regolatori o intaccarne il tessuto danneggiandolo, come ad esempio smacchiatori o diluenti.
- La cintura di sicurezza in tutte le sue parti non deve fregare e non deve essere a contatto con superfici acuminate o taglienti come lamiere o spigoli vivi; eventuali parti acuminate a contatto con i nastri devono essere protette con profili plastici o cuscinetti in gomma o poliestere.
- Accertarsi che gli hardware della cintura e, in particolare, i regolatori non siano in contatto con le parti rigide del sedile, come mostrato nelle Fig. 5 e 6.



Infatti, un orientamento non appropriato dei regolatori potrebbe provocare degli allentamenti accidentali del nastro.
Un montaggio invece corretto, come mostrato nelle Fig. 7 e 8, privo cioè di contatti con le parti rigide del sedile, permette al regolatore di funzionare correttamente ed evitare allentamenti anomali del nastro.





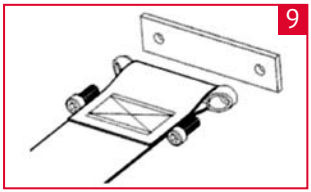
FISSAGGIO DEI RAMI CINTURA AGLI ANCORAGGI DEL VEICOLO

A seconda del modello di cintura ci sono vari tipi possibili di elementi di fissaggio: alcuni sono non regolabili, nel senso che non consentono di regolare la lunghezza del nastro, altri invece sono regolabili, nel senso che consentono di variare la lunghezza del nastro. I fissaggi del primo tipo (non regolabili) sono rappresentati nelle fig. dalla 9 alla 15, quelli del secondo tipo (regolabili) dalla 16 alla 21.
In ogni caso tutti i sistemi di fissaggio dei vari modelli di cinture Sabelt sono conformi agli standard FIA 8853-2016 - 8853/98 - 8854/98 o ECE 16 e si possono utilizzare purché siano omologati unitamente alla cintura specifica.

Attenzione: per l'installazione delle cinture Fia attenersi alle prescrizioni illustrate nei regolamenti delle competizioni specifiche.
Sabelt S.p.a. declina ogni responsabilità nel caso di incorretto montaggio.

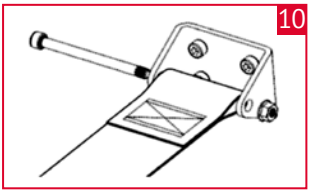
ESEMPI DI FISSAGGI NON REGOLABILI

9



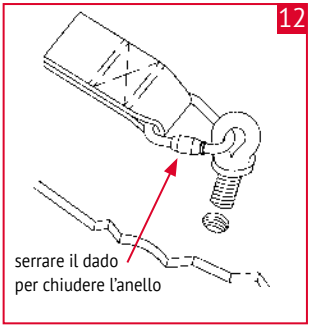
Loop cucito con "osso di cane" (non fornito) avvitato

10



Loop cucito con perno (non fornito) e dado

Moschettone cucito



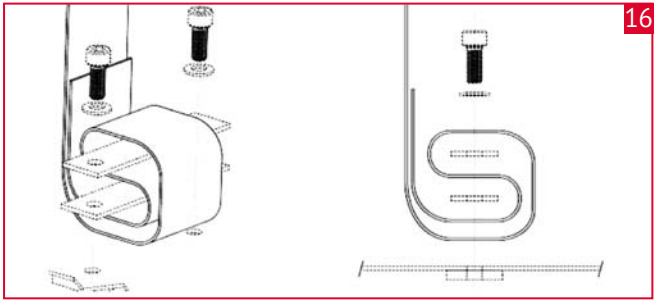
Carabina cucita

Staffa cucita (tipo P/n 00030183 A)

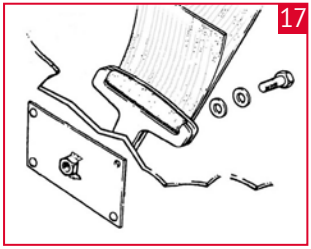
Staffa cucita
(P/n 400793)

Staffa cucita (P/n CCST0008)

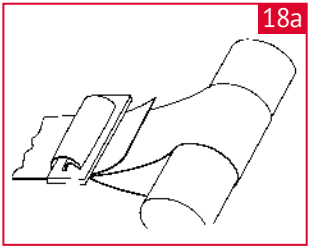
ESEMPI DI FISSAGGI REGOLABILI



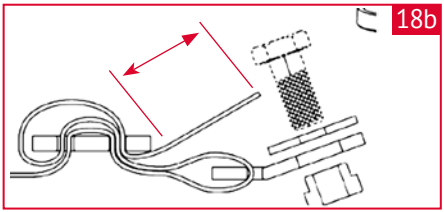
Doppie piastrine



Loop con doppia staffa
(tipo P/n TL130 o similari)



Loop con tribar su rollbar



Loop con tribar su rollbar lunghezza libera > 50 mm

Staffa (P/n 400793) con tribar

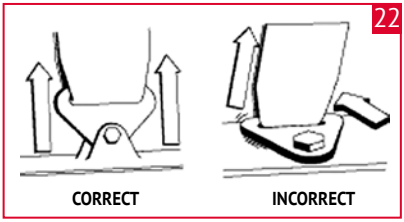
Moschettone con tribar (configurazione cinture ECE)

Moschettone con tribar (configurazione cinture FIA)

Staffa regolabile (P/n CCST0006) (configurazione cinture ECE)

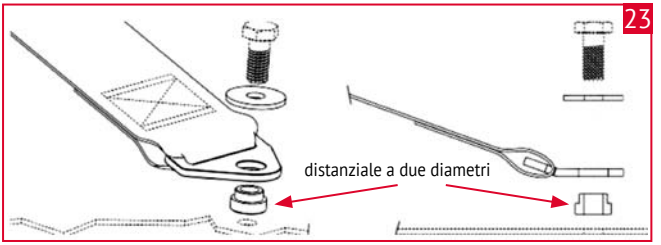
FISSAGGIO DELLE STAFFE

Le staffe devono essere fissate in modo che il loro orientamento sia tale da avere la direzione del carico allineato con il piano del corpo della staffa.
È consigliabile inoltre che l'elemento di aggancio su vettura sia realizzato da due alette parallele entro la quale viene inserita la staffa, con un certo gioco, in modo che, una volta avvitata, abbia la possibilità di orientarsi secondo la direzione del carico.



Condizioni di montaggio corretta (a sinistra) e non corretta (a destra)

Nel caso in cui l'elemento di aggancio su vettura non possa essere realizzato da due alette parallele, deve essere presente un distanziale di altezza opportuna (interposto tra la staffa e l'aggancio su vettura), in modo che la staffa abbia la possibilità di auto posizionarsi correttamente secondo la direzione del carico.



Fissaggio di staffa con vite e distanziale a due diametri

VITI, RONDELLE E COPPIE DI SERRAGGIO

Le viti devono essere realizzate con materiali aventi classe di resistenza 8.8 o superiore.
E' inoltre indispensabile che ogni vite sia dotata di rondella sottotesta in acciaio di spessore non inferiore a 2 mm. Tra la staffa di fissaggio cintura e l'aggancio su vettura deve inoltre essere interposto un distanziale in acciaio di altezza opportuna in modo che la staffa abbia la possibilità di auto posizionarsi correttamente secondo la direzione del carico.

Le coppie di serraggio delle viti devono essere pari a:
- 24Nm per viti di diametro M8;
- 40Nm per viti di diametri 7/16" o M10;
- 70Nm per viti di diametri 1/2" o M12;
- 100Nm per viti di diametri 9/16" o M14.

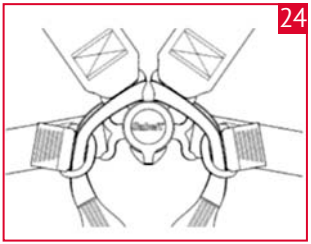
COME ALLACCIARE LA CINTURA

A) Cintura "Saloon" o "Formula"

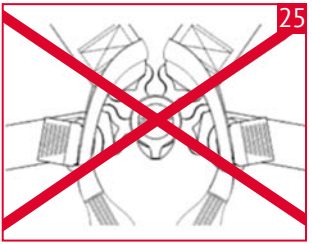
Impugnare la fibbia, verificare che la leva di sgancio lingue sia in posizione di sicurezza (rivolta con la punta verso il basso), cioè chiusa (nel caso che non lo fosse le lingue non si aggancerebbero alla fibbia), e introdurre con l'altra mano, una dopo l'altra, tutte le lingue nelle apposite fenditure della fibbia fino a sentire gli scatti metallici che segnalano l'avvenuto aggancio delle lingue.

Nel caso che i cosciali siano di tipo "Formula" (vedi fig. 24) e quindi siano tenuti in posizione dalle lingue delle bretelle, curare di posizionare l'asola terminale dei cosciali in modo corretto (vedi fig. 24, montaggio corretto) e cioè tra la lingua della bretella e la fibbia e non oltre la lingua, sul nastro della bretella (vedi fig. 25, montaggio errato).

Accertarsi inoltre che i nastri non siano attorcigliati.



Montaggio corretto



Montaggio errato

B) Cintura "Clubman"

Infilare la lingua della cintura nella fibbia: uno scatto inconfondibile indica che la fibbia è chiusa correttamente.

Accertarsi, indossando la cintura, che il nastro non sia attorcigliato.

COME REGOLARE LA CINTURA

I dispositivi per regolare la lunghezza dei vari nastri che costituiscono la cintura sono detti regolatori e si usano come segue:

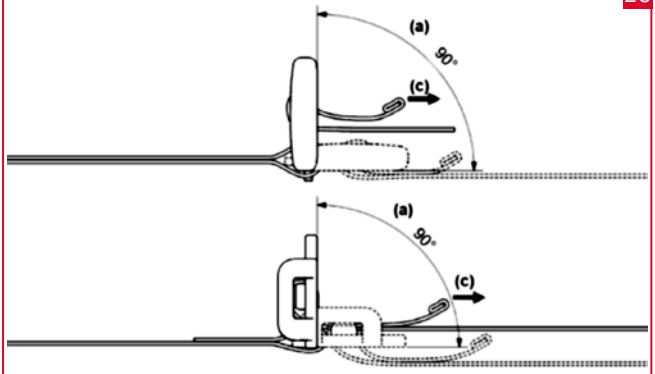
Come allungare un nastro

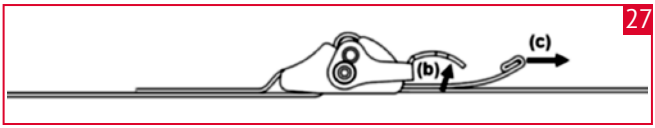
a) Regolatore del tipo di fig. 26: afferrare il corpo del regolatore (a), farlo ruotare di circa 90° e tirare il nastro in modo da farlo scorrere all'interno
b) Regolatore del tipo di fig. 27: sollevare la leva (b) nel senso indicato dalla freccia e tirare il nastro in modo da farlo scorrere all'interno
c) Regolatore (o in versione di lingua regolabile) del tipo di fig. 28: ruotare la camma (d) di circa 90° nel senso indicato dalla freccia e tirare il nastro in modo da farlo scorrere all'interno

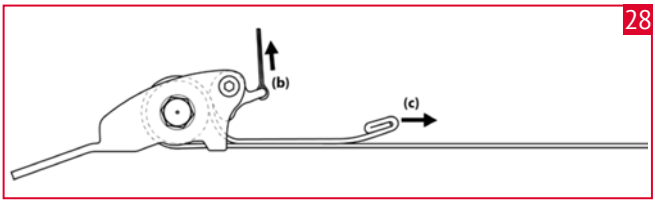
Come accorciare un nastro

Afferrare l'estremità libera (c) del nastro uscente dal regolatore e tirare nel senso indicato dalla freccia (vedi fig. 26, 27 e 28).

26





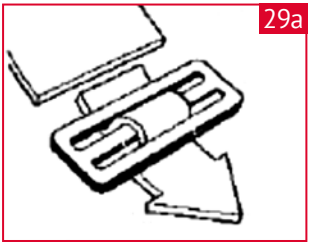


Regolatori "3 bar" (Fig. 29 sotto)

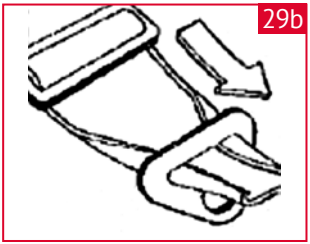
I regolatori "3 bar" devono essere posizionati il più vicino possibile alle staffe di fissaggio o al roll bar.

Per il montaggio si richiede di procedere secondo le quattro fasi di seguito descritte:

- fase 1): avvolgere l'estremità del nastro attraverso il ponticello centrale del regolatore;
- fase 2): inserire l'estremità del nastro all'interno dello slot della staffa di fissaggio (o attorno al roll-bar) ed accertarsi che sporga di almeno 250mm;

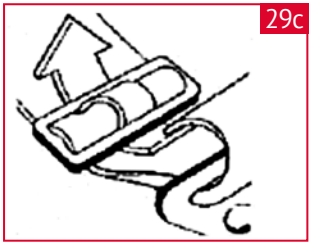


Fase 1

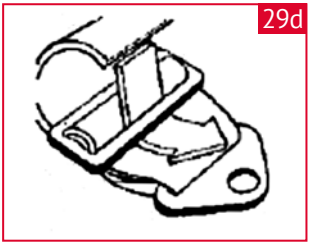


Fase 2

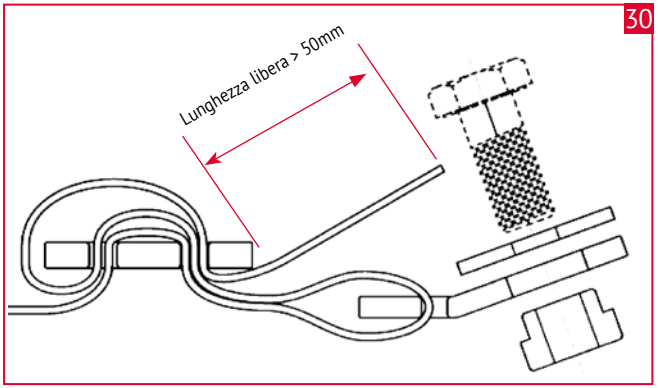
- fase 3): piegare l'estremità del nastro verso l'indietro e avvolgere ancora il ponticello centrale del regolatore;
- fase 4): piegare l'estremità del nastro verso l'avanti ed inserirlo al di sotto del ponticello del regolatore, accertandosi che, a montaggio concluso, sporga di almeno 50mm dal regolatore (fig. 30).



Fase 3



Fase 4



Componente montato

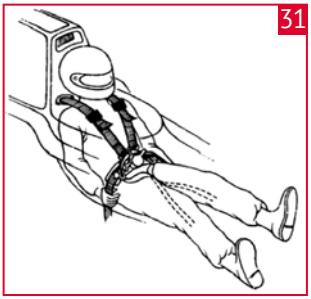
SEQUENZA DI REGOLAZIONE DELLA CINTURA

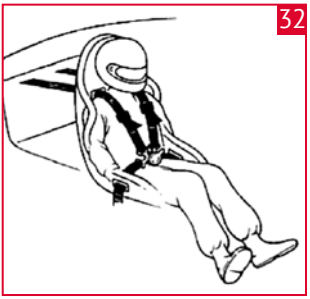
a) Regolazione dei rami addominali
Agire sui regolatori oppure sui dispositivi di regolazione facenti parte dell'ancoraggio sulla scocca in modo che, a regolazione avvenuta, la fibbia sia centrata rispetto alle anche del pilota e che il nastro sia il più teso possibile senza tuttavia generare delle scomodità.

b) Regolazione dei cosciali
Agire sui regolatori o sui dispositivi di regolazione facenti parte dell'ancoraggio sulla scocca in modo che, a cosciale agganciato, il nastro sia teso senza dare impaccio al pilota.

c) Regolazione delle bretelle
Agire sui regolatori delle bretelle in modo da stringerle senza tuttavia rialzare i rami addominali. Ognuno dei due rami va regolato, indipendentemente dall'altro, in modo che, a regolazione finita, il regolatore non si trovi in corrispondenza della clavicola, ma più giù sul petto. Per ottenere ciò agire anche sul regolatore posteriore della bretella, nel caso sia presente.

È importante, per la sicurezza del pilota, che i rami addominali siano nella giusta posizione che è sopra le creste iliache del bacino (vedi fig. 31-e 32).


31


32

COME SLACCIARE LA CINTURA

Cintura "Saloon" o "Formula"
Far ruotare la leva di sgancio fino a fine corsa in posizione di apertura. Le lingue vengono espulse contemporaneamente (tranne una che rimane permanentemente collegata alla fibbi), liberando così il pilota dalla cintura. La leva di sgancio resterà in posizione di apertura finchè il pilota non la farà ruotare in senso contrario.

Cintura Clubman
Premere il pulsante di sgancio della fibbia (colorato in rosso): la lingua della cintura verrà così espulsa automaticamente dalla fibbia.

NORME DI MANUTENZIONE

Pulizia
Per pulire il tessuto della cintura vi basterà passarvi sopra, di tanto in tanto, una spugna imbevuta di acqua calda saponata. Si eviti di candeggiare o tingere la cintura in quanto potrebbe pregiudicare le caratteristiche intrinseche del tessuto.

Note importanti
Evitare che il tessuto sfreghi contro i punti vivi e taglienti del sedile o della scocca.
Controllare periodicamente l'efficienza della cintura o dei suoi componenti.
Le cinture che abbiano subito danni (tagli o, sfilacciamenti) oppure siano state usate su vetture coinvolte in incidenti debbono essere immediatamente sostituite e nel caso di incidenti si consiglia pure di fare controllare che i punti di ancoraggio sulla vettura non abbiano riportato danni.
Non introdurre varianti alla configurazione della cintura (es. aggiungere o eliminare un ramo della cintura).
La cintura di sicurezza è adattabile a persone aventi la corporatura di un adulto.

GARANZIA

Le cinture Sabelt sono garantite esenti da difetti originari per un periodo di **24 mesi dalla consegna**, e ciò in applicazione della **Direttiva 99/44 CEE** (*).

La garanzia consiste nella sostituzione o riparazione gratuita della cintura nei casi in cui si manifestino, entro il suddetto termine, difetti di fabbricazione.

Le ricordiamo che la garanzia non opera nel caso di errato montaggio od uso improprio della cintura ovvero nel caso di manutenzione non conforme a quanto prescritto dal presente Manuale.

Si ricordi che, come richiesto dalla legge, questa garanzia è prestata direttamente dal Rivenditore ove ha acquistato il prodotto al quale la invitiamo a rivolgersi per ogni necessità del caso.

(*) È possibile che in alcuni paesi il periodo di garanzia sia diverso: in questo caso si applica il periodo previsto dalla legge del luogo ove il veicolo è stato acquistato.

Laddove non siate in grado di comprendere almeno una di queste lingue, potete richiedere la traduzione del testo del presente Manuale Utente al Servizio Clienti Sabelt.

EN

USER MANUAL

SEAT BELTS

FIA or ECE homologation

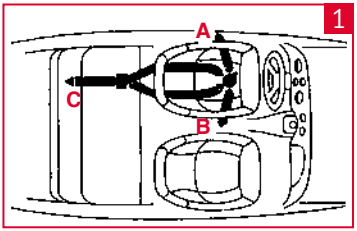
First of all we should like to thank you for choosing Sabelt seat belts. Depending on the model, your seat belt may be of "Saloon" or "Formula" type and therefore homologated FIA (8853-2016 - 8853/98 - 8854/98 Standard) or of "Clubman" type and therefore homologated ECE (Reg. 16 - for generic use on motor vehicles). If your seat belt is FIA homologated, it is fit for professional use during FIA races, but cannot be mounted on cars running on public roads.
If your seat belt is ECE homologated, it cannot be used during FIA races, but may be mounted on vehicles running on public roads, conforming to the specific laws of the country where it is being used.
You can check whether your seat belt is FIA or ECE homologated by reading the homologation label on the belt lap strap. If your seat belt is ECE homologated you will find "Exx" references, if it is an FIA belt you will find the indication "Fia – xxx".
Your help is needed to protect the quality of your belt and prevent any reduction in its safety capacity. Please read this Handbook carefully and, if you have any doubts, contact Sabelt Customer Care on the following number (+39) 011 64 77911 or email the following address info@sabelt.com

FIA-homologated **Sabelt** seat belts are designed to be used on racing cars only. Any use other than this is forbidden, including use on karts.
Sabelt seat belts (either **FIA** or **ECE** homologated) must be worn whenever the vehicle is in motion – even in the case of short journeys.
Each set of seat belts must be worn by one person only. It must NOT be used to fasten a child alone nor a child sitting on an adult's lap.
No seat belt, however meticulously designed and manufactured, is able to protect its users against all dangers and accidents which may occur while racing or driving the car.
We recommend the seat belts be mounted only by expert fitters, in scrupulous compliance with the directions of this Handbook.
Sabelt S.p.a- declines all responsibility in the event of incorrect installation.
In any case, do not pierce, tamper with, dismantle or remove any of the component parts of the seat belt.
If you have any doubts, please contact **Sabelt Customer Care**.

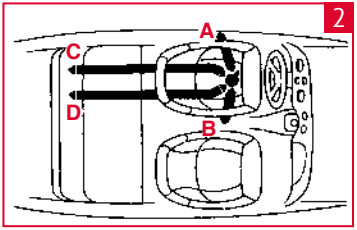
CHOICE OF ANCHORAGE POINTS

In-depth experiments conducted by Sabelt have shown that the choice of position of the anchorage points and, consequently, the route taken by the belt over the body of the occupant, play a key role in the effectiveness of the seat belt in the event of an accident.

For this reason, Sabelt recommends using the anchorages provided by the vehicle manufacturer, as indicated in the owner's manual: other anchorage points may be too weak and give way in the event of an accident. However, in the event that, for the installation of FIA homologated belts, it should be necessary to create additional anchorage points on the body, in addition to those fitted as standard to the car, these must comply with what is set out in the FIA standards in force at the date of installation and, in any case, the belts installed must comply with the angles indicated in this document.



3 point lap and shoulder strap seat-belt anchorages



4 points lap and shoulder strap seat-belt anchorages

As an example, we can refer to the diagrams below (Figs. 1 and 2) to determine the location of anchorage points on standard vehicles: usually the anchorages (A-B) for lap straps are located one to the right, generally on the seat, and one to the left on the car longitudinal (for the left hand seat and symmetrically for the right); for anchorage (C) or anchorages (C-D) for the shoulder straps use the lower anchorages of the rear seat-belts (generally located under the rear cushions) or part of the roll-bar.

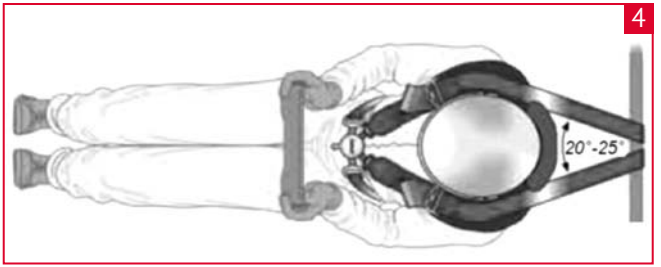
The choice of anchorage points must also respect the optimal route of the belt, as shown in Fig. 3 below:

- shoulder straps: on chest and collar bone and backwards and downwards within 20° with respect to the horizontal;
- lap straps: on the iliac crest of the pelvis and backwards and downwards by 60°+/-10° with respect to the horizontal for vertical seats and 80° +/- 10° for reclining seats;
- crotch straps: around the thighs and backwards and downwards within 20° with respect to the horizontal.

Moreover, to prevent the shoulder straps sliding sideways from the shoulders, it is recommended that their anchorage points be placed symmetrically with respect to the seat axis and that between them they form an angle of about 20°-25° (seen from above), as shown in Fig. 4 below.

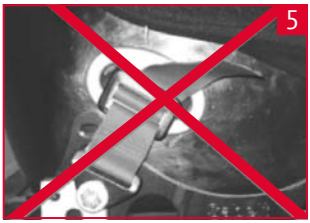
3

4

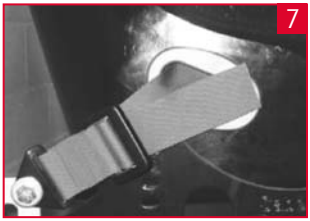


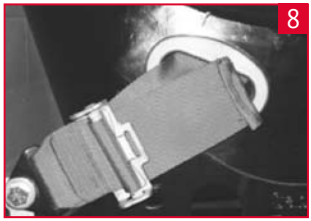
INSTALLATION AND ASSEMBLY

- During assembly and use, be careful not to dirty the seat belt with oil, grease or substances that might diminish its friction in correspondence with the adjusters or damage the seat belt fabric by using, for example, stain removers or solvents.
- No part of the seat belt should rub against or come into contact with sharp or cutting surfaces such as sheet steel or sharp edges; any sharp objects coming into contact with the belts must be protected with plastic profiles, or rubber or polyester pads.
- Make sure that the belt hardware and, in particular, the adjusters are not in contact with the rigid parts of the seat, as shown in Figs. 5 and 6 below.



In fact, improper orientation of the adjusters may cause the belt to loosen accidentally.
A correct installation, as shown in Figs. 7 and 8 below, i.e. without contact with the rigid parts of the seat, allows the adjuster to function correctly and avoid irregular loosening of the belt.



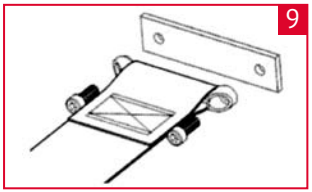


FASTENING SEAT-BELT STRAPS TO VEHICLE ANCHORAGE POINTS

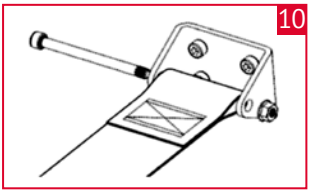
Depending on the seat-belt model there are various possible types of fastening elements: some are not adjustable, in the sense that they do not allow the length of the belt to be adjusted, others are adjustable, namely the length of the belt can be varied. Fastenings of the first type (non-adjustable) are shown in figs 9 to 15, those of the second type (adjustable) in figs. 16 to 21.
In any case, all fastening systems of the various Sabelt seat-belt models conform to FIA 8853-2016 - 8853/98 - 8854/98 or ECE 16 standards and may be used provided they are homologated together with the specific seat-belt.

Warning: when installing FIA belts, please comply with the specifications set out in the specific competition rules.
Sabelt S.p.a. declines any liability in the event of erroneous assembly of the belt.

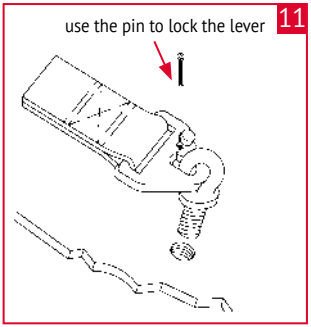
EXAMPLES OF NON-ADJUSTABLE FASTENINGS



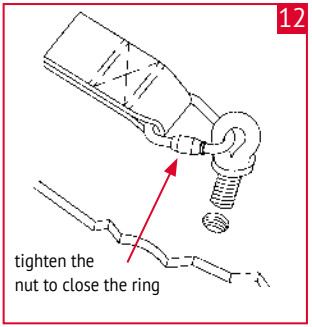
Loop stitched with screwed "dog bone" (not supplied)



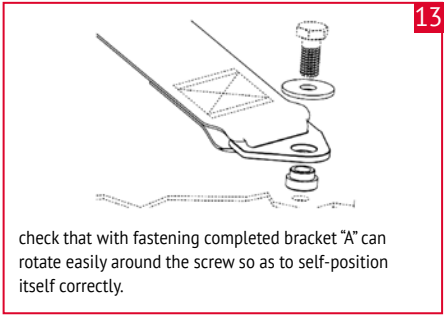
Loop stitched with pin (not supplied) and nut



Stitched snap hook



Stitched hook

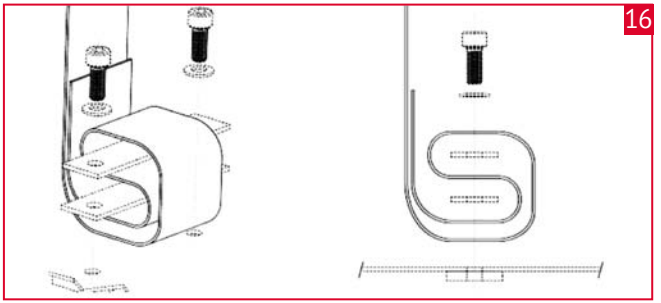


Stitched bracket (type P/n 00030183 A)

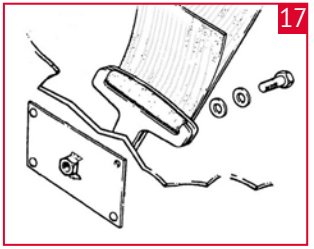
Stitched bracket
(P/n 400793)

Stitched bracket
(P/n CCST0008)

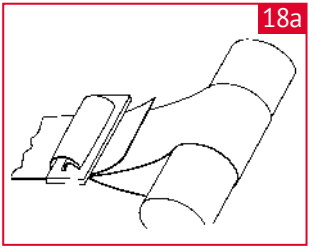
EXAMPLES OF ADJUSTABLE FASTENINGS



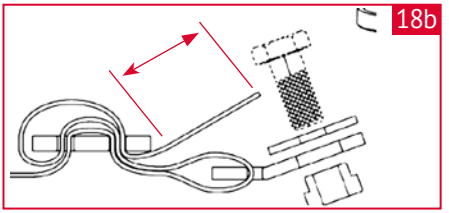
Double plates



Loop with double bracket
(type P/n TL130 or similar)



Loop with three-bar on rollbar



Loop with three-bar on rollbar free length > 50 mm

Bracket (P/n 400793)
with three-bar

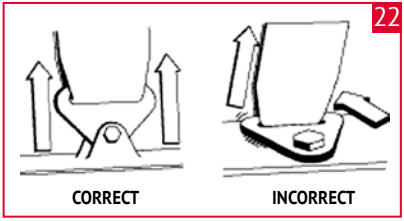
Staffa regolabile (P/n CCST0006)
(configurazione cinture ECE)

Snap hook with three-bar
(ECE belt configuration)

Snap hook with three-bar
(Fia belt configuration)

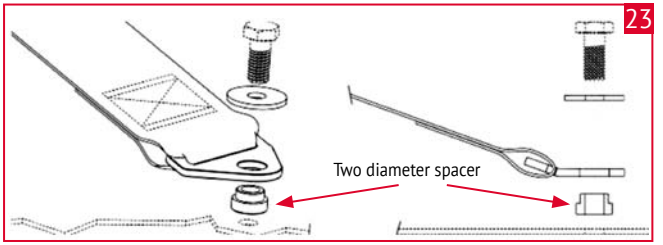
FASTENING THE BRACKETS

The brackets when fastened must be oriented so that the load direction is in line with the plane of the body of the bracket. It is also advisable for the hooking element on the car to be made of two parallel fins between which the bracket is inserted, with a certain clearance, so that, once screwed in place, it is able to orient itself according to the direction of the load.



Correct mounting conditions (left)
and incorrect (right)

If the hooking element on the car cannot be made from two parallel fins, there must be a spacer of suitable height (placed between the bracket and the car hook), so that the bracket is able to self-position correctly according to the direction of the load.



Fastening bracket with screw and two-diameter spacer

SCREWS, WASHERS AND TIGHTENING TORQUES

Screws must be made of materials of strength class 8.8 or higher.
It is also essential for each screw to be supplied with a steel washer with a thickness of at least 2 mm. A steel spacer of suitable depth must also be placed between the belt fastening bracket and the vehicle fastener so that the bracket is able to position itself correctly according to the direction of the load.

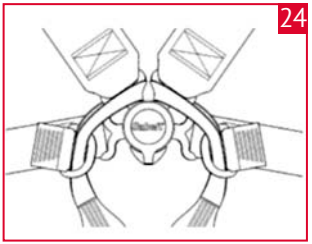
Screw tightening torques must be equal to:
- 24Nm for M8 diameter screws;
- 40Nm for 7/16" or M10 diameter screws;
- 70Nm for 1/2" or M12 diameter screws;
- 100Nm for 9/16" or M14 diameter screws.

FASTENING YOUR SEAT-BELT

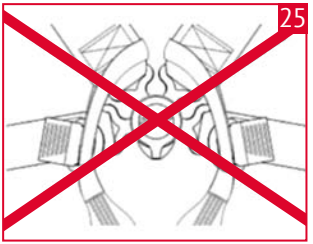
A) "Saloon" or "Formula" belt

Hold the belt buckle and check that the tongue release lever is in the safety position (with the tip turned downwards), i.e. it must be closed (should this not be the case, the tongues would not latch onto the buckle). With the other hand, insert the seat belt tongues into the corresponding buckle slots one after another, until you hear the metallic clicks which tell us that the tongues are hooked up.
If the crotch straps are of 'Formula' type (see fig. 24), and therefore they are kept in correct position by the tongues of the shoulder straps, take care to position the crotch straps end button loop correctly (see fig. 24, correct assembly); namely it must be between the shoulder straps and the buckle and not beyond the tongue on the webbing of the shoulder strap (see fig. 13, wrong assembly).

Check that the straps are not twisted.



Correct assembly



Incorrect assembly

B) "Clubman" belt

Slot the seat-belt tongue into the buckle: a clearly recognisable click tells you that the buckle has been correctly locked. As you fasten your seat-belt, make sure the webbing is not twisted.

ADJUSTING YOUR BELT

Systems used to adjust the length of the seat belt straps are called adjusters and must be used as follows:

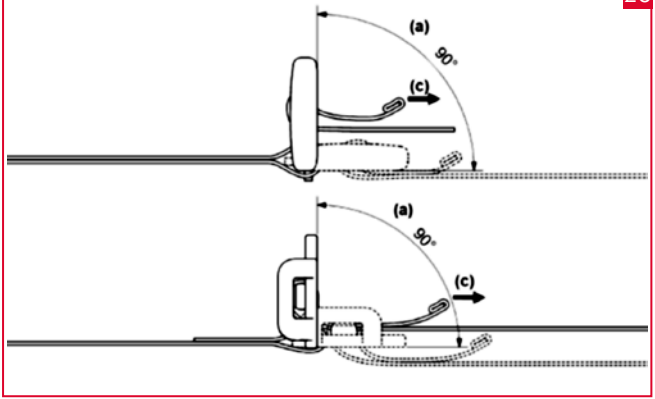
How to lengthen a strap

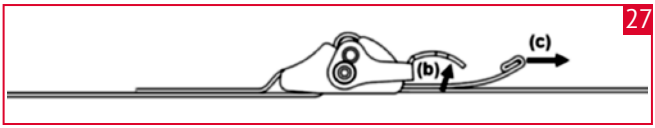
a) Adjuster as per fig. 26: grasp the adjuster (a), rotate it by about 90° and pull the webbing so that it slides inside
b) Adjuster as per fig. 27: raise the lever (b) in the direction indicated by the arrow and pull the webbing so that it slides inside
c) Adjuster (or in the adjustable tongue version) as per fig. 28: rotate the cam (d) by about 90° in the direction indicated by the arrow and pull the webbing so that it slides inside

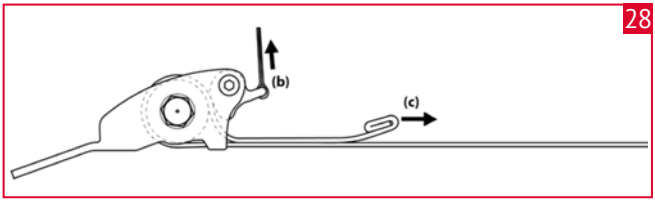
How to shorten a strap

Grasp the loose end (c) of the webbing coming out of the adjuster and pull following the direction of the arrow (see figs. 26, 27 and 28).

26





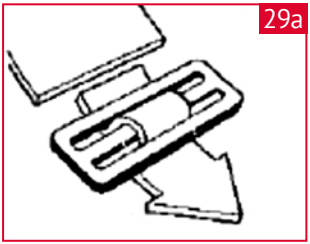


"3 bar" adjusters (Fig. 29 below)

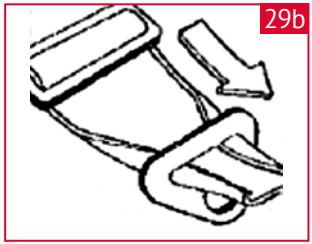
The "3 bar" adjusters must be positioned as close as possible to the fastening brackets or to the roll-bar.

To install them proceed according to the four phases described below:

- phase 1): wind the end of the strap through the centre bridge of the adjuster;
- phase 2): thread the end of the strap inside the fastening bracket slot (or round the roll-bar) and make sure it sticks out by at least 250 mm;

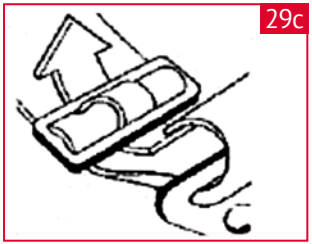


Phase 1

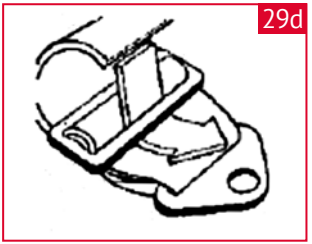


Phase 2

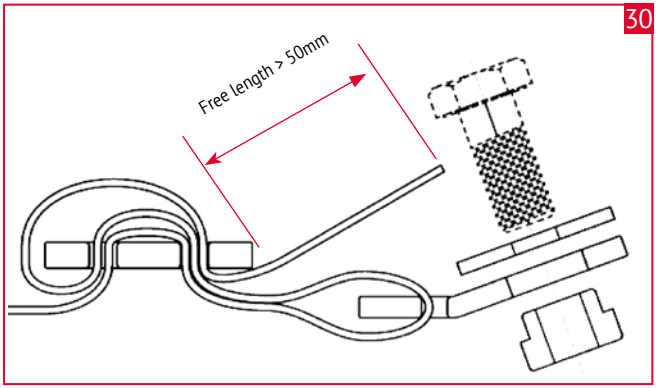
- phase 3): fold the end of the strap backwards and wrap it round the centre bridge of the adjuster again;
- phase 4): fold the end of the strap forward and thread it below the adjuster bridge, making sure that, at the end of the process, it sticks out by at least 50 mm from the adjuster (fig. 30).



Phase 3



Phase 4



Installed component

BELT ADJUSTMENT SEQUENCE

a) Adjusting the lap straps

Operate on the adjusters or the adjusting devices which belong to the anchorage system on the car body, so that, once the adjustment has been completed, the seat belt buckle is centred with respect to the driver's hips and the belt as a whole is as stretched and comfortable as possible.

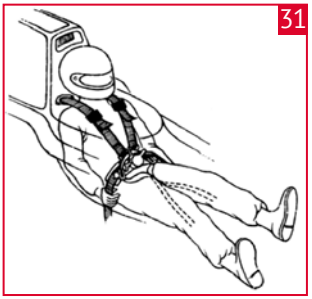
b) Adjusting the crotch straps

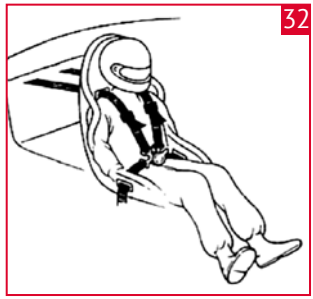
Operate on the adjusters or the adjusting devices which belong to the anchorage system on the car body so that, once the thigh-pad has been secured, the strap is adequately stretched without bothering the driver.

c) Adjusting the shoulder straps

Operate on the strap adjusters so that they are fastened without pulling up the lap straps. Each of the two straps must be adjusted, independently of the other, so that once completed, the adjuster must not be positioned at collar-bone level but lower down on the chest. To achieve this, also act on the shoulder strap back adjuster if present.

For the driver's safety, it is important for the lap straps to be in the correct position, namely above the iliac crest of the pelvis (see figs. 31 and 32).





UNFASTENING THE SEAT BELT

"Saloon" or "Formula" belt

Rotate the release lever up to the end of its travel, in open position.
The tongues are ejected simultaneously (except for one which remains permanently connected to the buckles) so freeing the driver from the belt. The release lever stays in the open position until it is rotated in the opposite direction by the driver.

Clubman belt

Press the red button on the buckle: the tongue of the harness will be automatically ejected from the buckle.

MAINTENANCE RULES

Cleaning

To clean the harness, wipe the webbing with a sponge soaked in hot soapy water. Do not bleach or dye the seat-belt as this might reduce the fabric's intrinsic properties.

Important warnings

Make sure the fabric does not rub against sharp corners or cutting edges of the seat or body work.
At regular intervals check the efficiency of the belt and its components.
Seat-belts that have been damaged (cuts or fraying) or used in cars involved in an accident must be immediately replaced and, in the event of an accident, it is also recommended to make sure that the anchorage points in the car are undamaged.
Do not modify in any way the configuration of the seat-belt (i.e. add or remove a strap, etc...).
The seat belt can be used and adapted to adult people.

WARRANTY

Sabelt seat belts are warranted without manufacturing defects for a period of **24 months on delivery**, which is in compliance with **EEC directive 99/44** (*).

Warranty envisages the substitution or free repair of the belt, if manufacturing defects become apparent within the above-mentioned time span.

We wish to remind users that this warranty lapses, if the seat belts are mounted or used improperly, or if they have been subject to maintenance interventions that were not in compliance with this Handbook's directions.

Please remember that, as required by law, this warranty is granted to users by the Dealer who sold the seat belt so please refer to your dealer in case of need.

(*) It is possible that in some countries, the warranty period is different; in such a case, the period to be applied is the one envisaged by the law in force in that specific country.

FR

MANUEL UTILISATEUR

HARNAIS DE SÉCURITÉ

Homologués FIA ou ECE

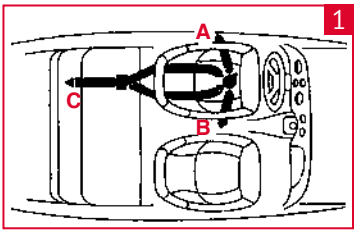
Nous vous remercions d'avoir choisi un harnais de sécurité Sabelt.
En fonction du modèle, votre harnais peut être du type «Saloon» ou «Formula» (homologuée FIA selon les standards 8853-2016 - 8853/98 - 8854/98 Standard) ou bien « Clubman » (homologuée ECE selon le Règlement 16 – utilisation générale sur les véhicules motorisés). Si votre harnais est homologué FIA, il est compatible avec une utilisation professionnelle lors de compétitions FIA, mais il ne peut être installé sur des voitures roulant sur la voie publique. Si votre harnais est homologué ECE, il ne peut être utilisé lors de compétitions FIA, mais il peut être installé sur des voitures roulant sur la voie publique, dans le respect des lois en vigueur dans le pays d'utilisation. Pour savoir si votre harnais est homologué FIA ou ECE, il suffit de lire l'étiquette d'homologation apposée sur la sangle abdominale. S'il s'agit d'un harnais homologué ECE, il y aura les références "Exx" : si, au contraire, il s'agit d'un harnais FIA, il y aura la mention "Fia – xxx". Votre aide est précieuse pour préserver la qualité et les performances de sécurité de votre harnais. Nous vous invitons à lire attentivement le présent Manuel et, en cas de doutes, à contacter Sabelt Customer Care au n. de téléphone (+39) 011 64 77911 où à l'adresse électronique info@sabelt.com

Les harnais de sécurité **Sabelt** homologuées FIA sont exclusivement réservés aux compétitions automobiles. Toute autre utilisation est interdite, y compris à bord des karts. Les harnais de sécurité **Sabelt** (homologués **FIA** ou **ECE**) doivent être systématiquement bouclés lorsque le véhicule est en marche, même en cas de courts trajets. Chaque harnais doit être utilisé par une seule personne. Il NE doit PAS être utilisé pour attacher un enfant seul ou assis sur les genoux d'un adulte. Aucun harnais, même si conçu et réalisé avec le plus grand soin, n'est en mesure de protéger l'utilisateur contre tous les dangers et les accidents qui peuvent survenir pendant une compétition automobile ou en conduisant simplement sa voiture. Nous recommandons de confier le montage des harnais de sécurité à un personnel qualifié, en respectant scrupuleusement les instructions ci-contenues.
La société Sabelt S.p.a. ne saurait être tenue pour responsable en cas d'installation incorrecte. **Ne jamais percer, trafiquer, démonter ou déposer les composants du harnais de sécurité**.
En cas de doute, contacter **Sabelt Customer Care**.

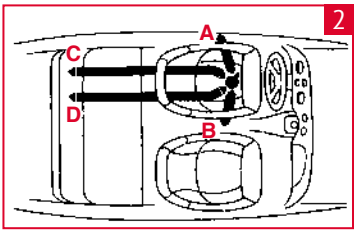
CHOIX DES POINTS D'ANCRAGE

Les recherches approfondies menées par Sabelt ont montré que le choix de l'emplacement des points d'ancrage et, par conséquent, le positionnement du harnais sur le corps de l'occupant, jouent un rôle clé dans l'efficacité du dispositif en cas d'accident.

C'est pourquoi Sabelt recommande d'utiliser les ancrages prévus par le constructeur du véhicule, dont l'emplacement est illustré dans le manuel utilisateur. D'autres points d'ancrage pourraient s'avérer trop faibles et lâcher en cas d'accident. Néanmoins, au cas où, pour l'installation de harnais homologués FIA, il sera nécessaire de réaliser des points d'ancrages supplémentaires par rapport à ceux prévus de série, ils devront être conformes aux standards FIA en vigueur à la date d'installation. En tout état de cause, les harnais installés devront respecter les angles précisés dans ce document.



Ancrages pour harnais de sécurité abdominal et bretelles 3 points



Ancrages pour harnais de sécurité abdominal et bretelles 4 points

Par exemple, l'on peut faire référence aux schémas ci-dessous (Figures 1 et 2) pour établir l'emplacement des points d'ancrage à bord des véhicules standard. Généralement, les ancrages (A-B) pour les sangles abdominales se trouvent respectivement de part et d'autre du siège, en sens longitudinal (en position symétrique pour les sièges gauche et droit). Pour les fixations (C) ou (C-D) des bretelles, utiliser les points d'ancrage inférieurs du siège arrière (généralement situés sous les assises arrière) ou une partie de l'arceau de sécurité.

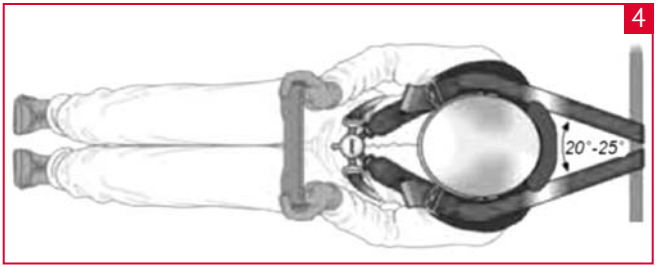
Le choix des points d'ancrage doit respecter le positionnement du harnais, comme illustré dans la Figure 3 ci-dessous:

- Bretelles: sur le buste et la clavicule, vers l'arrière et le bas, à 20° par rapport à la ligne horizontale;
- Sangles abdominales: sur la crête iliaque du bassin, vers l'arrière et le bas, à 60°+/-10° par rapport à la ligne horizontale pour les sièges verticaux et 80° +/- 10° pour le sièges inclinables;
- Sangles d'entrejambe: autour des cuisses, vers l'arrière et le bas, à 20° par rapport à la ligne horizontale.

Par ailleurs, afin d'éviter que les bretelles ne glissent des épaules, leurs points d'ancrage doivent être positionnés symétriquement par rapport à l'axe du siège et les sangles doivent former l'une par rapport à l'autre un angle d'environ 20°-25° (vues d'en haut), comme illustré dans la Figure 4 ci-dessous.

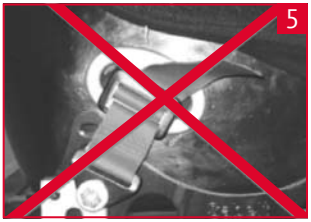
3

4

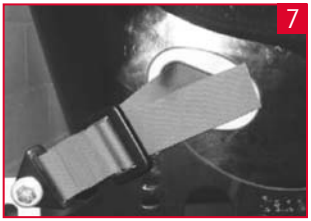


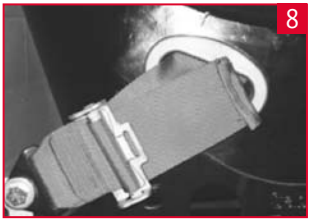
INSTALLATION ET MONTAGE

- Lors du montage et de l'utilisation, veiller à ne pas souiller le harnais avec de l'huile, de la graisse ou d'autres substances susceptibles de réduire son frottement au niveau des dispositifs de réglage; ne pas utiliser de détachants ou de solvants qui pourraient endommager le tissu du harnais.
- Aucune partie du harnais ne doit frotter ou être en contact avec des surfaces acérées ou coupantes (par exemple, tôle d'acier ou arêtes tranchantes); tous les éléments acérés qui pourraient entrer en contact avec le harnais doivent être protégés avec des profilés ou des caches en plastique, caoutchouc ou polyester.
- S'assurer que les composants du harnais, notamment ses dispositifs de réglage, ne sont pas en contact avec des parties rigides du siège, comme illustré dans les Figures 5 et 6 ci-dessous.



En effet, une orientation incorrecte des dispositifs de réglage pourrait provoquer le desserrage intempestif du harnais.
Une installation correcte (Figures 7 et 8 ci-dessous), c'est-à-dire sans contact avec des parties rigides du siège, permet au dispositif de réglage de fonctionner normalement et d'éviter le desserrage imprévu du harnais.



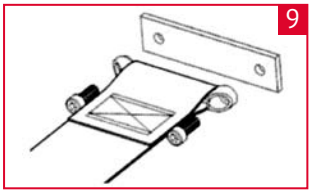


FIXATION DES SANGLES DU HARNAIS AUX POINTS D'ENCRAGE DU VEHICULE

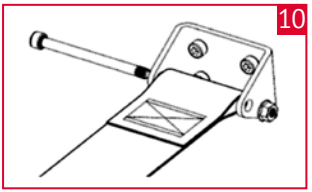
En fonction du modèle de harnais, il existe plusieurs types d'éléments de fixation, réglables (ils permettent de régler la longueur de la sangle) ou pas. Les fixations non réglables sont illustrées dans les Figures 9 à 15, tandis que les fixations réglables sont illustrées dans les Figures 16 à 21.
Quelle que soit leur typologie, tous les systèmes de fixation des harnais Sabelt sont conformes aux standards FIA 8853-2016 - 8853/98 - 8854/98 ou ECE 16, et ils peuvent être utilisés à condition qu'ils soient homologués avec leur harnais spécifique.

Avertissement: lors de l'installation de harnais FIA, se conformer aux spécifications illustrées dans le règlement sportif applicable.
La société Sabelt S.p.a. ne saurait être tenue pour responsable en cas de montage incorrect du harnais.

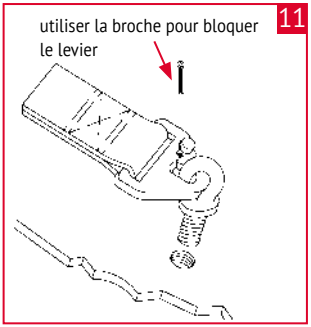
EXEMPLES DE FIXATIONS NON RÉGLABLES



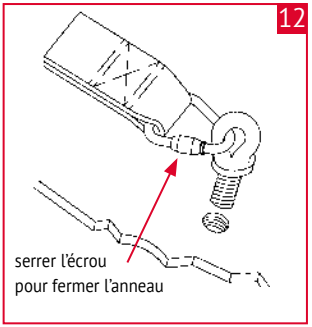
Boucle cousue avec "dog bone" vissé (non fourni)



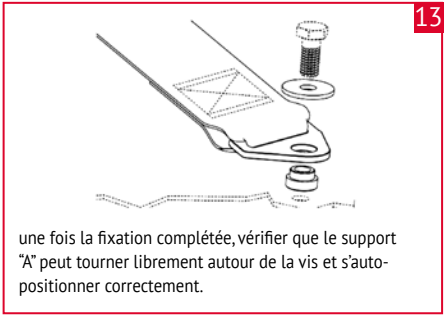
Boucle cousue avec broche (non fournie) et écrou



Mousqueton cousu



Crochet cousu

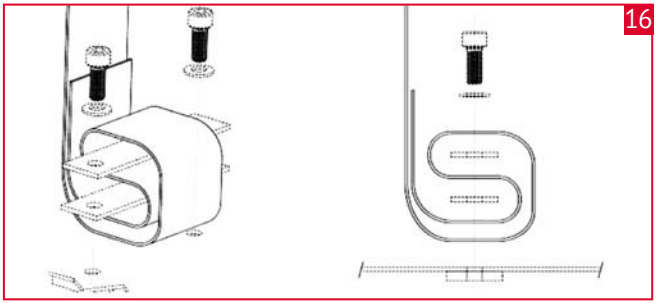


Support cousu (type P/n 00030183 A)

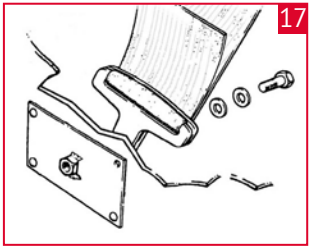
Support cousu
(P/n 400793)

Support cousu
(P/n CCST0008)

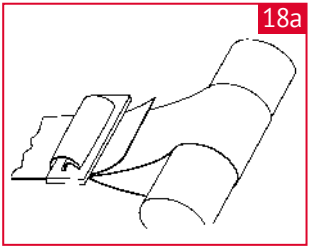
EXEMPLES DE FIXATIONS RÉGLABLES



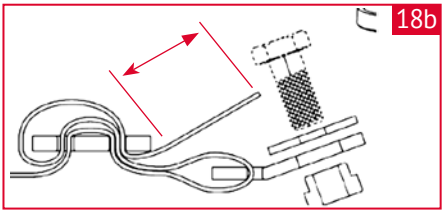
Doubles plaques



Boucle avec double support (type P/n TL130 ou similaire)



Boucle avec trois barrettes sur arceau de sécurité



Boucle avec trois barrettes sur arceau de sécurité longueur libre > 50 mm

Support (P/n 400793) avec trois barrettes

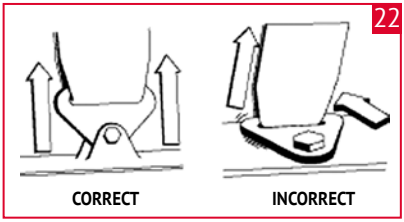
Support réglable (P/n CCST0006) (configuration harnais ECE)

Mousqueton avec trois barrettes (configuration harnais ECE)

Mousqueton avec trois barrettes (configuration harnais FIA)

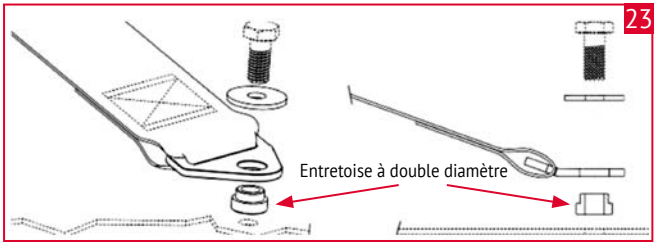
FIXATION DES SUPPORTS

Une fois fixés, les supports doivent être orientés de manière à ce que la direction de la charge se trouve alignée sur le plan du corps du support.
Autre recommandation : l'élément d'accrochage sur la voiture doit être constitué de deux ailettes parallèles entre lesquelles le support est inséré en maintenant un certain jeu, de façon à ce que, une fois vissé en place, il puisse s'orienter automatiquement en fonction de la direction de la charge.



Conditions de montage correctes (à gauche) et incorrectes (à droite)

Si l'élément d'accrochage sur la voiture ne peut être constitué de deux ailettes parallèles, il doit y avoir une entretoise suffisamment haute (placée entre le support et le crochet de la voiture), pour que le support puisse s'auto-positionner correctement en fonction de la direction de la charge.



Support de fixation avec vis et entretoise à double diamètre

VIS, RONDELLES ET COUPLES DE SERRAGE

Les vis doivent être réalisées dans des matériaux ayant une classe de résistance 8.8 ou supérieure.
Il est en outre essentiel que chaque vis soit accompagnée d'une rondelle en acier mesurant au moins 2 mm d'épaisseur. Une entretoise en acier suffisamment profonde doit être interposée entre le support de fixation du harnais et le dispositif de fixation de la voiture, de manière à ce que le support puisse s'auto-positionner correctement en fonction de la direction de la charge.

Couples de serrage des vis :
- 24Nm pour les vis M8;
- 40Nm pour les vis 7/16" ou M10;
- 70Nm pour les vis 1/2" ou M12;
- 100Nm pour les vis 9/16" ou M14.

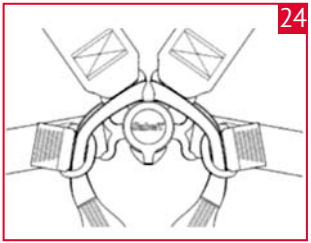
COMMENT ATTACHER LE HARNAIS DE SECURITE

A) Harnais "Saloon" ou "Formula"

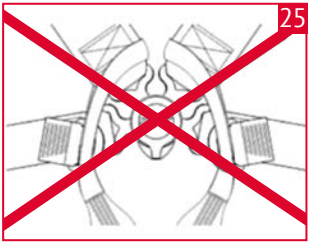
Saisir la boucle du harnais et vérifier que le levier de déblocage des languettes est en position de sécurité (avec la pointe orientée vers le bas), c'est-à-dire fermé (si tel n'est pas le cas, le languettes ne seront pas verrouillées sur la boucle). Avec l'autre mais, insérer les languettes du harnais dans les fentes correspondantes des boucles, l'une après l'autre, jusqu'à entendre un déclic métallique indiquant que les languettes sont bien accrochées.

Si les sangles d'entrejambe sont du type 'Formula' (voir Fig. 24) et sont donc maintenues dans leur position correcte par les languettes des bretelles, veiller à positionner correctement la boucle terminale du bouton des sangles d'entrejambe (voir Fig. 24, montage correct). En d'autres termes, elle doit se situer entre les bretelles et la boucle, non au-delà de la languette sur la courroie de la bretelle (voir Fig. 13, montage incorrect).

Vérifier que les sangles ne sont pas tordues.



Montage correct



Montage incorrect

B) Harnais "Clubman"

Insérer la languette du harnais dans la boucle : un déclic clairement audible indique que la boucle est correctement verrouillée. En attachant le harnais, vérifier que les sangles ne sont pas tordues.

REGLAGE DU HARNAIS DE SECURITE

Les dispositifs de réglage de la longueur des sangles du harnais doivent être utilisés comme suit:

Pour allonger une sangle

a) Dispositif de réglage illustré dans la Fig. 26: saisir le dispositif de réglage (a), le tourner d'environ 90° et tirer la sangle de manière à ce qu'elle glisse à l'intérieur

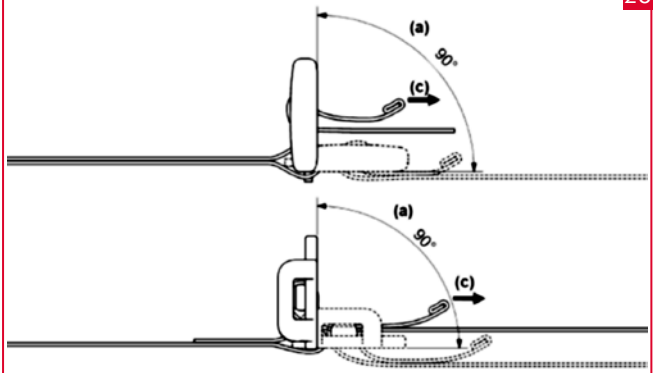
b) Dispositif de réglage illustré dans la Fig. 27: soulever le levier (b) dans la direction indiquée par la flèche et tirer la sangle de manière à ce qu'elle glisse à l'intérieur

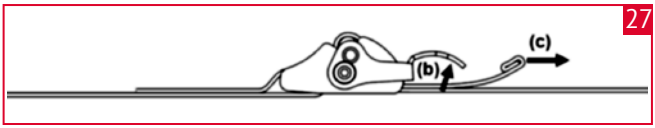
c) Dispositif de réglage (ou version avec languette réglable) illustré dans la Fig. 28: tourner la came (d) d'environ 90° dans la direction indiquée par la flèche et tirer la sangle de manière à ce qu'elle glisse à l'intérieur

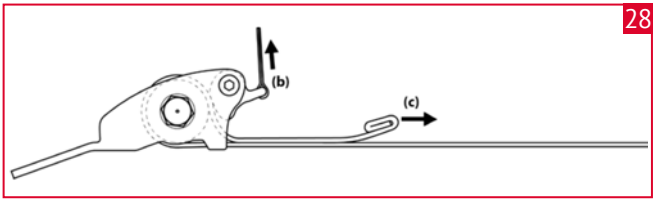
Pour raccourcir une sangle

Saisir l'extrémité libre (c) de la sangle en provenance du dispositif de réglage et tirer dans la direction de la flèche (voir Figures 26, 27 et 28).

26

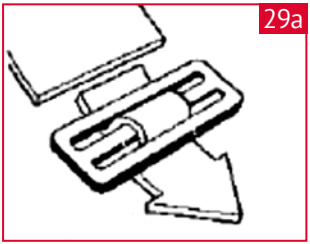




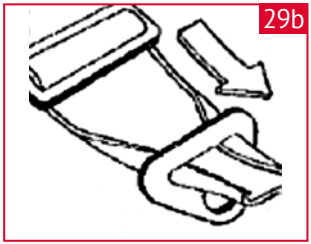


Dispositifs de réglage "trois barrettes" (Fig. 29 ci-dessous)
Les dispositifs de réglage "trois barrettes" doivent être positionnés le plus près possible des supports de fixation ou de l'arceau de sécurité.
Pour leur installation, procéder comme suit:

- phase 1): enrouler la sangle autour du pont central du dispositif de réglage;
- phase 2): insérer l'extrémité de la sangle à l'intérieur de la fente du support de fixation (ou autour de l'arceau de sécurité) et vérifier qu'elle dépasse d'au moins 250 mm;

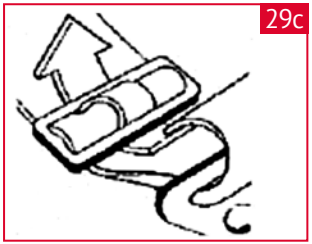


Phase 1

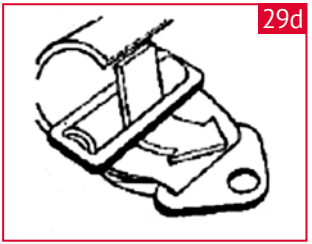


Phase 2

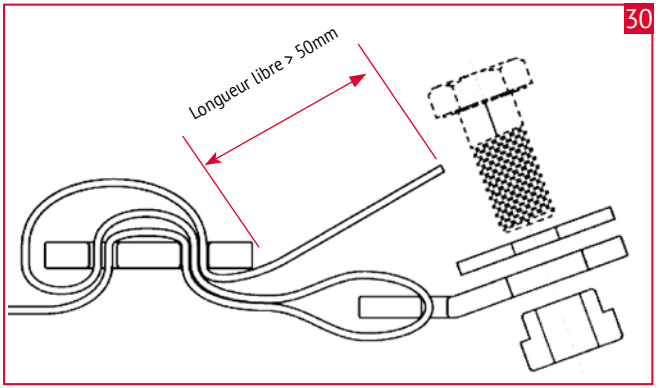
- phase 3): replier l'extrémité de la sangle vers l'arrière et l'enrouler de nouveau autour du pont central du dispositif de réglage;
- phase 4): replier l'extrémité de la sangle vers l'avant et l'insérer au-dessous du pont du dispositif de réglage, en veillant, qu'à la fin de la procédure, elle dépasse d'au moins 50 mm du dispositif de réglage (fig. 30).



Phase 3



Phase 4



Composant installé

SÉQUENCE DE RÉGLAGE DES SANGLES

a) Réglage des sangles abdominales

Agir sur les dispositifs de réglage du harnais ou sur ceux qui font partie du système d'accrochage sur la carrosserie de la voiture, de manière à ce que, une fois le réglage effectué, la boucle du harnais soit centrée par rapport aux hanches du conducteur et que l'ensemble du harnais soit le plus tendu et le plus confortable possible.

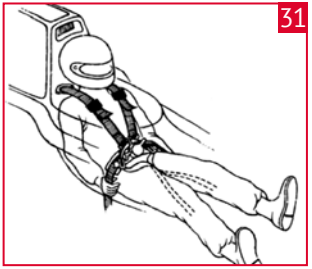
b) Réglage des sangles d'entrejambe

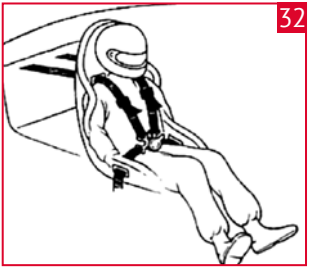
Agir sur les dispositifs de réglage du harnais ou sur ceux qui font partie du système d'accrochage sur la carrosserie de la voiture, de manière à ce que, une fois le protège-cuisses attaché, la sangle soit correctement tendue sans gêner le conducteur.

c) Réglage des bretelles

Agir sur les dispositifs de réglage des bretelles de manière à les attacher sans tirer sur les sangles abdominales. Chacune des deux bretelles doit être réglé indépendamment de l'autre. Au terme de l'opération, le dispositif de réglage ne doit pas se trouver au niveau de la clavicule, mais plus bas, sur le buste. Pour y parvenir, agir aussi sur le dispositif de rétraction des bretelles (si prévu).

Pour la sécurité du conducteur, il est important que les sangles abdominales soient positionnées correctement, au-dessus de la crête iliaque du bassin (voir Figures 31 et 32).





COMMENT DETACHER LE HARNAIS DE SECURITE

Harnais "Saloon" ou "Formula"
Tourner le levier de déblocage jusqu'à en fin de course, en position ouverte. La languettes sont éjectées simultanément (sauf une, qui reste toujours raccordée aux boucles), en libérant le conducteur du harnais. Le levier de déblocage demeure en position ouverte tant que le conducteur ne le tourne pas en sens inverse.

Harnais Clubman
Appuyer sur le bouton rouge présent sur la boucle : la languette du harnais sera automatiquement éjectée de la boucle.

ENTRETIEN

Nettoyage
Pour nettoyer le harnais, frotter les sangles avec une éponge imbibée d'eau savonneuse. Ne pas utiliser d'eau de Javel ou de teintures, sous peine de réduire les propriétés intrinsèques du tissu.

Avertissements importants
S'assurer que les tissus ne frottent pas contre des arêtes vives ou des bords tranchants du siège ou de la carrosserie.
Vérifier périodiquement le fonctionnement du harnais et de ses composants.
Tout harnais ayant été endommagé (entailles ou effilochage) ou utilisé à bord d'une voiture impliquée dans un accident doit être immédiatement remplacé.
En cas d'accident, il est recommandé de vérifier que les points d'ancrage dans la voiture ne sont pas endommagés.
Ne modifier en aucune manière la configuration du harnais (par exemple, en ajoutant/retirant une sangle, etc.).
Le harnais est destiné à être utilisé par des adultes.

GARANTIE

Les harnais **Sabelt** sont garantis contre les vices de fabrication pendant **24 mois à compter de leur livraison**, conformément à la **Directive UE 99/44** (*).

En cas de défauts constatés pendant cette période de validité, la garantie couvre le remplacement ou la réparation gratuite du harnais.

La garantie sera annulée en cas de montage ou d'utilisation inappropriés du harnais et d'opérations d'entretien non conformes aux instructions contenues dans le présent manuel.

A noter que, comme le prescrit la loi, cette garantie est accordée à l'utilisateur par le Concessionnaire qui lui a vendu le harnais et qui doit être contacté en cas de nécessité.

(*) Dans certains pays, la période de validité de la garantie peut être différente; dans ce cas, la période appliquée sera celle prévue par les lois en vigueur dans le pays en question.

DE

BENUTZERHANDBUCH

SICHERHEITSGURTE

mit FIA- bzw. ECE-Zulassung

Zunächst einmal möchten wir Ihnen danken, dass Sie sich für Sicherheitsgurte von Sabelt entschieden haben. Je nach Modell kann es sich bei Ihrem Sicherheitsgurt um eine „Saloon-" oder „Formula"-Ausführung mit FIA-Zulassung (8853-2016 - 8853/98 - 8854/98 Standard) bzw. um eine „Clubman"-Ausführung mit ECE-Zulassung (UNECE-Regelung Nr. 16 – für die allgemeine Verwendung in Kraftfahrzeugen) handeln.

Wenn Ihr Sicherheitsgurt nach den FIA-Standards homologiert ist, eignet er sich für den professionellen Einsatz in FIA-Rennen, darf aber nicht in Fahrzeuge eingebaut werden, die für den öffentlichen Straßenverkehr zugelassen sind.

Ist Ihr Sicherheitsgurt nach ECE zugelassen, darf er nicht bei FIA-Rennen eingesetzt werden, sondern ist für den Einbau in Kraftfahrzeuge für die Nutzung auf öffentlichen Straßen bestimmt, und zwar gemäß den einschlägigen Gesetzen des Landes, in dem er verwendet wird.

Ob Ihre Sicherheitsgurte nach den FIA- oder ECE-Standards homologiert sind, erkennen Sie an dem Homologationslabel auf dem Beckengurt.

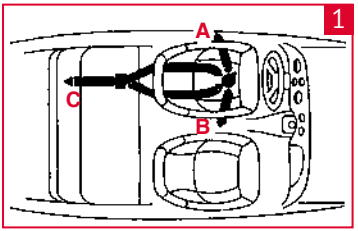
Wenn es sich um eine ECE-Zulassung handelt, finden Sie eine „Exx"-Bezeichnung, bei einem nach FIA-Standards zugelassenen Gurt dagegen „Fia – xxx". Um die Qualität Ihres Gurtes zu wahren und sicherheitsbeeinträchtigenden Leistungsverlusten vorzubeugen, verlassen wir uns auf Ihre Mithilfe. Bitte lesen Sie dieses Handbuch sorgfältig durch. Sollten irgendwelche Fragen oder Zweifel haben, setzen Sie sich bitte mit dem Sabelt Customer Care unter der Rufnummer 011-6477911 oder per E-Mail an die Adresse info@sabelt. in Verbindung.

Nach FIA-Standards homologierte Sicherheitsgurte von **Sabelt** sind für die ausschließliche Verwendung in Rennsportfahrzeugen konzipiert.
Jede davon abweichende Verwendung, die in Karts inbegriffen, ist untersagt.
Sabelt-Sicherheitsgurte (ob mit **FIA- oder ECE-Zulassung**) müssen immer angelegt werden, wenn das Fahrzeug in Bewegung ist – das gilt auch für kurze Fahrten.
Jeder Sicherheitsgurtsatz darf nur von einer Person zur Zeit getragen werden. Er darf WEDER zum Anschnallen eines Kindes allein NOCH eines auf dem Schoß eines Erwachsenen sitzenden Kindes verwendet werden.
So akkurat und präzise ein Sicherheitsgurt auch konzipiert und gebaut sein mag, gibt es keinen Gurt, der seinen Verwender gegen alle Gefahren/Unfälle, die beim Fahren des Fahrzeugs oder bei einem Rennen eintreten/geschehen können, zu schützen vermag.
Es wird empfohlen, die Sicherheitsgurte nur von erfahrenen Mechanikern und durch genaue Befolgung der Hinweise in diesem Handbuch montieren zu lassen.
Bei unsachgemäßer Montage übernimmt Sabelt S.p.a. keinerlei Haftung.
Es ist in jedem Fall untersagt, irgendein Bestandteil des Sicherheitsgurtes zu perforieren, zu manipulieren, zu zerlegen oder zu entfernen!

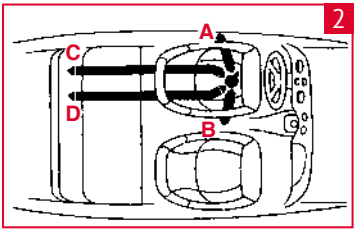
Wenn Sie irgendwelche Zweifel haben, setzen Sie sich bitte mit dem **Sabelt Customer Care** in Verbindung.

WAHL DER VERANKERUNGSPUNKTE

Von Sabelt durchgeführte vertiefende Experimente haben gezeigt, dass die Wahl der Position der Gurtverankerungen und, demzufolge, der Gurtverlauf über den Körper des Insassen, für die Wirksamkeit des Sicherheitsgurtes bei Unfällen von entscheidender Bedeutung ist. Daher empfiehlt Sabelt die Nutzung der vom Fahrzeughersteller vorgesehenen Verankerungen, wie in der Betriebsanleitung angegeben: Anderweitige Verankerungspunkte könnten nicht resistent genug sein und bei einem Unfall nachgeben. Für den Fall, dass beim Einbau von Gurten mit FIA-Zulassung neben den standardmäßig vorgesehenen Gurtverankerungen das Anbringen von zusätzlichen Verankerungspunkten an der Karosserie notwendig werden sollte, müssen selbige die zum Montagezeitpunkt geltenden FIA-Standards erfüllen und, in jedem Fall, mit den in diesem Dokument genannten Winkeln übereinstimmen.



3-Punkt-Becken- und Schultergurtverankerungen



4-Punkt-Becken- und Schultergurtverankerungen

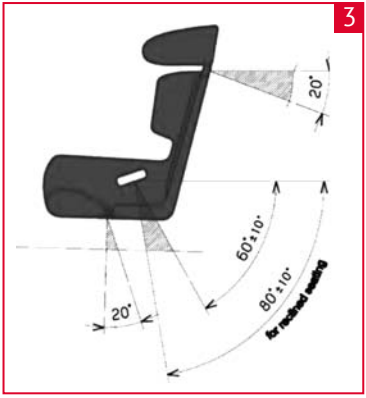
Als Beispiel hierfür verweisen wir auf die nachstehenden Abbildungen (1 und 2) zur Bestimmung der Position der Verankerungspunkte bei Standardfahrzeugen: Im Normalfall befindet sich die eine der Verankerungen (A - B) des Beckengurts zur Rechten, üblicherweise am Sitz, und die andere auf der linken Fahrzeuglängsseite (für den Sitz links, und spiegelgleich für den auf der rechten Seite); für die Verankerung (C) bzw. Verankerungen (C - D) der Schultergurte sind die unteren Verankerungen der Sicherheitsgurte an den Rücksitzen (diese befinden sich für gewöhnlich unter dem Sitzpolster im Fond) oder ein Teil des Überrollbügels zu verwenden.

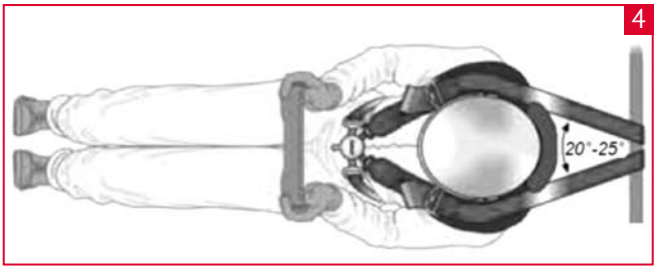
Die Wahl der Verankerungspunkte muss außerdem dem optimalen Gurtverlauf, wie in nachstehender Abb. 3 aufgezeigt, Rechnung tragen:

- Schultergurte: auf Brust- und Schlüsselbein und nach hinten und nach unten bis max. 20 ° zur Horizontalen;
- Beckengurte: auf dem Beckenkamm und nach hinten und nach unten um 60 ° +/- 10 ° zur Horizontalen für vertikale Sitze und 80 ° +/- 10 ° für verstellbare Sitze;
- Schrittgurte: um die Oberschenkel und nach hinten und nach unten bis max. 20 ° zur Horizontalen.

Um zu verhindern, dass die Schultergurte seitlich von den Schultern rutschen, wird empfohlen, ihre Verankerungspunkte symmetrisch zur Sitzachse zu positionieren, sodass sie dazwischen einen Winkel von etwa 20 ° - 25 ° (aus der Draufsicht), wie in nachstehender Abb. 4 gezeigt, auf Seite 62.

3

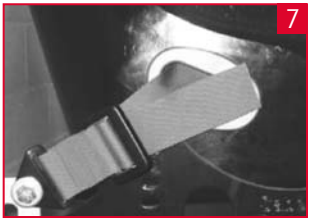


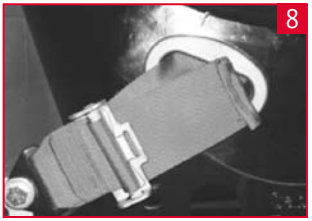


INSTALLATION UND MONTAGE

- Achten Sie bei der Montage und Benutzung darauf, dass der Sicherheitsgurt nicht durch Öl, Fett oder Substanzen verunreinigt wird, die seine Reibung auf Höhe der Versteller verringern oder das Gewebe des Sicherheitsgurtes, beispielsweise durch Verwendung von Fleckentferner oder Lösungsmittel, beschädigen könnten.
- Kein Bestandteil des Sicherheitsgurtes darf mit scharfen Oberflächen, wie Stahlblech oder scharfen Kanten, in Berührung kommen oder dagegen scheuern; spitze oder scharfkantige Gegenstände, die mit den Gurten Kontakt haben, müssen durch Kunststoffprofile, Gummipolster oder Polyesterwattierungen geschützt werden.
- Stellen Sie sicher, dass die Befestigungsbeschläge der Gurte und insbesondere die Versteller nicht mit starren Sitzteilen, wie in Abb. 5 und 6 dargestellt, in Berührung kommen.

Eine falsche Ausrichtung der Verstellmechanismen kann dazu führen, dass der Gurt sich versehentlich lockert oder löst. Ein korrekter Einbau, wie in Abb. 7 und 8 dargestellt, d.h., ohne mit starren Sitzteilen in Berührung zu kommen, sorgt dafür, dass die Versteller vorschriftsmäßig funktionieren und der Gurt sich nicht plötzlich löst.



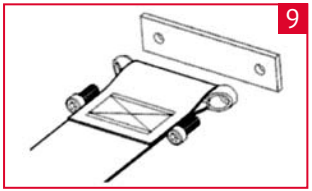


BEFESTIGUNG DER GURTBÄNDER AN DEN VERANKERUNGSPUNKTEN DES FAHRZEUGS

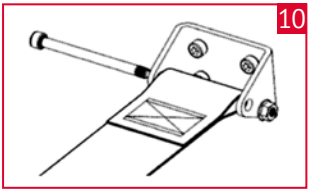
Je nach Gurtmodell gibt es verschiedene Arten von Befestigungselementen: einige sind nicht verstellbar, d.h. sie lassen das Einstellen der Gurtlänge nicht zu, andere hingegen sind regulierbar, was heißt, dass die Länge des Gurtes verändert werden kann. Die Befestigung des ersten Typs (nicht verstellbar) wird in den Abb. 9 bis 15 aufgezeigt, die des zweiten Typs (verstellbar) in den Abb. 16 bis 21.
In jedem Fall gehen alle Befestigungssysteme der verschiedenen Sabelt-Sicherheitsgurtmodelle mit den FIA-Standards 8853-2016 - 8853/98 - 8854/98 bzw. der UNECE-Regelung Nr. 16 konform und stehen zur Verwendung bereit, vorausgesetzt, sie sind zusammen mit dem spezifischen Sicherheitsgurt homologiert.

Warnhinweis: Befolgen Sie beim Einbau der FIA-Gurte bitte die in den einschlägigen Wettkampfbestimmungen genannten Spezifikationen.
Bei unsachgemäßer Montage des Gurtes übernimmt Sabelt s.p.a. keinerlei Haftung.

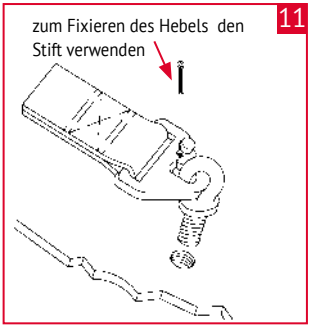
BEISPIELE VON NICHT VERSTELLBAREN BEFESTIGUNGEN



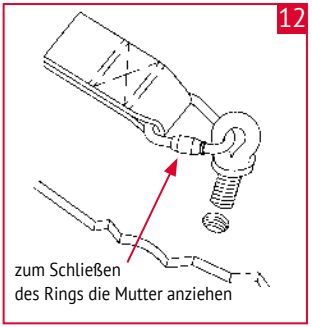
Abgenähte Schlaufe mit geschraubtem „Dog Bone“ (nicht im Lieferumfang enthalten)



Abgenähte Schlaufe mit Stift (nicht im Lieferumfang enthalten) und Mutter



Abgenähter Karabinerhaken



Abgenähter Haken

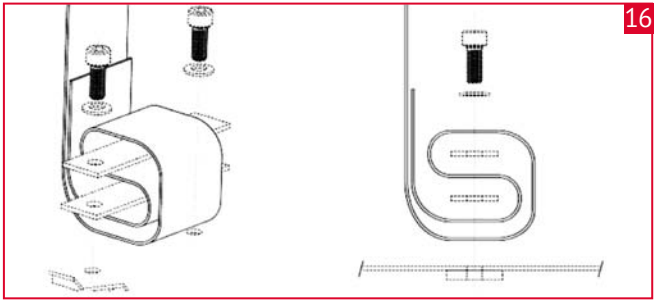
sicherstellen, dass die Lasche „A" nach erfolgter Befestigung mühelos um die Schraube drehen und sich damit selbstständig korrekt positionieren kann.

Abgenähte Lasche (Typ Art.-Nr. 00030183 A)

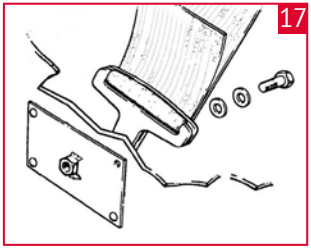
Abgenähte Lasche (Art.-Nr. 400793)

Abgenähte Lasche (Art.-Nr. CCST0008)

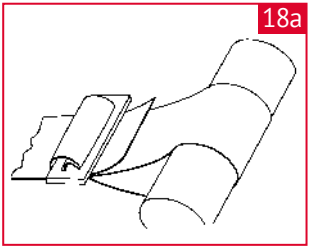
BEISPIELE VON VERSTELLBAREN BEFESTIGUNGEN



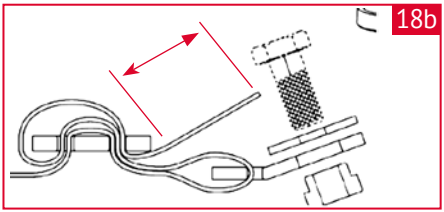
Doppelplatten



Schlaufen mit Doppellasche
(Typ Art.-Nr. TL130 oder vergleichbar)



Schlaufe mit 3-Stegschieber
an Überrollbügel



Schlaufe mit 3-Stegschieber an Überrollbügel Freie Länge > 50 mm

Lasche (Art.-Nr. 400793)
mit 3-Stegschieber

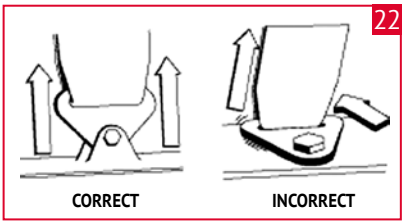
Verstellbare Lasche
(Art.-Nr. CCST0006)
(ECE-Gurtkonfiguration)

Karabinerhaken
mit 3-Stegschieber
(ECE-Gurtkonfiguration)

Karabinerhaken
mit 3-Stegschieber
(FIA-Gurtkonfiguration)

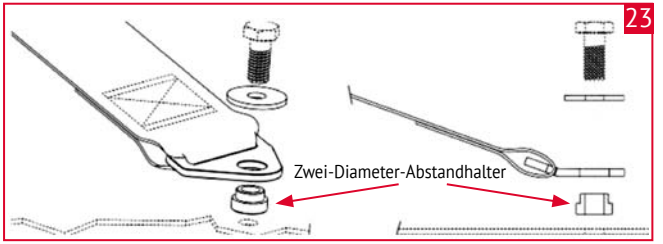
BEFESTIGUNG DER LASCHEN

Die befestigten Laschen müssen so ausgerichtet sein, dass die Lastrichtung mit der Fläche des Laschenkorpus übereinstimmt. Auch sollte das fahrzeugseitige Anschlusselement möglichst aus zwei parallelen Stegen bestehen, zwischen welche die Lasche eingeführt wird und wo sie ein gewisses Spiel hat, um sich, nachdem sie einmal verschraubt ist, je nach Lastrichtung ausrichten zu können.



Korrekter (links) und falscher Montagezustand (rechts)

Wenn das fahrzeugseitige Anschlusselement nicht aus zwei parallelen Stegen bestehen kann, ist ein angemessen hoher Abstandhalter erforderlich (der zwischen der Lasche und dem fahrzeugseitigen Haken positioniert werden muss), sodass die Lasche sich entsprechend der Lastrichtung selbstständig korrekt ausrichten kann.



Befestigungslasche mit Schraube und Zwei-Diameter-Abstandhalter

SCHRAUBEN, UNTERLEGSCHEIBEN UND ANZIEHDREHMOMENTE

Schrauben müssen aus Werkstoffen der Festigkeitsklasse 8.8 oder höher gefertigt sein.
Auch ist es unbedingt notwendig, dass jede Schraube zusammen mit einer mindestens 2 mm dicken Stahlunterlegscheibe geliefert wird. Ferner ist ein angemessen tiefer Abstandhalter aus Stahl zwischen die Gurtbefestigungslasche und das fahrzeugseitige Befestigungselement zu platzieren, sodass die Lasche sich entsprechend der Lastrichtung selbstständig korrekt positionieren kann.

Im Folgenden die Schraubenanzugsmomente:
- 24 Nm für M8 Durchmesser Schrauben;
- 40 Nm für 7/16" oder M10 Durchmesser Schrauben;
- 70 Nm für 1/2" oder M12 Durchmesser Schrauben;
- 100 Nm für 9/16" oder M14 Durchmesser Schrauben

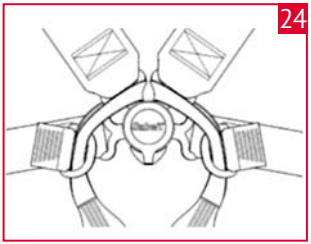
ANLEGEN IHRES SICHERHEITSGURTES

A) „Saloon"- oder „Formula"-Gurt

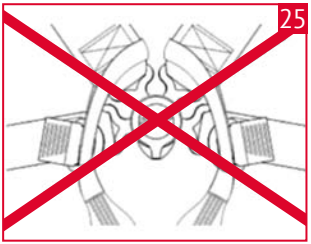
Halten Sie das Gurtschloss fest und stellen Sie sicher, dass sich der Gurtzungen-Auslösehebel in der Sicherheitsposition befindet (mit nach unten gerichteter Spitze), d.h. er muss geschlossen sein (sollte das nicht der Fall sein, klinken die Gurtzungen nicht in das Schloss ein). Führen Sie mit der anderen Hand die Gurtzungen eine nach der anderen in die jeweiligen Gurtschlösser ein, bis Sie das metallische Klicken vernehmen, das davon zeugt, dass die Gurtzungen eingerastet sind.

Wenn die Schrittgurte vom Typ ‚Formula' (siehe Abb. 24) sind, das heißt, ihre korrekte Position durch die Gurtzungen der Schultergurte sichergestellt wird, geben Sie darauf Acht, den End-Button-Loop des Schrittgurtes korrekt zu positionieren (siehe Abb. 24, korrekte Montage): Er muss sich zwischen den Schultergurten und dem Gurtschloss befinden und nicht außerhalb der Gurtzunge auf dem Gurtband des Schultergurtes (siehe Abb. 13, falsche Montage).

Stellen Sie sicher, dass die Gurtbänder nicht verdreht sind.



Korrekte Montage



Falsche Montage

B) „Clubman"-Gurt

Die Gurtzunge des Sicherheitsgurtes in das Schloss schieben: ein klar vernehmbarer „Klick" gibt Ihnen Gewissheit, dass das Schloss korrekt verriegelt ist. Achten Sie beim Anlegen des Gurtes darauf, dass das Gurtband nicht verdreht.

VERSTELLEN IHRES GURTES

Die zum Einstellen der Gurtbandlänge eingesetzten Systeme heißen Versteller und sind folgendermaßen zu verwenden:

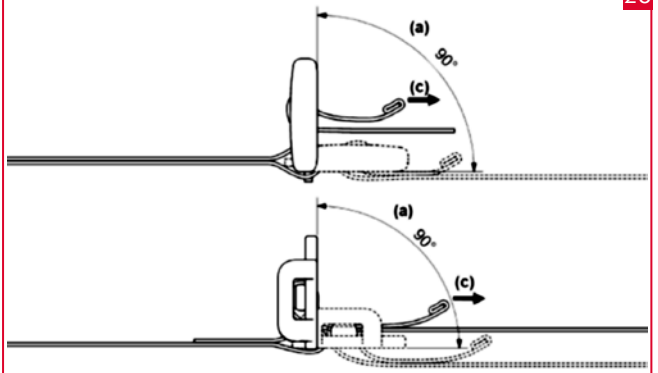
Verlängern des Gurtbandes

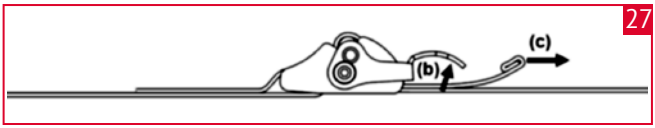
a) Versteller gemäß Abb. 26: den Versteller (a) in die Hand nehmen, ihn um etwa 90 ° drehen und so am Gurtband ziehen, dass es hineingleitet
b) Versteller gemäß Abb. 27: den Hebel (b) in die vom Pfeil vorgegebene Richtung ziehen und so am Gurtband ziehen, dass es hineingleitet
c) Versteller (oder in der Version mit verstellbarer Gurtzunge) gemäß Abb. 28: den Cam (d) um etwa 90 ° in die vom Pfeil gezeigte Richtung drehen und so am Gurtband ziehen, dass es hineingleitet

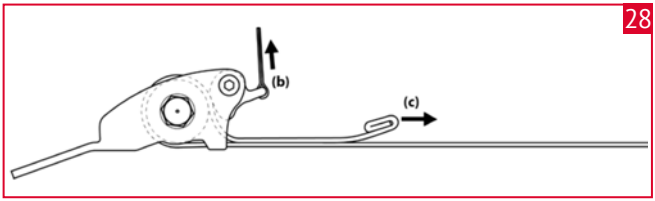
Verkürzen des Gurtbandes

Das aus dem Versteller austretende lose Gurtbandende nehmen und in die vom Pfeil vorgegebene Richtung (siehe Abb. 26, 27 und 28) ziehen.

26





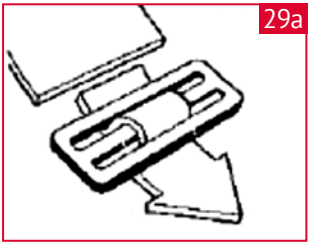


3-Stegschieber (Abb. 29 unten)

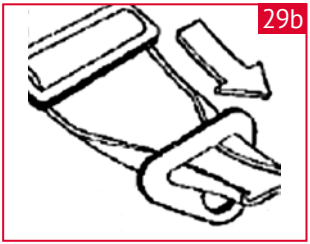
Die 3-Stegschieber sind so nahe wie möglich an den Befestigungslaschen oder am Überrollbügel zu positionieren.

Sie müssen nach den im Folgenden beschriebenen Vier-Phasen-Schema installiert werden:

- Phase 1): Das Gurtbandende durch den Mittelsteg des Verstellers ziehen;
- Phase 2): Das Ende des Gurtbandes in den Schlitz der Befestigungslasche einführen (oder um den Überrollbügel herumführen) und darauf achten, dass es mindestens 250 mm herausragt;

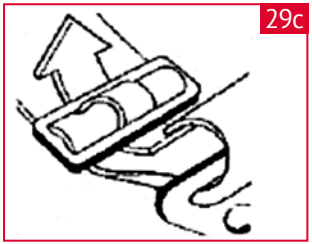


Phase 1

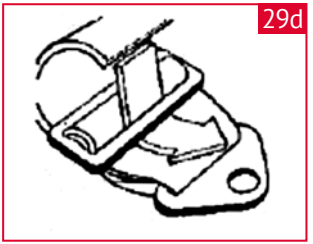


Phase 2

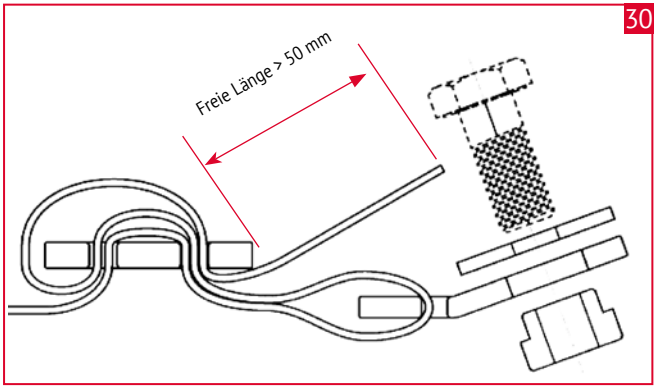
- Phase 3): Das Ende des Gurtbandes zurückführen und es wieder um den Mittelsteg des Verstellers schlaufen;
- Phase 4): Das Gurtbandende nach vorn umlegen und es unterhalb des Steges des Verstellers durchführen, wobei sicherzustellen ist, dass es am Ende des Vorgangs mindestens 50 mm über den Versteller herausragt (Abb. 30).



Phase 3



Phase 4



Installierte Komponente

GURTEINSTELLUNGSFOLGE

a) Einstellen der Beckengurte

Den Versteller oder die Verstellvorrichtungen, die zum Verankerungssystem der Karosserie gehören, so betätigen, dass sich das Gurtschloss nach erfolgter Einstellung mittig zwischen den Hüften des Fahrers befindet und der Gurt im Ganzen so gespannt und so komfortabel wie möglich sitzt.

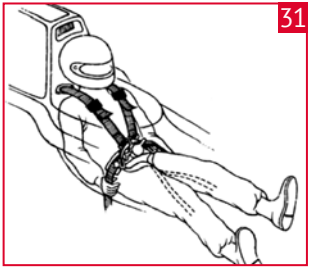
b) Einstellen der Schrittgurte

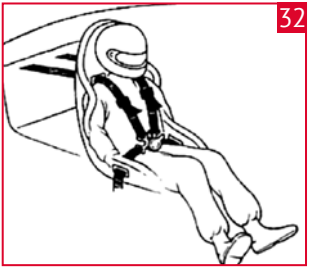
Die Versteller oder die Verstellvorrichtungen, die zum Verankerungssystem der Karosserie gehören, so regulieren, dass der Gurt, nachdem das Oberschenkelpolster gesichert ist, hinlänglich gespannt ist, ohne den Fahrer zu stören.

c) Einstellen der Schultergurte

Die Versteller sind so zu regulieren, dass die Schultergurte angelegt sind, ohne die Beckengurte nach oben zu ziehen. Beide Gurte müssen jeweils unabhängig voneinander eingestellt werden und zwar so, dass sich der Versteller nach beendeter Regulierung nicht auf der Höhe des Schlüsselbeins befindet, sondern weiter unten, auf der Brust. Dazu auch den rückwärtigen Schultergurtversteller, sofern vorhanden, betätigen.

Zwecks Gewährleistung der Sicherheit des Fahrers, ist es wichtig, dass die Beckengurte korrekt positioniert sind, d.h. oberhalb des Beckenkamms (siehe Abb. 31 und 32).





LÖSEN DES SICHERHEITSGURTES

„Saloon-" oder „Formula-"Gurt
Den Auslösehebel vollständig in die Öffnungsstellung drehen. Die Gurtzungen werden gleichzeitig ausgestoßen (mit Ausnahme von Ausführungen, die permanent mit den Gurtschlössern verbunden bleiben) und damit der Fahrer vom Gurt befreit. Der Auslösehebel verbleibt in der geöffneten Stellung, bis er vom Fahrer wieder in die entgegengesetzte Richtung gedreht wird.

Clubman-Gurt
Auf die rote Taste am Gurtschloss drücken: die Zunge des Gurtzeugs wird automatisch aus dem Gurtschloss ausgestoßen.

WARTUNGSVORSCHRIFTEN

Reinigung
Zum Reinigen des Gurtzeugs, das Gurtband mit einem in heißes Seifenwasser getauchten Schwamm abreiben. Den Sicherheitsgurt weder bleichen noch färben, da die intrinsischen Eigenschaften des Gewebes sonst beeinträchtigt werden könnten.

Warnhinweise
Achten Sie darauf, dass das Gewebe nicht gegen scharfe Ecken oder Kanten des Sitzes oder der Karosserie scheuert.
Die Effizienz des Sicherheitsgurtes und seiner Komponenten regelmäßig kontrollieren.
Sicherheitsgurte, die Beschädigungen (wie Anrisse, Schnitte oder Ausfaserungen) aufweisen oder in einem Fahrzeug benutzt worden sind, das in einen Unfall verwickelt wurde, müssen unverzüglich ausgetauscht werden. Bei einem Unfall empfiehlt es sich sicherzustellen, dass die Verankerungspunkte des Fahrzeugs keinen Schaden genommen haben.
Nehmen Sie keinerlei Änderung an der Konfiguration des Sicherheitsgurtes vor (wie einen Gurt hinzufügen oder entfernen usw.).
Der Sicherheitsgurt ist für die Nutzung durch und die Anpassung an erwachsene Personen bestimmt.

GARANTIE

Sabelt-Sicherheitsgurte sind für einen Zeitraum von **24 Monaten bei Lieferung** gegen Fabrikationsfehler garantiert und erfüllen damit die **EG-Richtlinie 99/44** (*).

Die Garantie sieht den Ersatz oder die kostenlose Reparatur des Gurtes vor, wenn Fabrikationsfehler innerhalb der oben genannten Zeitspanne offenkundig werden.

Wir weisen die Benutzer darauf hin, dass diese Garantie verfällt, sollten die Sicherheitsgurte nicht korrekt montiert oder verwendet werden, bzw. sollten sie Wartungsmaßnahmen unterzogen worden sein, die nicht mit den Anweisungen dieses Handbuchs konform gehen.

Bitte beachten Sie, dass diese Garantie, wie gesetzlich vorgeschrieben, den Benutzern vom Händler eingeräumt wird, der den Verkauf des Sicherheitsgurtes getätigt hat. Bei Bedarf wenden Sie sich bitte an Ihren zuständigen Händler.

(*) Die Garantiefrist kann in einigen Ländern abweichen; in einem solchen Fall gilt die durch die geltenden Rechtsvorschriften des betreffenden Landes vorgesehene Frist.

ES

MANUAL DEL USUARIO

ARNESES DE SEGURIDAD

FIA o ECE homologados

Sabelt 77

Antes que nada, quisiéramos agradecerle por haber elegido los arneses de seguridad Sabelt.

Según el modelo, su arnés de seguridad puede ser de tipo "Saloon" o "Fórmula" y, por lo tanto), homologado FIA (8853-2016 - 8853/98 - 8854/98 Estándar) o del tipo "Clubman" y, por lo tanto, homologado ECE (Reg. 16 - para uso general en automóviles)

Si su arnés de seguridad es homologado FIA, es idóneo para el uso profesional en las carreras FIA, pero no se puede montar en coches que circulan en carreteras públicas.

Si su arnés de seguridad es homologado ECE, no se puede utilizar en las carreras FIA, pero se puede montar en los vehículos que circulan en carreteras públicas, en conformidad con la legislación específica del país de uso.

Puede verificar si su arnés de seguridad es homologado FIA o ECE en la etiqueta de homologación en la correa inferior del arnés. Si su arnés de seguridad es homologado ECE observará la referencia "Ex", si es homologado FIA, encontrará la indicación "FIA – xxx".

Se requiere su ayuda para proteger la calidad de su arnés y evitar cualquier perjuicio en reducir su capacidad de seguridad. Se recomienda leer atentamente el presente manual y, en caso de duda, contactar con el Servicio de atención al cliente de Sabelt a través del siguiente número (+39) 011 64 77911 o escribir a la siguiente dirección info@sabelt.com

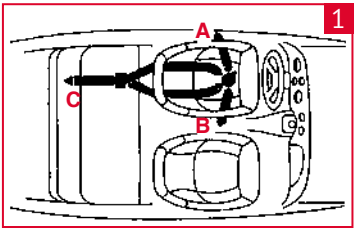
Los arneses de seguridad **Sabelt** homologados FIA han sido diseñados solo para el uso en vehículos de carrera.
Cualquier otro uso está prohibido, incluido el uso en kartings.
Se deben usar los arneses de seguridad **Sabelt** (ya sean homologados **FIA o ECE**) siempre que el vehículo este en movimiento – incluso en trayectos cortos. Cada set de arneses de seguridad debe ser utilizado solo por una persona. NO se debe usar para sujetar a niños solos o a un niño sentado en el regazo de un adulto.
Ningún arnés de seguridad, aunque haya sido diseñado y fabricado meticulosamente, podrá proteger a sus usuarios contra todos los peligros y accidentes que puedan ocurrir durante una carrera o la conducción de un vehículo.
Recomendamos que el montaje de los arneses de seguridad sea efectuado solo por instaladores expertos, cumpliendo escrupulosamente las instrucciones del presente manual.
Sabelt s.p.a- declina toda responsabilidad en caso de instalación incorrecta.

Está prohibido perforar, alterar, desmontar o extraer cualquier componente del arnés de seguridad.

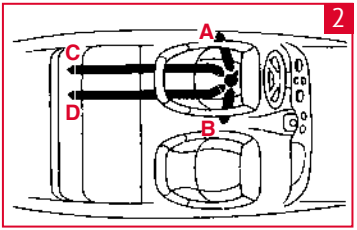
Para más información, se ruega contactar con el **Servicio de atención al cliente de Sabelt**.

ELECCIÓN DE LOS PUNTOS DE ANCLAJE

Los exhaustivos experimentos llevados a cabo por Sabelt han demostrado que la elección de la posición de los puntos de anclaje y, consecuentemente, el recorrido que sigue el arnés sobre el cuerpo del pasajero desempeña un rol importante en la efectividad del arnés de seguridad en caso de accidente. Por ello, Sabelt recomienda utilizar los anclajes suministrados por el fabricante del vehículo, como se indica en el manual del propietario: los demás puntos de anclaje pueden ser muy débiles y ceder en caso de accidente. Sin embargo, en caso de que, para la instalación de arneses homologados EMG fuera necesario crear puntos de anclaje adicionales en la carrocería, además de los montados como estándar en el vehículo, los mismos deben ser conformes a las disposiciones de los estándares FIA en vigor en la fecha de instalación y, de todos modos, los arneses instalados deben respetar los ángulos indicados en este documento.



3 puntos de anclajes del arnés de seguridad de las correas de los hombros y la inferior



4 puntos de anclajes del arnés de seguridad de las correas de los hombros y la inferior

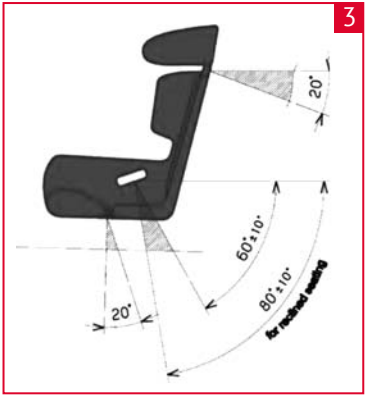
Como ejemplo, consultar los diagramas a continuación (Figs. 1 y 2) para determinar la ubicación de los puntos de anclajes en los vehículos estándar: normalmente los anclajes (A-B) para las correas inferiores se colocan uno a la derecha, generalmente en el asiento, y el otro a la izquierda longitudinal al vehículo (para el asiento de la izquierda y simétricamente para el de la derecha); para el anclaje (C) o los anclajes (C-D) para las correas de los hombros usar los anclajes inferiores de los arneses de los asientos traseros (generalmente situados debajo de los cojines traseros) o parte de la barra antivuelco.

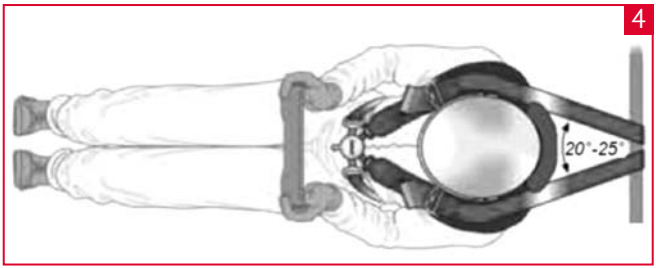
La elección de los puntos de anclaje debe respetar también el perfecto recorrido del arnés, como ilustra la Fig. 3 de abajo:

- Correas de los hombros: en el pecho y clavícula y hacia atrás y hacia abajo dentro de los 20° con respecto a la horizontal;
- Correas inferiores: en la cresta ilíaca de la pelvis y hacia atrás y hacia adelante a 60°+/-10° con respecto a la horizontal para los asientos verticales y 80° +/- 10° para los asientos reclinados;
- Correas de entrepierna: alrededor de los muslos y hacia atrás y hacia abajo dentro de los 20° con respecto a la horizontal.

Además, para evitar que las correas de los hombros se deslicen lateralmente, se recomienda que sus puntos de anclaje se coloquen de manera simétrica con respecto al eje del asiento y que entre ellos se forme un ángulo de aproximadamente 20°-25° (visto desde arriba), como ilustra la Fig. 4 en la página 82.

3

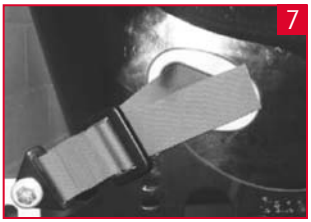


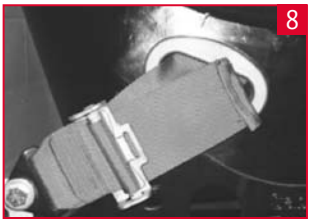


INSTALACIÓN Y MONTAJE

- Durante el montaje y uso, prestar atención a no ensuciar el arnés de seguridad con aceite, grasa o sustancias que podrían reducir la fricción en las zonas correspondientes a los reguladores o dañar la tela del arnés de seguridad usando, por ejemplo, disolventes o quitamanchas.
- Ninguna parte del arnés de seguridad debe rozar o estar en contacto con superficies cortantes o afiladas como bordes puntiagudos o láminas de acero; se debe proteger cualquier objeto cortante que haga contacto con los arneses con perfiles de plástico o almohadillas de poliéster o goma.
- Asegurarse de que las piezas metálicas del arnés y en particular, los reguladores no estén en contacto con las partes rígidas del asiento, como ilustran las Figs. 5 y 6 de abajo.

De hecho, la orientación inadecuada de los reguladores puede provocar aflojarse el arnés de forma accidental.
Una instalación correcta, como se ilustra en las Figs. 7 y 8 de abajo; es decir, sin contacto con las partes rígidas del asiento, permite el funcionamiento correcto del regulador y evita aflojarse el arnés de forma irregular.



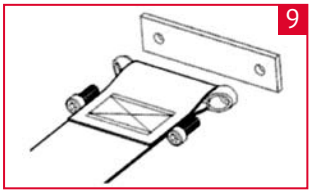


AJUSTE DE LAS CORREAS DEL ARNÉS DE SEGURIDAD A LOS PUNTOS DE ANCLAJE DEL VEHÍCULO

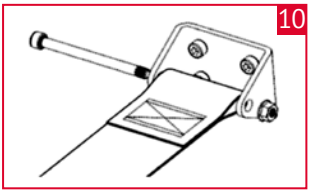
Según el modelo de arnés de seguridad existen diferentes tipos de elementos de ajuste: algunos no son regulables, ya que no permiten regular la longitud del arnés, otros son regulables, en particular, se puede variar la longitud del arnés. En las figs. 9 a 15 se ilustran los ajustes del primer tipo (no regulable), los del segundo tipo (regulable) en las figs. 16 a 21.
En cualquier caso, todos los sistemas de ajuste de los diferentes modelos de arneses de seguridad son conformes a los estándares FIA 8853-2016 - 8853/98 - 8854/98 o ECE 16 y se pueden usar siempre que sean homologados junto con el arnés de seguridad específico.

Advertencia: al instalar los arneses FIA, se ruega respetar las especificaciones establecidas en la regulación específica de competición.
Sabelt s.p.a. declina toda responsabilidad en caso de instalación incorrecta.

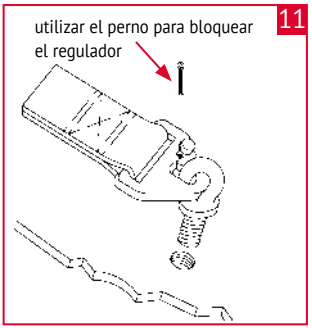
EJEMPLOS DE AJUSTES NO REGULABLES



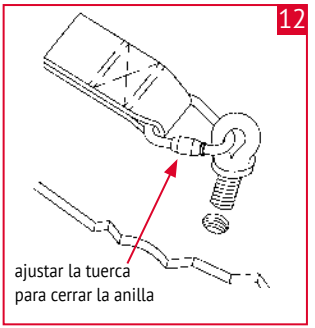
Bucle cosido tipo "dog bone" atornillado (no suministrado)



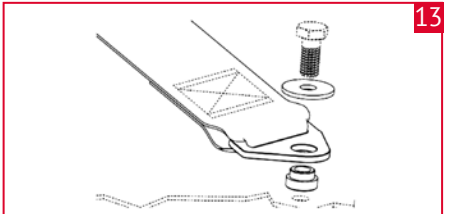
Bucle cosido con perno (no suministrado) y tuerca



Gancho de seguridad cosido



Gancho cosido



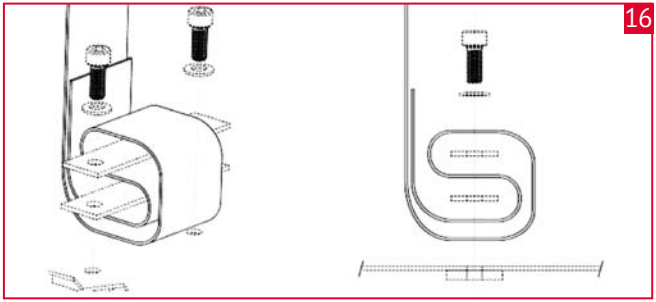
al finalizar el ajuste controlar que el soporte "A" gire fácilmente alrededor del tornillo para que se coloque en posición correctamente.

Soporte cosido (tipo P/n 00030183 A)

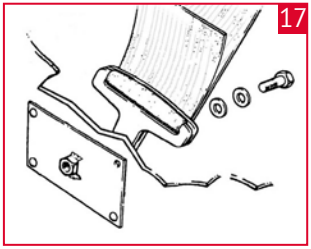
Soporte cosido
(P/n 400793)

Soporte cosido
(P/n CCST0008)

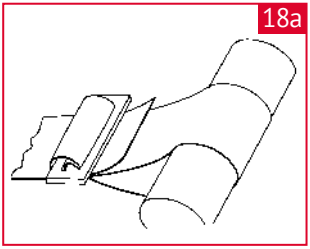
EJEMPLOS DE AJUSTES REGULABLES



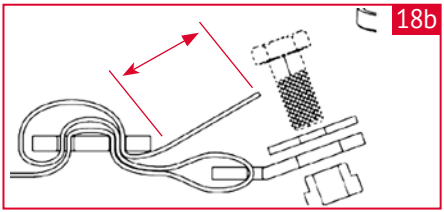
Placas dobles



Bucle con soporte doble
(tipo P/n TL130 o similar)



Bucle de tres barras en la barra antivuelco



Bucle de tres barras en la barra antivuelco longitud libre > 50 mm

Soporte (P/n 400793)
de tres barras

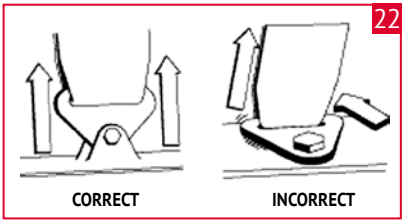
Soporte regulable
(P/n CCST0006)
(arnés con configuración ECE)

Gancho de presión de tres barras (arnés con configuración ECE)

Gancho de presión de tres barras (arnés con configuración FIA)

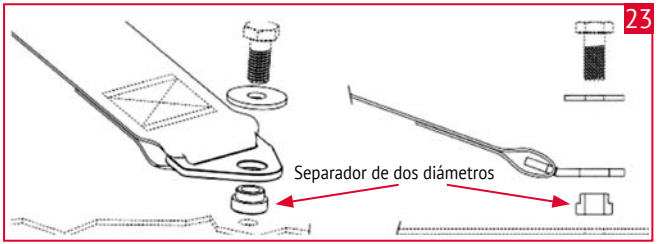
AJUSTE DE LOS SOPORTES

Cuando se ajustan los soportes se deben orientar de manera que la dirección de la carga coincida con el plano del cuerpo del soporte. Asimismo, se recomienda que el elemento de enganche en el vehículo tenga dos orejetas paralelas entre las cuales se introduce el soporte, con un espacio para que, una vez atornillado en su lugar, se pueda orientar de acuerdo con la dirección de la carga.



Condiciones de montaje correcto (izquierda) e incorrecto (derecho)

Si el elemento de enganche en el vehículo no puede ser realizado con dos orejetas paralelas, debe haber un separador de altura adecuada (situado entre el soporte y el gancho del vehículo) para que el soporte se coloque en posición correctamente según la dirección de la carga.



Ajuste del soporte con tornillo y separador de dos diámetros

TORNILLOS, ARANDELAS Y PAR DE AJUSTE

Los tornillos debe ser fabricados con materiales con clase de resistencia 8.8 o superior.
También es importante que cada tornillo tenga una arandela de acero con un espesor de al menos 2 mm. Se debe colocar también un separador de acero de espesor apropiado entre el soporte de ajuste del arnés y el enganche del vehículo para que el soporte se coloque correctamente según la dirección de la carga.

El par de ajuste de los tornillos debe ser:
- 24 Nm para tornillo de diámetro M8;
- 40 Nm para tornillos de diámetro 7/16" o M10;
- 70 Nm para tornillos de diámetro 1/2" o M12;
- 100 Nm para tornillos de diámetro 9/16" o M14.

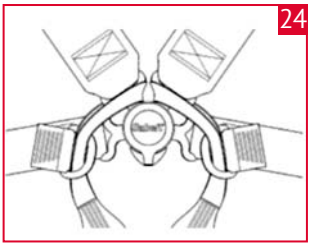
ABROCHADO DEL ARNÉS DE SEGURIDAD

A) Arnés "Saloon" o "Fórmula"

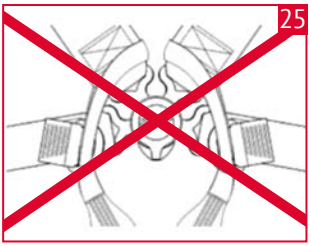
Sostener la hebilla del arnés y controlar que la palanca de liberación de la lengüeta esté en la posición de seguridad (con la punta girada hacia abajo), es decir, debe estar cerrada (de lo contrario, las lengüetas no se engancharán en la hebilla). Con la otra mano, introducir las lengüetas del arnés de seguridad en las correspondientes ranuras de la hebilla una después de la otra, hasta escuchar el clic metálico que indica que las lengüetas están enganchadas.

Si las correas de entrepierna son de tipo 'Fórmula' (ver fig. 24) y, por lo tanto, se mantienen en la posición correcta gracias a las lengüetas de las correas de los hombros, prestar atención a colocar correctamente el bucle de botón extremo de las correas de entrepierna (ver fig. 24, montaje correcto); en particular, debe estar situado entre las correas de los hombros y la hebilla y no superar la lengüeta en la membrana de la correa de los hombros (ver fig. 13, montaje incorrecto).

Comprobar que las correas no estén enredadas.



Korrekte Montage



Falsche Montage

B) Arnés "Clubman"

Abrochar la lengüeta del arnés de seguridad en la hebilla: se oirá claramente un clic que indicará que la hebilla se ha bloqueado correctamente. Cuando abrocha su arnés de seguridad, asegúrese de que la correa o cincha no esté retorcida.

REGULACIÓN DE SU ARNÉS DE SEGURIDAD

Los sistemas utilizados para regular la longitud de las correas del arnés de seguridad se denominan reguladores y se deben usar de la siguiente manera:

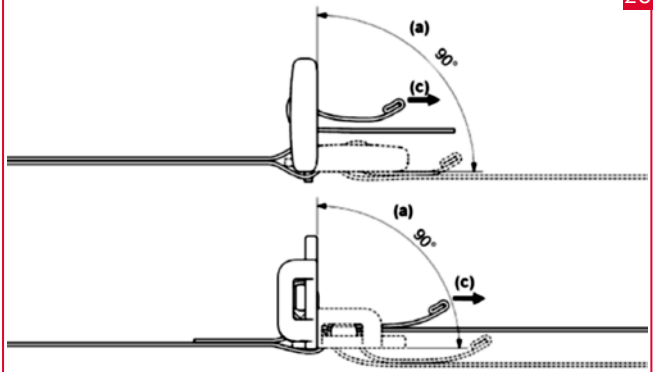
Cómo alargar una correa

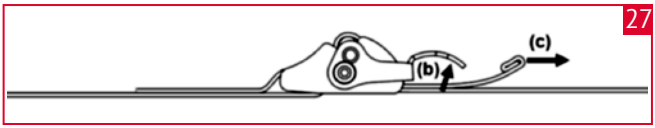
a) Regulador según fig. 26: sujetar el regulador (a), girarlo aproximadamente 90° y tirar de la cinta para que se deslice adentro
b) Regulador según la fig. 27: levantar la palanca (b) en la dirección indicada por la flecha y tirar de la cinta para que se deslice adentro
c) Regular (o en la versión de la lengüeta regulable) según la fig. 28: girar la leva (d) aproximadamente 90° en la dirección indicada por la flecha y tirar de la cinta para que se deslice adentro

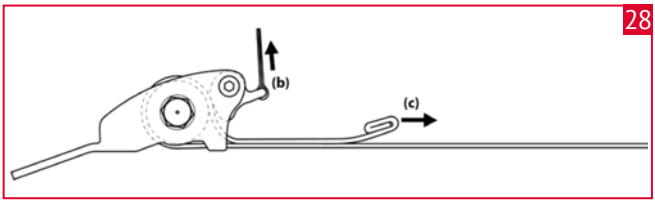
Cómo acortar una correa

sujetar el extremo suelto (c) de la membrana que sale del regulador y tirar siguiendo la dirección de la flecha (ver figs. 26, 27 y 28).

26





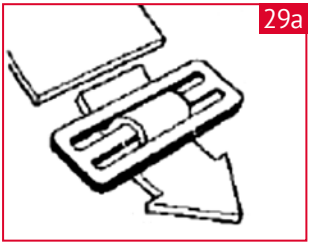


Reguladores de "Tres barras" (Fig. 29 de abajo)

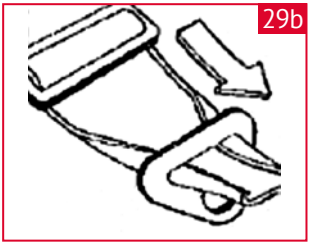
Los reguladores de "3 barras" deben posicionarse lo más próximos posible a los soportes de ajuste o a la barra antivuelco.

Para instalarlos seguir las cuatro fases descritas a continuación:

- fase 1): enrollar el extremo de la correa por el eje central del regulador;
- fase 2): pasar el extremo de la correa por la ranura del soporte de ajuste (o alrededor de la barra antivuelco) y asegurarse de que salga por al menos 250 mm;

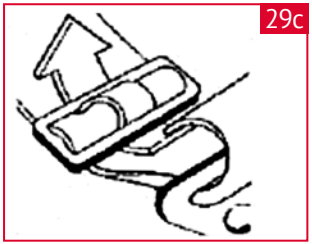


Fase 1

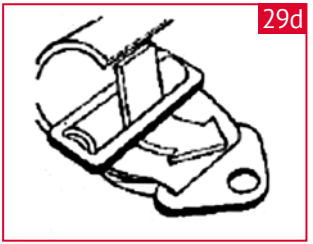


Fase 2

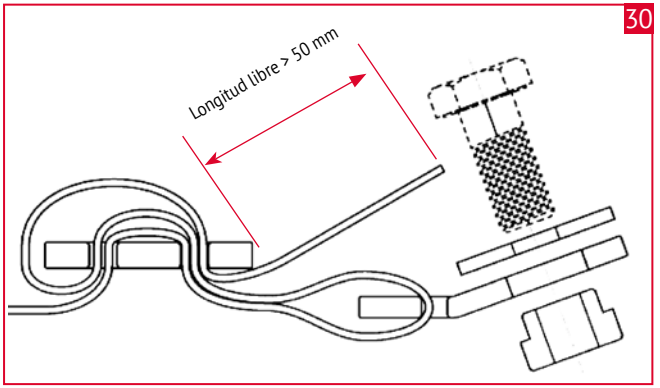
- fase 3): doblar el extremo de la correa hacia atrás y enrollarlo alrededor del eje central del regulador nuevamente;
- fase 4): doblar el extremo de la correa hacia adelante y pasarlo por debajo del eje del regulador, asegurándose de que, al finalizar el proceso, el mismo salga por al menos 50 mm del regulador (fig. 30).



Fase 3



Fase 4



Componente instalado

SECUENCIA DE REGULACIÓN DEL ARNÉS

a) Regulación de las correas inferiores

Actuar sobre los reguladores o en los dispositivos de regulación que forman parte del sistema de anclaje de la carrocería para que, una vez que se ha completado la regulación, la hebilla del arnés de seguridad esté centrada con respecto a la cadera del conductor y el arnés en su conjunto quede lo más ceñido y cómodo posible.

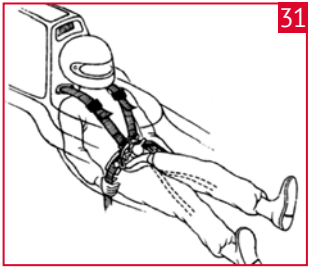
b) Regulación de las correas de entrepierna

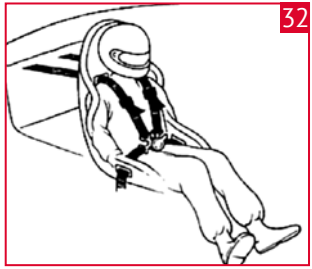
Actuar sobre los reguladores o en los dispositivos de regulación que forman parte del sistema de anclaje de la carrocería para que, una vez que el muslo se ha asegurado, la correa se estire adecuadamente sin perturbar al conductor.

c) Regulación de las correas de los hombros

Actuar sobre los reguladores de las correas para que queden ajustadas sin tirar de las correas inferiores. Se debe ajustar cada correa por separado para que al finalizar el ajuste, el regulador no quede posicionado a nivel de la clavícula sino más abajo sobre el pecho. Para ello, intervenir en el regulador posterior de la correa de los hombros.

Para la seguridad del conductor, es importante que las correas inferiores estén en la posición correcta, es decir, encima de la cresta ilíaca de la pelvis (ver figs. 31 y 32).





DESABROCHADO DEL ARNÉS DE SEGURIDAD

Arnés "Saloon" o "Fórmula"
Girar la palanca de liberación hacia arriba hasta el final del recorrido,a la posición abierta. Las lengüetas se desbloquean simultáneamente (con excepción de una que queda permanentemente conectada a las hebillas) liberando al conductor del arnés. La palanca de liberación permanece en posición abierta hasta que el conductor la gira en la dirección opuesta.

Arnés Clubman
Presionar el botón rojo en la hebilla: la lengüeta de la hebilla se desbloqueará automáticamente de esta.

REGLAS DE MANTENIMIENTO

Limpieza
Para limpiar el arnés, pasar una esponja humedecida con agua caliente jabonosa por la correa. No utilizar lejía ni colorante en el arnés de seguridad ya que se podría afectar a las propiedades intrínsecas del tejido.

Advertencias importantes
Asegurarse de que el tejido no roce contra puntas afiladas o bordes cortantes del asiento o carrocería.
Controlar, a intervalos regulares, la eficiencia del arnés y sus componentes.
Los arneses de seguridad que están dañados (con cortes o deshilachados) o presentes en vehículos involucrados en un accidente, se deben sustituir inmediatamente, asimismo, se recomienda asegurarse de que los puntos de anclaje en el vehículo no estén dañados.
No modificar, de ninguna manera, la configuración del arnés de seguridad (es decir, añadir o quitar una correa, etc.).
Se pueden usar y adaptar los arneses para adultos.

GARANTÍA

Los arneses de seguridad **Sabelt** están garantizados contra defectos de fabricación por un período de **24 meses desde la entrega,** en conformidad con la directiva **CEE 99/44** (*).

La garantía prevé la sustitución o reparación gratuita del arnés, si se observan defectos de fabricación dentro del período antes mencionado.

Cabe aclarar a los usuarios que la presente garantía se anula, si los arneses de seguridad se montan o usan incorrectamente o si están sujetos a intervenciones de mantenimiento no conformes a las indicaciones de este manual.

Se recuerda que, de acuerdo con las disposiciones legales, el Distribuidor que ha vendido el arnés de seguridad suministra esta garantía a los usuarios, por consiguiente, en caso de necesidad, dirigirse al propio distribuidor.

(*) Es posible que, en algunos países, el período de garantía varíe; en dicho caso, el período que se aplicará es el que prevé la ley vigente en el país específico.

PT

MANUAL DE INSTRUÇÕES

CINTOS DE SEGURANÇA

Homologados FIA ou ECE

Antes de mais agradecemos por ter escolhido os nossos cintos de segurança Sabelt.
Dependendo do modelo, o seu cinto de segurança poderá ser do tipo "Saloon" ou do tipo "Formula", homologados pela FIA (Norma 8853-2016 - 8853/98 - 8854/98) ou do tipo "Clubman" que é homologado pela ECE (Regulamento 16 - Utilização universal para veículos a motor).
Se o seu cinto de segurança é homologado pela FIA, está adequado para o uso profissional em provas da FIA, mas não pode ser montado em carros que circulem em estradas públicas.
Se o seu cinto de segurança é homologado pela ECE, não pode ser usado em provas da FIA, mas pode ser montado em carros que circulem em estradas públicas, mediante a legislação específica do país onde é usado. Pode verificar se o seu cinto de segurança é homologado pela FIA ou pela ECE na etiqueta de homologação presente no cinto abdominal. Se o seu cinto for homologado pela ECE, vai ver as referências "Exx", se for homologado pela FIA estará indicado "Fia – xxx".
A sua ajuda é preciosa para garantir a qualidade do seu cinto e evitar que a sua capacidade de segurança seja reduzida. Leia por favor este Manual de Instruções atentamente e se surgir alguma dúvida entre em contato com Sabelt Customer Care através do seguinte número de telefone (+39) 011 64 77911 ou por email usando o seguinte endereço eletrónico info@sabelt.com

Os cintos de segurança **Sabelt** homologados pela FIA destinam-se a ser utilizados unicamente em carros de corrida. Qualquer outro uso é proibido, incluindo o uso em karts.
O uso dos cintos de segurança **Sabelt** (quer sejam homologados pela **FIA** quer pela **ECE**), é obrigatório sempre que o veículo estiver em andamento, mesmo no caso das distâncias percorridas serem curtas.
Apenas uma pessoa pode usar o conjunto de cintos de segurança. NÃO pode ser usado para prender uma criança sozinha nem para prender uma criança que viaja sentada ao colo de um adulto.
Nenhum cinto de segurança, por melhor concebido e fabricado que seja, é capaz de proteger o seu utilizador de perigos e acidentes que possam ocorrer durante uma corrida ou enquanto conduz um carro.
Recomendamos que a montagem dos cintos de segurança seja feita apenas por especialistas que cumpram escrupulosamente as indicações constantes neste Manual de Instruções.
A Sabelt S.p.a. rejeita qualquer responsabilidade em caso de instalação incorreta.

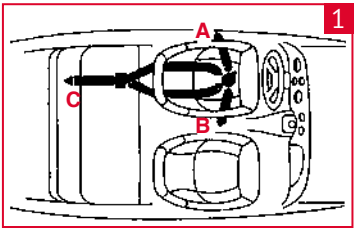
Nunca furar, adulterar, desmontar ou remover qualquer um dos componentes do cinto do segurança.

Em caso de dúvida, por favor contacte a **Sabelt Customer Care**.

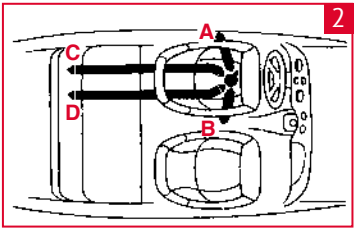
ESCOLHA DOS PONTOS DE FIXAÇÃO

Os testes rigorosos levados a cabo pela Sabelt mostraram que a escolha da posição dos pontos de fixação e, por conseguinte, a passagem do cinto sobre o corpo do ocupante, desempenham um papel fundamental na eficácia do cinto de segurança em caso de um acidente.

Por esta razão, a Sabelt recomenda usar as fixações fornecidas pelo construtor do carro, como indicado no manual do utilizador. Outros pontos de fixação poderão ser demasiado fracos e ceder em caso de acidente. No entanto, se para a instalação dos cintos de segurança homologados pela FIA for necessário criar mais pontos de fixação na carroçaria, para além dos que já existem por defeito no carro, estas deverão cumprir as normas da FIA em vigor à data da instalação. Os cintos instalados deverão estar sempre em conformidade com os ângulos indicados neste documento.



3 pontos de fixação do cinto de segurança no abdómen e no ombro



4 pontos de fixação do cinto de segurança no abdómen e no ombro

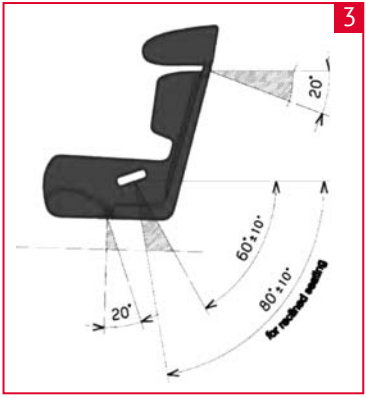
Por exemplo, os desenhos abaixo (Figuras 1 e 2) permitem determinar a localização dos pontos de fixação em veículos normais. Habitualmente as fixações (A-B) para cintos abdominais estão localizadas: um à direita, geralmente no assento, e a outra à esquerda na lateral do carro (para o assento à esquerda e simetricamente para à direita). Para a fixação (C) ou fixações (C-D) dos cintos de ombro, utilize as fixações inferiores presentes nos cintos de segurança traseiros (geralmente estão situadas debaixo dos assentos traseiros) ou no rollbar.

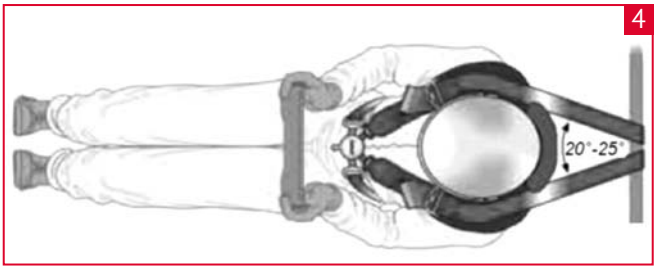
A escolha dos pontos de fixação também deve respeitar a passagem ideal do cinto, conforme apresentado na Fig. 3:

- cintos de ombro: no peito e na clavícula e para trás e para baixo 20° em relação à horizontal;
- cintos abdominais: na crista ilíaca da pélvis e para trás e para baixo 60°+/- 10° em relação à horizontal para assentos verticais e 80° +/- 10° para bancos reclináveis;
- cintos de entrepernas: à volta das coxas e para trás e para baixo 20° em relação à horizontal.

Além disso, para evitar que os cintos de ombro deslizem para fora dos ombros, é aconselhável que os seus pontos de fixação se situem simetricamente em relação ao eixo do banco e que entre eles formem um ângulo de cerca de 20°/25° (visto de cima), conforme a Fig. 4.

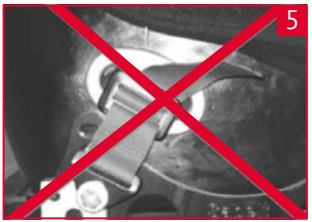
3



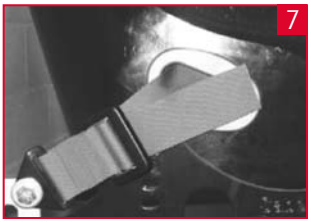


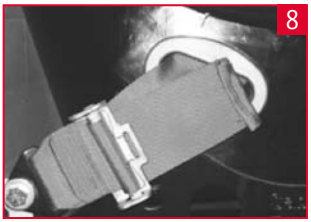
INSTALAÇÃO E MONTAGEM

- Durante a montagem e utilização do cinto de segurança, tenha o cuidado de não o sujar com óleo, gordura ou outras substâncias que possam diminuir a sua fricção relativamente aos reguladores nem estragar o tecido aplicando, por exemplo, um tira-nódoas ou solventes.
- Nenhuma parte do cinto de segurança deve tocar ou entrar em contato com superfícies afiadas ou cortantes como chapas de aço ou arestas vivas; qualquer objeto afiado que entre em contato com os cintos deve ser protegido com perfis de plástico, borracha ou resguardos em poliéster.
- Certifique-se de que as peças do cinto de segurança e em especial os reguladores, não estão em contato com as partes rígidas do banco, conforme apresentado abaixo nas Figuras 5 e 6.



Com efeito, se os reguladores estiverem mal orientados, o cinto de segurança poderá soltar-se acidentalmente.
Uma correta instalação, como se mostra abaixo nas Figuras 7 e 8, isto é, sem contato com as partes rígidas do banco, permite que o regulador funcione corretamente e evita que o cinto se solte inadvertidamente.


7

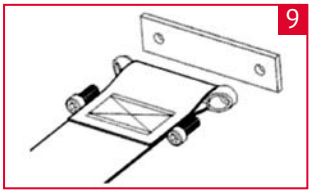

8

APERTAR OS CINTOS DE SEGURANÇA AOS PONTOS DE FIXAÇÃO DO VEÍCULO

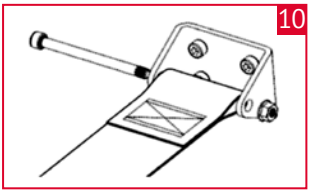
Consoante o modelo do cinto de segurança, existem vários tipos de elementos de aperto: alguns não são reguláveis, no sentido em que não é possível ajustar ao comprimento do cinto, outros que são reguláveis, podendo, em particular, alterar o comprimento do cinto.
As peças de aperto do primeiro tipo (não reguláveis) são apresentadas nas figuras 9 a 15; as peças de aperto do segundo tipo (reguláveis) são apresentadas nas figuras 16 a 21.
Seja qual for o caso, todos os sistemas de aperto dos diferentes modelos dos cintos de segurança Sabelt, estão em conformidade com as normas FIA 8853-2016 - 8853/98 - 8854/98 ou ECE 16 e podem ser utilizados desde que sejam homologados juntamente com o cinto de segurança.

Advertência: ao instalar os cintos de segurança homologados pela FIA, por favor cumpra os critérios estabelecidos nas regras específicas de competição
A Sabelt s.p.a. declina qualquer responsabilidade em caso de montagem errada do cinto de segurança.

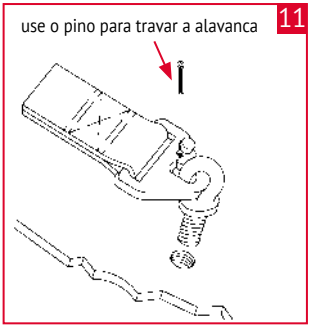
EXEMPLOS DE APERTOS NÃO REGULÁVEIS



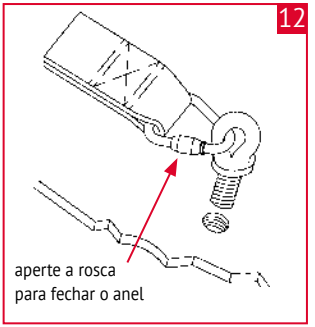
Presilha costurada com barra desaparafusada (não fornecida)



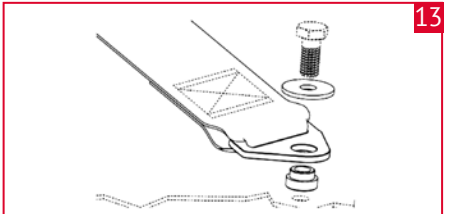
Gancho costurado com pino (não fornecido) e rosca



Mosquetão costurado



Gancho costurado

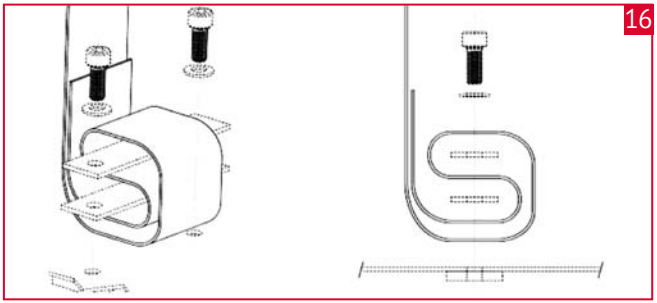


Ponto de fixação costurado (tipo P/n 00030183 A)

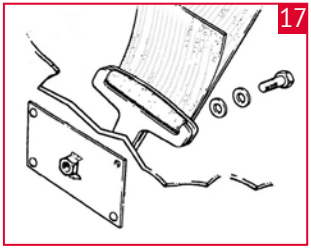
Ponto de fixação costurado (P/n 400793)

Ponto de fixação costurado (P/n CCST0008)

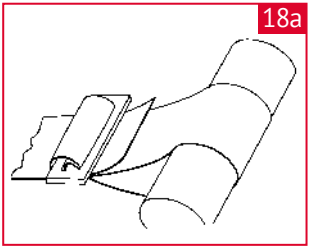
EXEMPLOS DE APERTOS REGULÁVEIS



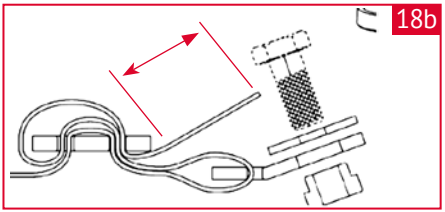
Placas duplas



Gancho com ponto de fixação duplo (tipo P/n TL130 ou semelhante)



Gancho com três barras no montante



Gancho com três barras no montante Comprimento livre > 50 mm

Ponto de fixação (P/n 400793) com três barras

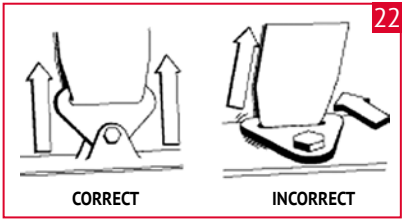
Ponto de fixação regulável (P/n CCST0006) (configuração de cinto ECE)

Mosquetão com três barras (configuração de cinto ECE)

Mosquetão com três barras (configuração de cinto FIA)

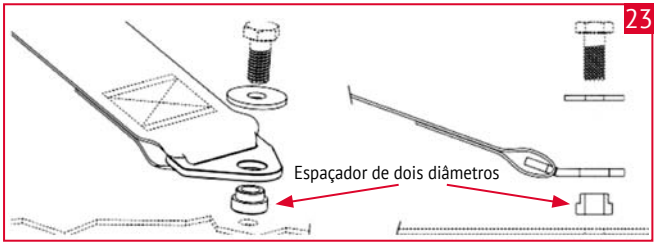
APERTAR OS PONTOS DE FIXAÇÃO

Os pontos de fixação, quando apertados, devem estar orientados de maneira a que a direção da carga esteja em linha com a parte plana do ponto de fixação. Também é aconselhável que o gancho do carro seja construído com duas tiras paralelas, por onde passa o ponto de fixação e deixar uma certa folga para assim, uma vez aparafusado no sítio, seja capaz de se orientar consoante a direção da carga.



Montagem correta (esquerda) e incorreta (direita)

Se o gancho do carro não puder ser elaborado com duas tiras paralelas, terá de haver um espaçador com uma altura adequada (colocado entre o ponto de fixação e o gancho do carro), para que o ponto de fixação seja capaz de se auto-posicionar corretamente consoante a direção da carga.



Aperto do colchete com parafuso e espaçador de dois diâmetros

PARAFUSOS, ANILHAS E BINÁRIO DE APERTO

Os parafusos devem ser construídos com materiais de uma resistência de classe 8.8 ou superior.
Também é essencial que cada parafuso seja fornecido com uma anilha em aço, com uma espessura mínima de 2 mm. Um espaçador de aço com profundidade adequada também deve ser colocado entre o ponto de fixação do cinto e a base de fixação do carro, para que o ponto de fixação seja capaz de se posicionar corretamente conforme a direção da carga.

Os binários de aperto dos parafusos devem ser:
- 24Nm para parafusos de diâmetro M8;
- 40Nm para parafusos de diâmetro 7/16" ou M10;
- 70Nm para parafusos de diâmetro 1/2" ou M12;
- 100Nm para parafusos de diâmetro 9/16" ou M14.

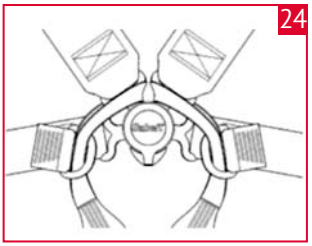
APERTAR O SEU CINTO DE SEGURANÇA

A) Cinto "Saloon" ou "Formula"

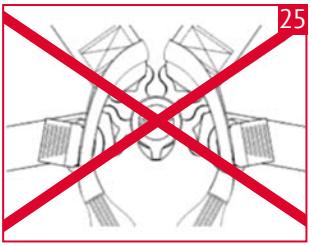
Segure o fecho do cinto e verifique que a alavanca de desbloqueio da lingueta está numa posição segura (com a ponta virada para baixo), isto é, tem de estar fechada (se assim não for, as linguetas não trancam o fecho). Com a outra mão, introduza as linguetas do cinto nas correspondentes ranhuras do fecho, uma de cada vez, até se ouvir o clique metálico que assinala que as linguetas estão engatadas.

Se os cintos das entrepernas são do tipo 'Formula' (ver fig. 24), e como tal, estão mantidos na posição correta pelas linguetas dos cintos dos ombros, assegure-se de que posiciona a presilha do botão da extremidade dos cintos de entrepernas corretamente (ver fig. 24, montagem correta); ou seja, tem de estar entre os cintos dos ombros e o fecho e não além da lingueta nas correias do cinto de ombro (ver fig. 25, montagem incorreta).

Verifique que os cintos não se encontram torcidos.



Montagem correta



Montagem incorreta

B) Cinto "Clubman"

Engate a lingueta do cinto de segurança no fecho. Um clique facilmente reconhecível assinala que o fecho foi bloqueado corretamente. Ao apertar o cinto de segurança, certifique-se que as correias não se encontram torcidas.

REGULAÇÃO DO SEU CINTO DE SEGURANÇA

Os sistemas utilizados para ajustar o comprimento dos cintos de segurança são designados de reguladores e deverão ser usados da seguinte maneira:

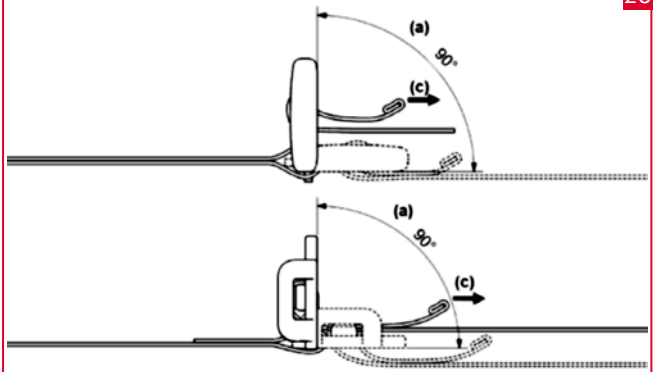
Como alongar um cinto

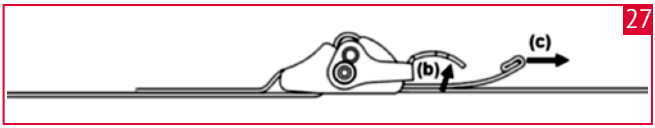
a) Regulador igual ao da fig. 26: segure o regulador (a), rode-o cerca de 90° e puxe as cintas para que estas deslizem por dentro.
b) Regulador igual ao da fig. 27: levante a alavanca (b) na direção indicada pela seta e puxe as cintas para que estas deslizem por dentro.
c) Regulador (ou na versão de lingueta regulável) igual ao da fig. 28: rode o came (d) cerca de 90° na direção indicada pela seta e puxe as cintas para que estas deslizem por dentro.

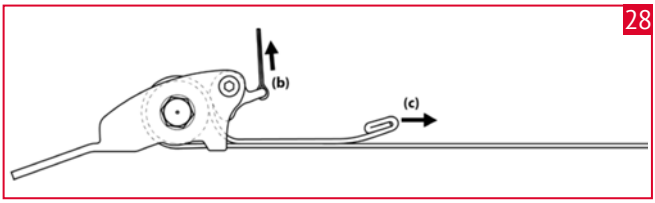
Como encurtar um cinto

Segure a ponta solta (c) das correias que saem do regulador e puxe seguindo a direção da seta (ver figs. 26, 27 e 28).

26





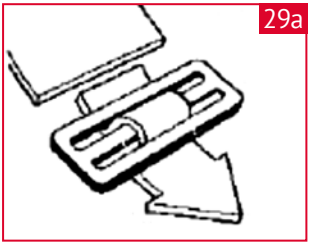


Reguladores de três barras (Fig. 29 abaixo)

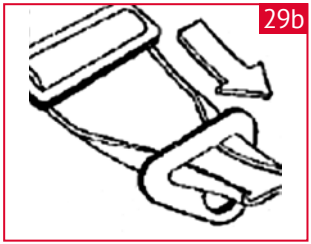
Os reguladores de três barras têm de ser posicionados tão perto quanto possível dos pontos de fixação ou do enrolador.

Para os instalar, seguir os quatro passos descritos abaixo:

- Passo 1): entrelace a ponta do cinto na barra do meio do regulador;
- Passo 2): inserir a extremidade do cinto no interior da ranhura do ponto de fixação de aperto (ou à roda do enrolador) e certifique-se de que fica de fora pelo menos 250 mm;

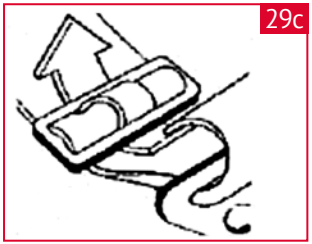


Passo 1

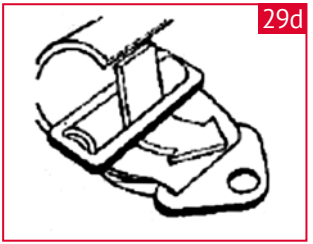


Passo 2

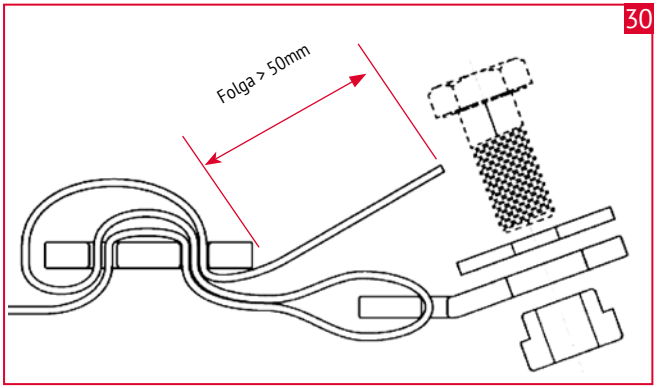
- Passo 3): dobre a ponta do cinto para trás e envolve-a de novo à roda da barra do meio do regulador;
- Passo 4): dobre a ponta do cinto para a frente e insira-a por baixo da barra do regulador certificando-se de que, no final da operação, fica de fora a pelo menos 50 mm do regulador (fig. 30).



Passo 3



Passo 4



Componente instalado

SEQUÊNCIA DE REGULAÇÃO DO CINTO DE SEGURANÇA

a) Regulação dos cintos abdominais

Acione os reguladores ou os dispositivos de regulação que pertencem ao sistema de fixação na carroçaria para que, uma vez concluída a regulação, o fecho do cinto de segurança esteja centrado em relação às ancas do condutor e o cinto todo esteja tão esticado e confortável quanto possível.

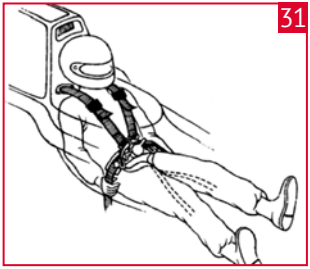
b) Regulação dos cintos nas entrepernas

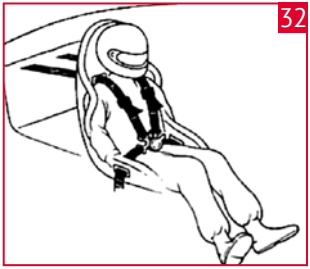
Acione os reguladores ou os dispositivos de regulação que pertencem ao sistema de fixação na carroçaria para que, uma vez segura a coxa, o cinto esteja adequadamente esticado sem incomodar o condutor.

c) Regulação dos cintos de ombro

Acione os reguladores de cinto de maneira a que estejam apertados sem puxar os cintos abdominais. Cada um dos dois cintos deve ser regulado, independentemente do outro, para que, uma vez concluída a operação, o regulador não esteja posicionado ao nível da clavícula mas mais abaixo no peito. Para isso, movimente também o regulador de trás do cinto do ombro, caso exista.

É importante para a segurança do condutor que os cintos abdominais estejam na posição correta, isto é, acima da crista ilíaca da pélvis (ver figs. 31 e 32).





DESAPERTAR O CINTO DE SEGURANÇA

Cinto "Saloon" ou "Formula"
Rode a alavanca de desbloqueio até ao fim, para a posição aberta.
As linguetas são ejetadas ao mesmo tempo (à exceção de uma que está ligada permanentemente ao fecho), libertando assim o condutor do seu cinto de segurança. A alavanca de desbloqueio mantém-se na posição aberta até que o condutor a rode para a posição oposta.

Cinto Clubman
Carregue no botão vermelho do fecho: a lingueta do arnês será ejetada automaticamente do fecho.

MANUTENÇÃO

Limpeza
Para limpar o arnês, limpe as cintas com uma esponja embebida em água quente e sabão. Não usar lixívia ou tingir o cinto de segurança pois isso poderia diminuir as propriedades intrínsecas do tecido.

Advertências importantes
Certifique-se de que o tecido não toca em cantos vivos ou arestas cortantes do assento ou da carroçaria.
Verifique com regularidade a eficácia do cinto e dos seus componentes.
Os cintos de segurança que estão danificados (cortados ou gastos) ou que foram usados em carros envolvidos num acidente têm de ser imediatamente substituídos e, no caso de um acidente, também é aconselhável certificar-se que os pontos de fixação do carro continuam em bom estado.
Nunca modificar de forma alguma a configuração do cinto de segurança (por exemplo, acrescentando ou eliminando uma correia, etc.).
O cinto de segurança pode ser usado e adaptado para adultos.

GARANTIA

Os cintos de segurança **Sabelt** possuem uma garantia contra defeitos de fabrico durante um período de **24 meses após a entrega** em conformidade com a **diretiva 99/44/ CE** (*).

A garantia prevê a substituição ou reparação gratuita do cinto, se o defeito de fabrico for detetado durante o intervalo de tempo referido acima.

Recordamos os utilizadores que esta garantia deixa de ser aplicável se os cintos forem montados ou usados de forma inadequada, ou se tiverem sido objeto de manutenções que não estavam em conformidade com as instruções deste Manual.

Lembre-se que, conforme o que é exigido por lei, esta garantia é concedida aos utilizadores pelo revendedor que vendeu o cinto de segurança. Assim, contate o seu revendedor em caso de necessidade.

(*) Alguns países podem possuir um período de garantia diferente ao mencionado. Nesse caso, o período a considerar é o previsto pela lei em vigor nesse país em específico.

CHN

用户手册

FIA（国际汽联）或 ECE（欧洲经济委员会）认可的座椅安全带

首先衷心感谢您选择 Sabelt 座椅安全带。
根据型号，您的座椅安全带可以是 FIA 认可（8853-2016 - 8853/98 - 8854/98 标准）的“Saloon”或“Formula”型，或 ECE 认可（法规 16 - 汽车上的通用安全带）的“Clubman”型
如果您的座椅安全带为 FIA 认可的型号，则适合在 FIA 赛事专用赛车上使用，但不能在公路上行驶的汽车上安装。

如果您的座椅安全带为 ECE 认可的型号，则不能用于 FIA 赛事，但在符合所在国家/地区的相关法律的情况下，可以在公路上行驶的汽车上安装。
您可以查看安全带腰带上的认可标记，了解您的座椅安全带是 FIA 认可的型号还是 ECE 认可的型号。若您的座椅安全带是 ECE 认可的型号，会标示参考编号“Exx”，若为 FIA 认可的型号，则标示“Fia - xxx”。

保护安全带的质量并防止安全能力降低需要您贡献一份力量。请仔细阅读本手册，如有任何疑问，请致电 (+39) 011 64 77911 或发送电子邮件至 info@sabelt.com 联系 Sabelt 客户服务部门

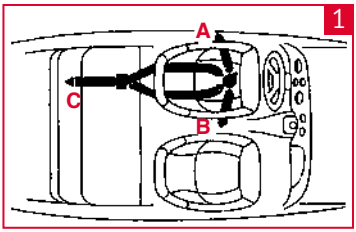
FIA 认可的 Sabelt 座椅安全带专为赛车使用设计。
禁止用于其他任何用途，包括在卡丁车上使用。
Sabelt 座椅安全带（无论是 FIA 还是 ECE 认可的型号）：只要车辆在行驶，就必须系好安全带，即使是短途行驶。
每组安全带仅供一人使用。不得单独用安全带固定儿童，也不得让儿童坐在成人膝盖上再系安全带。
安全带无论设计和制造得多精妙，都无法保证用户可以抵御赛车或驾驶汽车过程中可能发生的所有危险和事故。
我们建议必须严格遵守本手册中的相关说明由专业安装人员安装座椅安全带。
对于因安装不当导致的任何问题，Sabelt S.p.a 将不承担任何责任。

在任何情况下均不得刺穿、改动、拆卸或移除座椅安全带的任何部件。

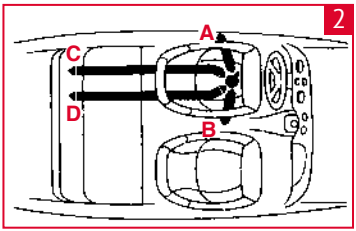
若有任何疑问，请联系 Sabelt 客户服务部门。

固定点的选择

Sabelt 的深入试验显示，固定点位置的选择以及安全带在乘员身体上的穿行路径将影响座椅安全带在发生事故时发挥的安全效果。
为此，Sabelt 建议使用车辆制造商规定的固定点（如车主手册中所示）：其他固定点可能会不牢固，从而无法在发生事故时发挥作用。但是，如果是安装 FIA 认可的安全带，则必须要在赛车上标配的固定点之外再在车身上增加额外的固定点，这些固定点必须符合在安装之日有效的 FIA 标准规定，并且无论如何所安装的安全带必须符合本文件中规定的角度要求。



三点式座椅安全带（腰带和肩带）固定点



四点式座椅安全带（腰带和肩带）固定点

例如，我们可以参考以下示意图（图 1 和图 2）来确定标准车辆上固定点的位置：通常安全带腰带的固定点 (A-B) 中，一个位于右侧（一般在座椅上），一个位于左侧（车辆长度方向上的左侧座椅，右侧座椅对称布置）；安全带肩带的固定点 (C) 或 (C-D) 将使用后排座椅的下部固定点（一般位于后排坐垫下）或防滚杆的一部分。

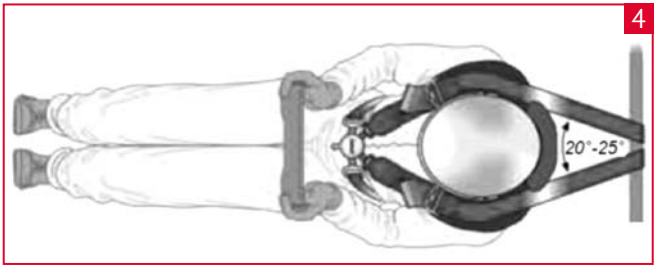
选择固定点时，还必须考虑安全带的最佳穿行路径，如下图 3 所示：

- 肩带：绕过胸部和锁骨部位向后、向下不超过 20°（相对于水平方向）；
- 腰带：对于竖直座椅和倾斜座椅，绕过骨盆的髂嵴分别向后、向下 60° +/-10° 和 80° +/- 10°（相对于水平方向）；
- 胯带：绕过大腿向后、向下不超过 20°（相对于水平方向）。

此外，为了防止肩带在肩部向两侧滑动，建议将肩带固定点相对于座椅轴线对称布置，两根肩带之间形成大约 20° -25°（从上方看）的夹角，如图 4 所示。

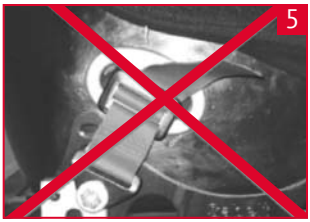
3

4

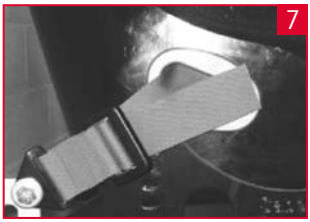


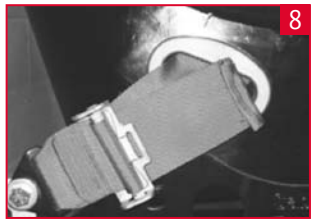
安装和组装

- 组装和使用期间，注意不要让座椅安全带沾到油污、油脂或其他可能减小安全带与调节器之间摩擦力的物质；切勿使用去污剂或溶剂等材料，否则会损坏座椅安全带的织物层。
- 安全带的任何部分均不得与尖锐或锐利表面（例如钢板或锐利边缘）发生摩擦或接触；任何与安全带接触的尖锐物品必须套上塑料型材、橡胶或聚酯纤维垫。
- 确保安全带的五金件特别是调节器不会与座椅的任何刚性部件接触，如下图 5 和图 6 所示。



若调节器方向错误，可能会导致安全带突然松开。
正确安装方式如图 7 和图 8 中所示，即不与座椅的任何刚性部件接触，让调节器能够正常工作，以免安全带意外松开。



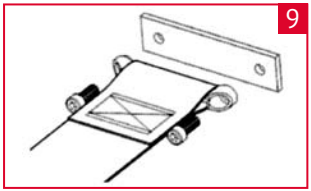


将座椅安全带紧固到车辆中的固定点

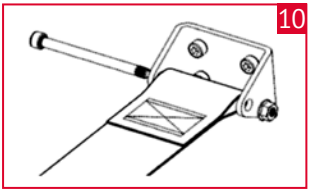
不同型号的座椅安全带可能有不同类型的固定元件：有些不可调节，即不能调节安全带的长度；有些可以调节，即可以调节安全带的长度。 第一类（不可调节式）安全带的固定方式请参见图 9 至图 15；第二类（可调节式）安全带的固定方式请参见图 16 至图 21。
无论如何，Sabelt 各种型号座椅安全带的所有固定系统均须符合 FIA 8853-2016 - 8853/98 - 8854/98 或 ECE 16 标准，并且与特定的座椅安全带一起经过认可才可以使用。。

警告：安装 FIA 座椅安全带时，请遵循特定比赛规则中的规范要求。
对于因安全带组装不当导致的任何问题，Sabelt s.p.a. 将不承担任何责任。

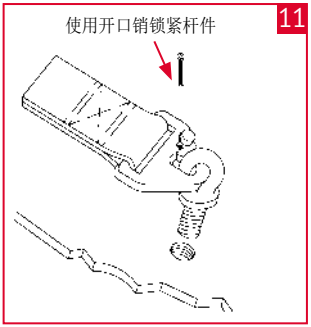
不可调节式固定件示例



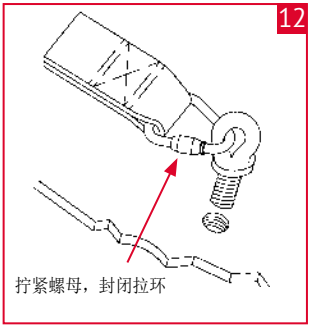
缝接套环，用螺钉固定“狗骨式”结构（不提供）



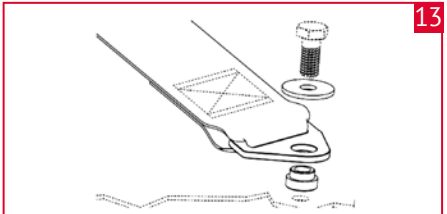
缝接套环，用销轴（不提供）和螺母固定



缝接的弹簧扣



缝接的带钩

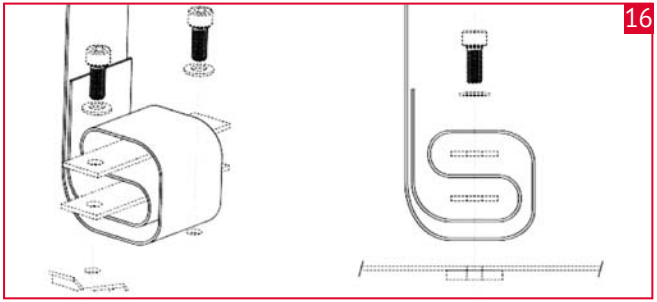


缝接的固定扣（零件号 00030183 A）

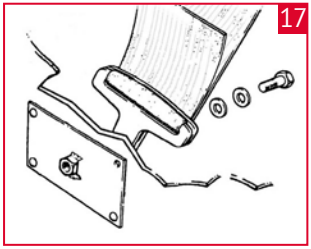
缝接的固定扣（零件号 400793）

缝接的固定扣（零件号 CCST0008）

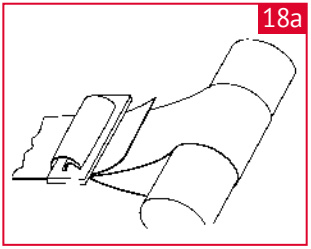
可调节式固定件示例



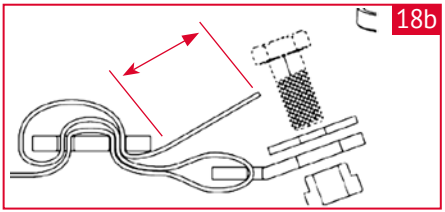
双层板



带双层固定扣的套环（零件号 TL130 或类似）



带三挡扣的套环，套在防滚杆上



带三挡扣的套环，套在防滚杆上 自由长度 > 50 mm

带三挡扣的固定扣（零件号400793）

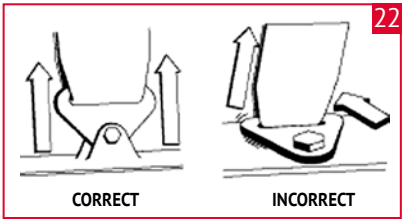
带三挡扣的弹簧扣（ECE 安全带配置）

带三挡扣的弹簧扣（Fia 安全带配置）

可调节式固定扣（零件号CCST0006）（ECE 安全带配置）

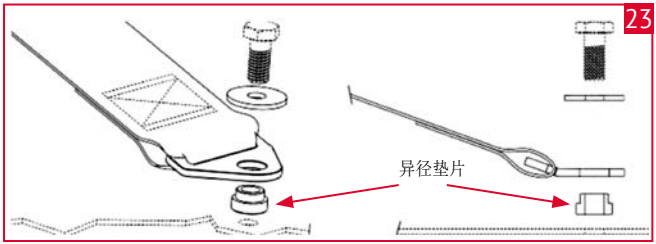
固定好固定扣

固定扣固定好之后的朝向必须正确，才能确保荷载方向与固定扣主体平面一致。车辆上的钩件可以用两块翅片制作，固定扣插入两翅片之间，并留有一定间隙，这样在固定好之后，固定扣就可以按照荷载方向自行定位。



正确安装（左）和错误安装（右）

如果车辆上的钩件无法用两块翅片制作，则必须有一块高度合适的垫片（放置在固定扣和钩件之间），以便固定扣能够按照荷载方向正确地自行定位。



使用螺钉和异径垫片固定好固定扣

螺钉、垫圈和拧紧扭矩

螺钉必须用 8.8 级或更高强度的材料制作。
每个螺钉必须配厚度至少 2 mm 的钢垫圈。在安全带固定扣和车辆固定件之间，还必须安装一个厚度合适的钢垫片，以使固定扣能够按照荷载方向正确地自行定位。

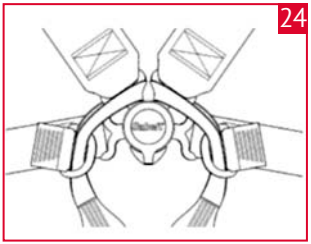
螺钉的拧紧扭矩必须等于：

- 24Nm（M8 直径螺钉）；
- 40Nm（7/16 英寸或 M10 直径螺钉）；
- 70Nm（1/2 英寸或 M12 直径螺钉）；
- 100Nm（9/16 英寸或 M14 直径螺钉）。

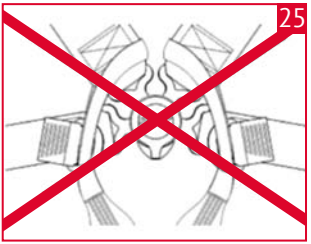
固定座椅安全带

A) “Saloon”或“Formula”型安全带
抓住安全带卡扣，检查锁舌释放杆是否处在安全位置（尖端朝下），即必须闭合（若未闭合，则锁舌将不会锁到卡扣上）。用另一只手将座椅安全带锁舌依次插入相应卡扣槽，直至听到金属碰击的咔嗒声，这表示锁舌已经卡紧。
若胯带为“Formula”类型（参见图 24），需要通过肩带的锁舌来保持在正确位置，因此请务必注意要正确定位胯带端部的扣环（参见图 24“正确组装”）；即扣环必须在肩带和卡扣之间，位置不得超过肩带织带上的锁舌（参见图 25“错误组装”）。

检查安全带是否扭转



正确组装



错误组装

B) “Clubman”型安全带
将座椅安全带锁舌插入卡扣：听到清晰的咔哒声即表示卡扣已正确锁紧。固定座椅安全带时，确保织带未扭转。

调节安全带

用于调节安全带长度的系统被称为调节器，必须按如下步骤使用：

将安全带伸长

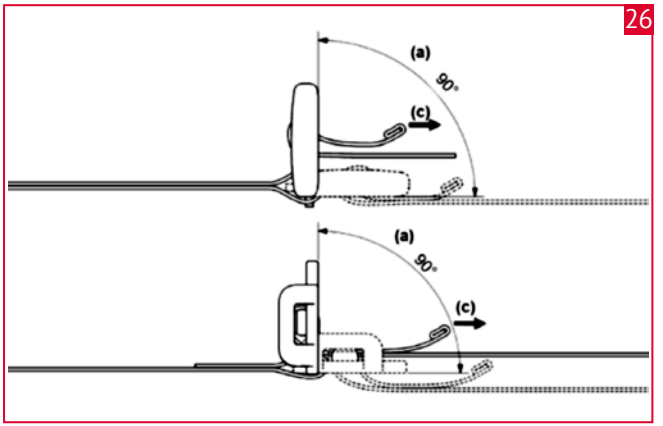
a) 图 26 中所示的调节器：抓住调节器 (a)，转动大约 90°，然后拉动织带，使其向内滑动

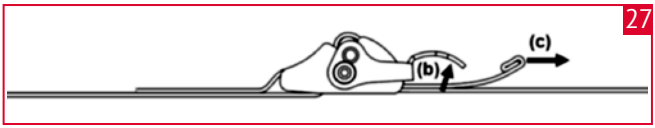
b) 图 27 中所示的调节器：按箭头所示方向拉起释放杆 (b)，然后拉动织带，使其向内滑动

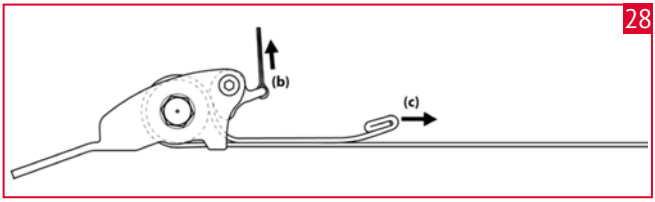
c) 图 28 中所示的调节器（或者带可调锁舌的版本）：按箭头所示方向将凸轮 (d) 旋转 90°，然后拉动织带，使其向内滑动

将安全带缩短

抓住从调节器中伸出的织带松动端 (c)，朝箭头所示方向拉（参见图 26、27 和 28）。

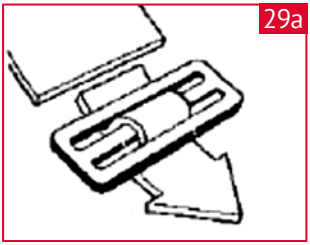




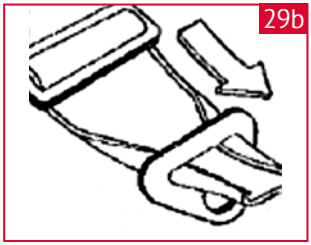


“三挡扣”调节器（图 29）
“三挡扣”调节器的位置必须尽量靠近固定扣或防滚杆。
按照以下四个阶段进行安装：

- 阶段 1)：将织带末端绕过调节器的中间挡；
- 阶段 2)：将织带端部穿入固定扣槽孔（或绕过防滚杆），确保端部至少伸出 250 ㎜；

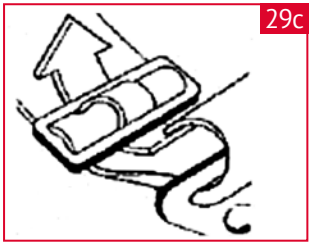


阶段 1

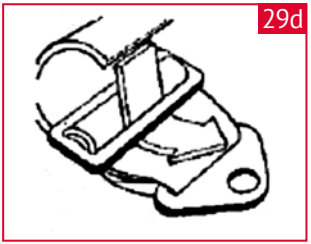


阶段 2

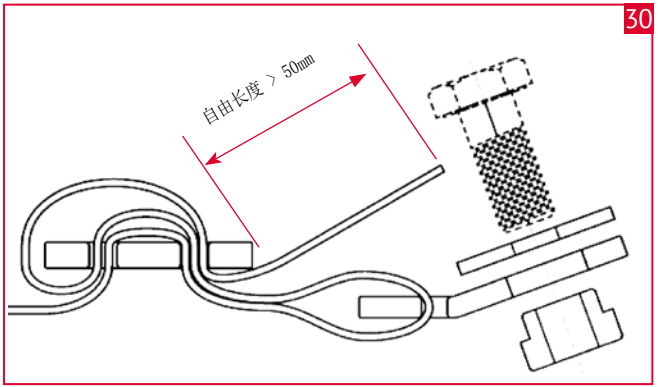
- 阶段 3)：将织带末端向后折叠，再次绕过调节器的中间挡；
- 阶段 4)：将织带末端向前折叠，然后从调节器挡杆下穿过，确保织带最后从调节器至少伸出 50 mm（图 30）。



阶段 3



阶段 4



安装后的组件

安全带调节顺序

a) 调节腰带

操作车身上安全带固定系统的调节器或调节装置，以便在完成调节后，安全带卡扣相对于驾驶员臀部位于中心位置，而且安全带整体上要尽可能地拉紧而舒适。

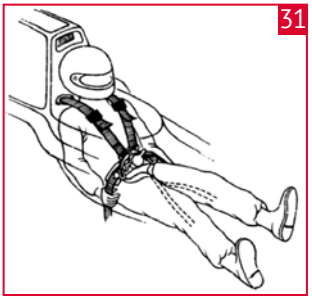
b) 调节胯带

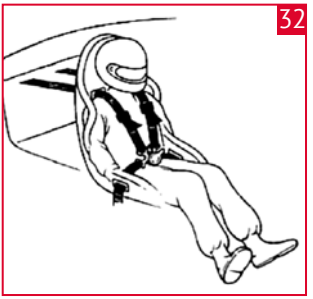
操作车身上安全带固定系统的调节器或调节装置，以便在固定好座垫后，织带能充分拉紧但又不会让驾驶员感到不舒服。

c) 调节肩带

操作安全带调节器，以便不用向上拉腰带即可将安全带固定。一次只能调节肩带或腰带中的一个，以便在完成调节后，
调节器不会到锁骨高度，而是下降到胸部高度。为此，还需要操作背部肩带调节器（若有）。

为了确保驾驶员的安全，务必要使腰带处于正确位置，即骨盆的髂嵴上方（参见图 31 和图 32）。





解开安全带

“Saloon”或“Formula”型安全带：
旋转释放杆直至无法转动为止，使其处于打开位置。锁舌会同时弹出（永久连接在卡扣上的除外），解开驾驶员的安全带。在驾驶员将释放杆朝反方向旋转之前，其将一直保持在打开位置

“Clubman”型安全带：
按下卡扣上的红色按钮：安全带锁舌将自动从卡扣中弹出

维护规程

清洁
若要清洁安全带，可用海绵加热肥皂水擦洗织带。切勿将安全带漂白或染色，否则可能会破坏织物的固有性状。

严重警告
确保织物不会与座椅或车身上的尖角或锐利边缘发生摩擦。
定期检查安全带及其组件的效用。
已损坏（切口或磨损）的座椅或事故车辆上使用的座椅安全带必须立即更换；如果发生过事故，还建议检查固定点，以确保车辆上的安全带固定点没有发生损坏。
切勿修改座椅安全带的配置（增加或移除一条织带等）。
此类座椅安全带仅适用于成年人。

保修

Sabelt 座椅安全带自交付之日起保修 24 个月，在此期间保证不会出现制造缺陷（依据 EEC 指令 99/44 (*)…）

如果安全带在上述保修期内出现制造缺陷，将予以更换或免费维修。

我们希望提醒用户注意：如果座椅安全带安装或使用不当，或者未按照本手册中的相关说明进行维护，则保修将失效。

请注意，根据法律规定，将由销售座椅安全带的经销商为用户提供保修服务，因此若有此需要，请联系您的经销商。

(*) 在某些国家/地区，保修期可能会有所不同；若存在这种情况，以相应国家/地区的现行法律规定的保修期为准。

JA

ユーザー用ハンドブック

FIA公認またはECE認証シートベルト

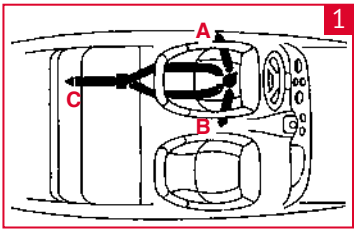
Sabelt 135

このSabelt シートベルトをお買い上げいただきありがとうございます。モデルによってシートベルトは、FIA認定公認（8853-2016 - 8853/98 - 8854/98 規格）の「サルーン」タイプか「フォーミュラ」タイプ、またはECE認定(規則 16 - 一般使用の車両）の「クラブマン」タイプに分類されます。
シートベルトがFIA認定公認の場合、FIAレースで使用できます。一般公道での使用はできません。シートベルトがECE認定の場合、FIAレースで使用することはできません。使用される国の法律に準拠して、公道を走行する車両に取り付けることができます。
シートベルトがFIAとECEのどちらの認定を受けているのかわからない場合は、ベルトのラップストラップの認定ラベルを確認してください。シートベルトがECE認定の場合「Exx」、FIA認定ベルトの場合「Fia - xxx」というマークがついています。シートベルトの品質を保護し、その安全性低下を防止するためには、ユーザーの協力が欠かせません。このハンドブックを熟読し、ご不明な点がございましたら、Sabeltカスタマーケアまで、電話 (+39) 011 64 77911 またはEメールinfo@sabelt.comで、問い合わせてください。

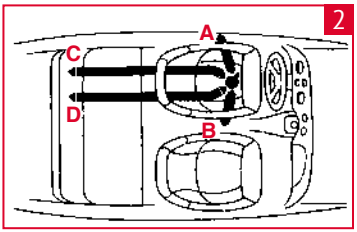
FIA認定公認Sabeltシートベルトは、レーシングカー専用に設計されています。カートを含む、レーシングカー以外のいかなる車両での使用も禁止されています。Sabeltシートベルト (FIA認定公認またはECE認定のいずれか)は、車両が動いている時は常に着用する必要があり、短距離の移動の場合も例外ではありません。シートベルトの各セットは、1人のみ着用することができです。子供1人での着用、または大人の膝に子供を座らせての着用はできません。細心の注意を払い設計製造されていますが、シートベルトはレース中や運転中に発生するあらゆる危険や事故からユーザーを保護できるものではありません。シートベルトの取付けは、このハンドブックの指示にすべて従い、熟練した技術者のみが行うことをお勧めします。Sabelt s.p.aは、シートベルトが誤って取付けられた場合の責任を負いません。
いかなる場合も、シートベルトの部品に穴をあける、改造する、分解する、取外すなどの行為を行わないでください。
ご不明な点がございましたら、Sabeltカスタマーケアまでお問い合わせください。

アンカーポイントの選択

Sabeltによる詳細な実験によると、アンカーポイント（取付点）の位置、つまり乗員の身体の上を通るベルトの通り道の選択は、事故の際のシートベルトの有効性において重要な役割を果たします。
このため、Sabeltは、ユーザーマニュアルに記載のように、車両メーカーが提供するアンカーの使用を推奨しています。他のアンカーポイントは、強度が十分でないため事故の際に破損する恐れがあります。もしFIA認定ベルトの設置のために、車両に標準装備されているものに加えて、車体に追加のアンカーポイントを作成する必要がある場合、これらは、取付日に発効するされているFIA規格の規定に準拠し、いかなる場合も本書に記載された角度でベルトを取り付けて下さい。



3ポイントラップストラップとショルダーストラップシートベルトのアンカー



4ポイントラップストラップとショルダーストラップシートベルトのアンカー

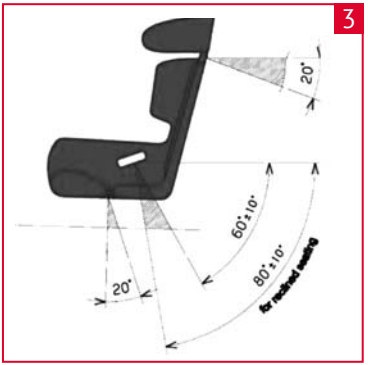
一例として、以下の図 （図1と2）を参照して、標準的な車両でのアンカーポイントの位置を決定します。通常、ラップストラップ（腰ベルト）用のアンカー （A-B） は一般にシートにある右の1つ、、および車の縦方向にある左の1つ （左側シートには対称的に右に）、ショルダーストラップ（肩ベルト）用のアンカー （C） またはアンカー （C-D） は、リアシートベルトの下部アンカー （一般にリアクッションの下に位置する）、またはロールバーの一部を使用します。

アンカーポイントを決定する際は、
下図3に示す取付角度になるようにして下さい。

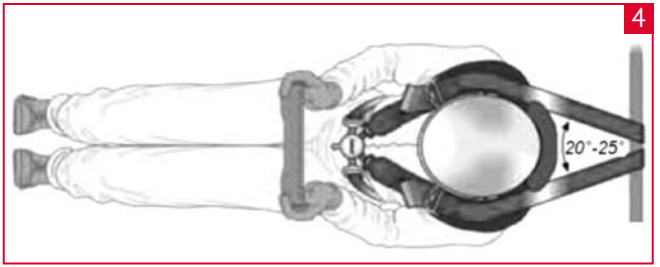
- ショルダーストラップ：胸、鎖骨、および水平に対して20°以内の角度で後方下方向
- ラップストラップ：
  骨盤の腸骨稜および、水平に対してリクライニング機構の無いシートは60°+/-10°、。リクライニング機構のあるシート座席の場合は80°+/-10°の角度で後方下方向
- クロッチストラップ：腿周り、および水平に対して20°以内の角度で後方下方向

さらに、ショルダーストラップが肩を横滑りするのを防止するために、下図4のように、アンカーポイントを座席軸に対して対称に配置し、それらの間に（上から見て）約20°-25°の角度をとることを推奨します。

3

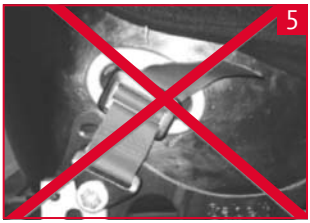


4

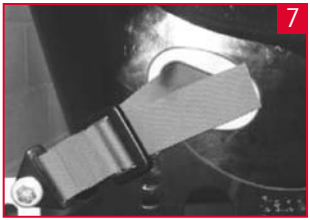


取付けと組立

- 組立時および使用時には、オイル、グリス、またはアジャスターの摩擦を減らす可能性のある物質、シートベルトのファブリックに損傷を与える物質（例：シミの除去剤や溶剤など）でシートベルトを汚さないように注意してください。
- 板金の切断面や先のとがった物体などでシートベルトをこすったり、接触させたりしないでください。ベルトと接触する箇所は、プラスチックのカバー、ゴムやポリエステルのパッドで保護してください。
- 下図5と6に示すように、ベルトのハードウェア、特にアジャスターがシートの硬い部分に接触していないことを確認してください。



アジャスターの向きが不適切な場合、ベルトが外れる原因となります。
下図7と8に示すように、シートに接触しないよう取付してください。

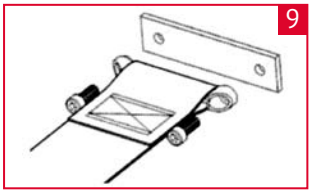


シートベルトストラップの車両アンカーポイントへの固定

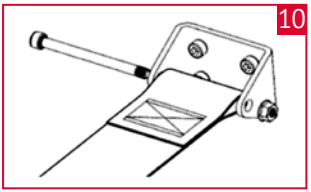
シートベルトのモデルによって、様々なタイプの固定具があります。ベルトの長さは調節不可なものもあればと、長さ調節可能なものがあります。調整不可タイプの取付は図9から図15、調整可能タイプ　は、図16から図21を参照してください。
各種Sabeltシートベルトの全固定システムは、FIA 8853-2016 - 8853/98 - 8854/98、またはECE 16規格に適合しており、各シートベルトの仕様として認定されている場合、使用可能です。

警告：FIAベルトを取付ける時は、特定のコンペティションルールで規定された仕様に準拠してください。
Sabelt S.p.a.は、ベルトが誤って組み立てられた際のいかなる責任も負いません。

調整不可能な固定の例

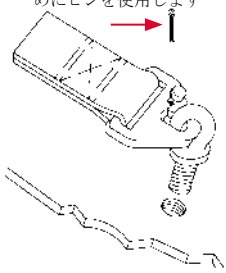


調整不可能な固定の例



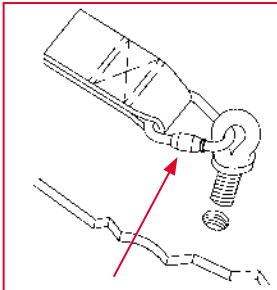
ループステッチ

11



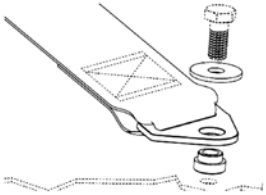
ステッチスナップフック

12



ステッチフック

13



固定が完了したブラケット「A」が、ねじの周りで容易に回転し、正しく自己位置を調整できることを確認してください。

ステッチブラケット（タイプ P/n 00030183 A）

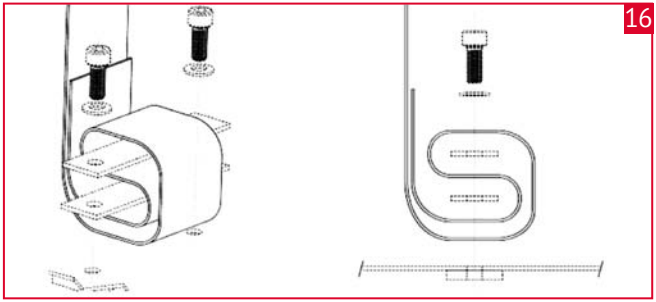
14

ステッチブラケット
(P/n 400793)

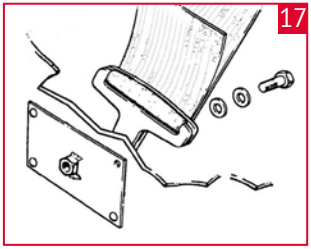
15

ステッチブラケット
(P/n CCST0008)

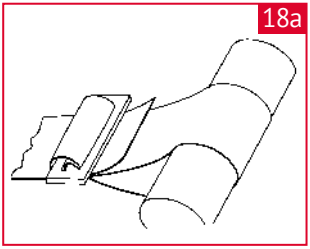
調整可能固定の例



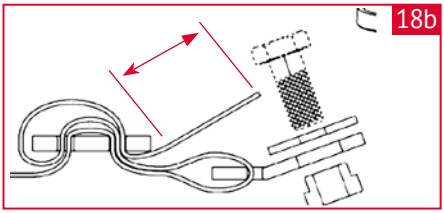
ダブルプレート



ダブルブラケット付きループ（タイプ P/n TL130 または類似タイプ）



ロールバーに3バー付きループ



ロールバーに3バー付きループ自由長 〉 50 mm

3バー付きブラケット
(P/n 400793)

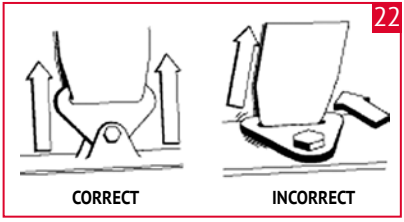
調整可能ブラケット
(P/n CCST0006)
(ECEベルト設定)

3バー付きスナップフック
(ECE ベルト設定)

3バー付きスナップフック
(Fia ベルト設定)

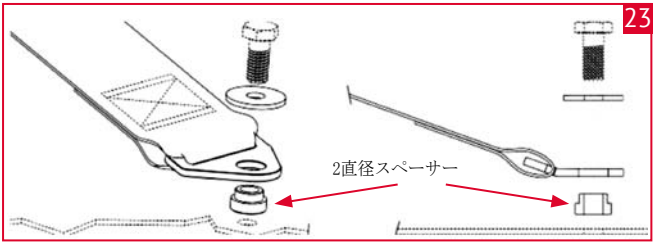
ブラケットの固定

ブラケットを固定する時は、負荷方向がブラケット本体の平面と並ぶように配置してください。
2枚のパネルを使ってベルト側ブラケットを挟み込む様に、車体側にブラケットを作る場合は、若干のクリアランスを設け、ボルトを締め付けることで、負荷方向に向け自由に動きますので、この方法をおすすめします。



正しい取付け（左）と誤った取付け（右）

車両のブラケットを2枚の平行なパネルで作ることができない場合は、負荷方向に沿ってブラケットの位置を正しく調整できるように、適切な高さのスペーサー （ブラケットと車のフックの間に配置） が必要になります。



ねじと2直径のスペーサーでのブラケットの固定

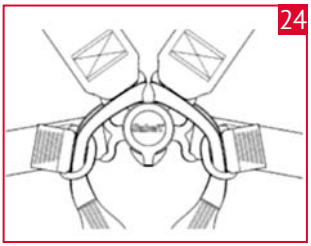
ねじ、ワッシャー、締付トルク

ねじは、強度クラス8.8以上の材料を使用する必要があります。
また、各ねじには、厚さ2mm以上のスチール製ワッシャーが必要です。負荷方向に沿ってブラケットの位置を正しく調整できるように、適切な深度のスチール製スペーサーをベルト固定ブラケットと車両固定具との間に配置する必要があります。

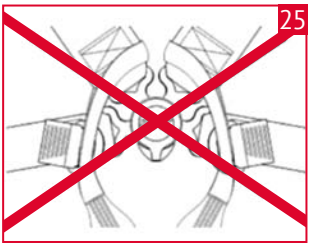
ねじの締付トルクは、以下でなければなりません。
- 直径M8ねじには24Nm、
- 直径7/16インチまたはM10のねじには40Nm、
- 直径1/2インチまたはM12のねじには70Nm、
- 直径9/16インチまたはM14のには100Nmねじ。

シートベルトの着用

A)「サルーン」または「フォーミュラ」ベルト
ベルトバックルを持ち、トングリリースレバーが安全な位置 （プ先端が下向き）、態にあることを確認します （トングリリースレバーが下向きの位置に無い場合、トングをバックルにはめ込めません）。シートベルトのトングをそれぞれのバックルのスロットに、トングが固定されたことを示すカチッという金属音が聞こえるまで、順に挿入していきます。
フォーミュラ」タイプ のクロッチストラップの場合、（図24参照）ショルダーストラップにクロッチストラップのループが正しく通され、ストラップ先端のループが正しい場所に収まるように注意してください。 （図24の正しい組立を参照）ループがショルダーストラップとバックルの間にあるトングにかかるようにします。ショルダーストラップのトングを超えないようにしてください （図25の誤った組立を参照）。
ストラップがねじれていないことを確認してください。



Correct assembly



Incorrect assembly

B)「クラブマン」ベルト
シートベルトトングをバックルに挿入します。はっきりとしたカチッという音でバックルが正しくロックされたことがわかります。シートベルトを着用する時は、ベルトがねじれていないことを確認してください。

ベルトの調整

シートベルトストラップの長さを調整するために使用されるシステムはアジャスターと呼ばれ、以下のように使用しなければなりません。

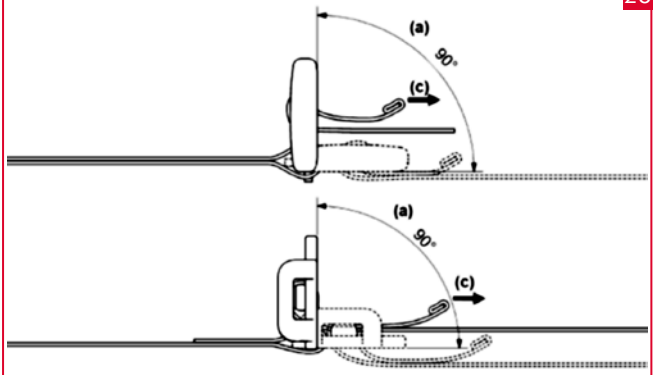
ストラップを長くする方法

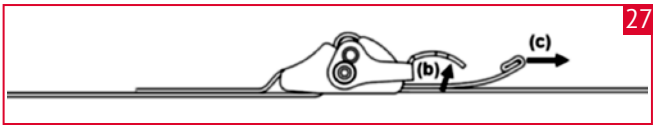
a) 図26のアジャスター：アジャスター（a）をつかみ90°回転させ、ベルトを内側にスライドするように引っ張ります
b) 図27のアジャスター：レバー（b）を矢印の示す方向に引き上げ、ベルトを内側にスライドするように引っ張ります
C) 図28のアジャスター （または調整可能なトングバージョン）：カム （d）を矢印の示す方向に約90°回転させ、ベルトを内側にスライドするように引っ張ります

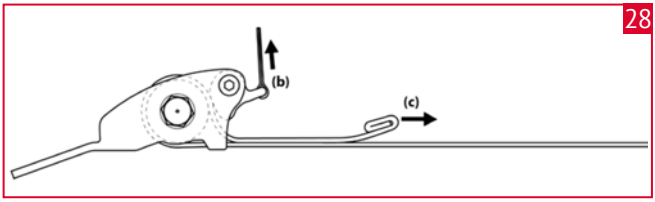
ストラップを短くする方法

アジャスターから出ているベルトの端（c）をつかみ、矢印の示す次の方向に引っ張ります（図26、27、および28を参照）。

26







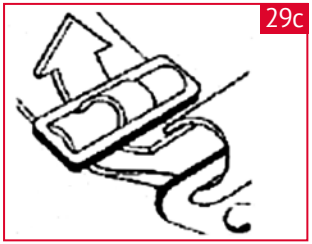
「3バー」アジャスター（下図29）
「3バー」アジャスターは、固定ブラケットまたはロールバーにできる限り近くに配置します。
以下の4つのフェーズに従って取付けてください。

- フェーズ 1)：ストラップの端をアジャスターのセンターブリッジに巻き付けます。
- フェーズ 2)：ストラップの端を固定ブラケットのスロットに入れ（またはロールバーを一周させ）、少なくとも250 ㎜は突出していることを確認します。

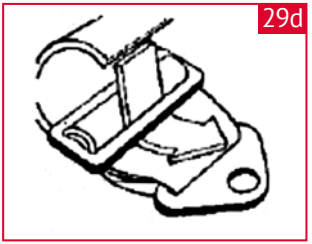
フェーズ 1

フェーズ 2

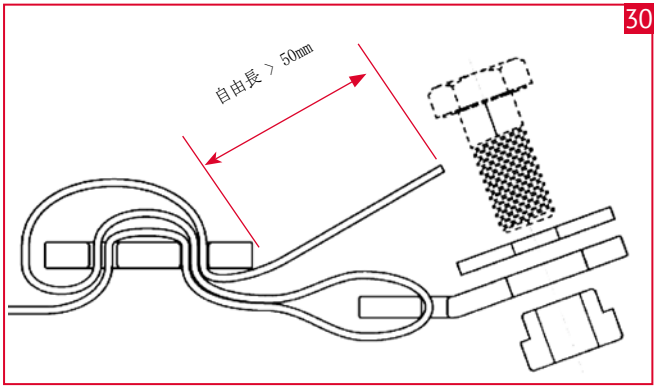
・ フェーズ 3)：ストラップの端を後方に折り曲げ、再びアジャスターのセンターブリッジの周りに巻き付けます。
・ フェーズ　4)：ストラップの端を手前に折り曲げ、アジャスターブリッジの下に通して、工程の最後にアジャスター　(図30)　から少なくとも50㎜は突出していることを確認します。



フェーズ 3



フェーズ 4



取付けられた部品

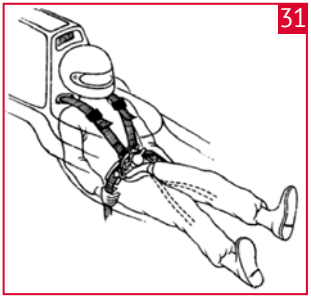
ベルト調整手順

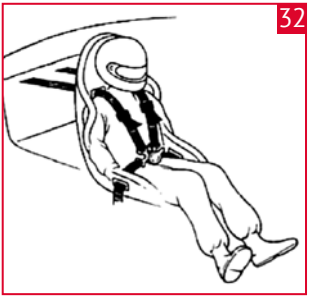
a）ラップストラップの調整
調整完了時に、シートベルトバックルが運転手の尻部に対して中心に配置され、各ベルトに干渉が無く、快適な着用感となるように、ベルトあるいは車体側（アンカー側）のアジャスターを調整します。

b）クロッチストラップの調整
ドライバーが支障なく操作でき、ベルトに干渉が無いように
車体側（アンカー側）のアジャスターを調整します。

c）ショルダーストラップの調整
ラップストラップが、ずり上がらないように、ストラップアジャスターを操作します。（ラップストラップがずり上がる場合は、ラップストラップ、クロッチストラップの長さを再調整して下さい。）
左右のストラップをそれぞれ別に調整する必要があります。
ショルダーストラップのバックアジャスターがある場合、それも調整します。
調整完了後は、アジャスターが鎖骨の高さではなく、胸の下あたりにくるようにします。

運転手の安全のために、ラップストラップが正しい位置、つまり骨盤の腸骨稜の上にあることが重要です（図31と32を参照）。





シートベルトの解除

「サルーン」または「フォーミュラ」ベルト
リリースレバーをオープンの位置で停止するまで回転させます。トングは同時に排出され（バックルに固定されているものを除く）、運転手からベルトが外れます。リリースレバーは、運転手が反対方向に回転させるまでオープンの位置のままです。

クラブマンベルト
バックルの赤のボタンを押します。ハーネスのトングが自動でバックルから排出されます

メンテナンスのルール

クリーニング
温かい石鹸水に浸したスポンジでベルト部分を拭いてハーネスを掃除します。シートベルトを漂白したり、染めたりしないでください。生地の本質的な特性が低下する可能性があります。

重要な警告
生地がシートや車体の鋭い角や切断面でこすれないように注意してください。
定期的にベルトや部品の効力を確認してください。
損傷　（切れたり、ほつれたり）　した、または事故車に使用されていたシートベルトは、直ちに交換し、事故の場合は、車体のアンカーポイントが損傷を受けていないことを確認することを推奨します。
シートベルトの設定を変更　（ストラップの追加や取り外しなど）　しないでください。
このシートベルトは、大人が使用し、大人に適合されます。

保証

Sabeltシートベルトは、EEC指令99/44（*）に準拠し、製造上の欠陥がないことを配達日から24ヶ月間保証されています。

上記の期間内に製造上の欠陥が見つかった場合は、ベルトの交換または無償での修理を保証します。

シートベルトの不適切な取付けや誤使用の場合、またはこのハンドブックの指示に従わずメンテナンスの対象となった場合は、この保証は失効しますので注意してください。

法律で規定されているように、この保証はシートベルトを販売したディーラーがユーザーに付与したもののため、必要な場合はディーラーに問い合わせてください。

（*）　一部の国では、保証期間が異なる可能性があります。そのような場合、適用される期間は、その特定国の法律によって規定された期間となります。

RU

РУКОВОДСТВО ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ

РЕМНИ БЕЗОПАСНОСТИ

омологированные МАФ или ЕЭК

Sabelt 153

В первую очередь мы хотели бы поблагодарить вас за выбор ремней безопасности Sabelt.
Модель вашего ремня безопасности - Saloon, Formula (омологирован МАФ, стандарт 8853-2016 - 8853/98 - 8854/98) или Clubman (омологирован ЕЭК, регламент 16 - для использования в автомобилях).
Если ваш ремень омологирован МАФ, он подходит для профессионального использования в гонках МАФ, но не может быть установлен на машинах, перемещающихся по дорогам общего пользования.
Если ваш ремень безопасности омологирован ЕЭК, он запрещен к использованию в гонках МАФ, но может быть установлен на машинах, перемещающихся по дорогам общего пользования, если он соответствует законам той страны, в которых его используют.
Вы можете проверить, омологирован ли ваш ремень МАФ или ЕЭК, взглянув на этикетку промежного ремешка ремня. На ремнях, омологированных ЕЭК, можно найти надпись Exx, на ремнях, омологированных МАФ - надпись Fia - xxx.
Для качественного монтажа ремней безопасности и во избежание ухудшения его защитных свойств, пожалуйста, внимательно прочтите настоящее руководство. В случае возникновения вопросов обратитесь Отдел пользовательской поддержки Sabelt телефону (+39) 011 64 77911 или по электронной почты info@sabelt.com

Ремни безопасности **Sabelt**, омологированные МАФ, разработаны исключительно для использования на гоночных машинах.
Любое другое использование ремней, в том числе на картах, запрещено.
Ремни безопасности **Sabelt** (омологированные **МАФ или ЕЭК**) необходимо постоянно использовать во время движения автомобиля - даже при коротких поездках.
Каждый комплект ремней безопасности может использоваться только одним человеком одновременно. Ремень запрещено использовать для пристегивания детей, в том числе - детей, сидящих на коленях взрослых.
Ни один ремень безопасности, вне зависимости от качества его конструкции и производства, не способен защитить пользователя от всех опасностей и несчастных случаев, которые могут возникнуть во время гонок или управления машиной.
Мы рекомендуем, чтобы установка ремней безопасности выполнялась исключительно специалистами в точном соответствии с указаниями настоящего Руководства.
Компания Sabelt S.p.a снимает с себя всю ответственность в случае неправильной установки.

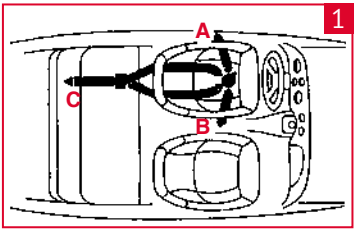
В любом случае не пытайтесь проколоть, модифицировать, разобрать или снять какой-либо компонент ремня безопасности.

В случае возникновения вопросов обратитесь в **службу пользовательской поддержки Sabelt**.

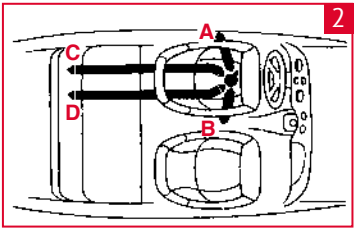
ВЫБОР ТОЧЕК КРЕПЛЕНИЯ

Детальные эксперименты, проведенные компанией Sabelt, продемонстрировали, что выбор положения точек крепления и, следовательно, проход ремня вокруг тела пассажира, играют ключевую роль в эффективности ремня безопасности в случае аварии.

В связи с этим компания Sabelt рекомендует использовать точки крепления, предусмотренные производителем и указанные в руководстве пользователя: другие точки крепления могут оказаться слишком ненадежными и не выдержать в случае аварии. Тем не менее, если при установке ремней, омологированных МАФ, необходимо создание дополнительных точек крепления на теле в дополнение к точкам, имеющимся в стандартном автомобиле, такие точки должны соответствовать требованиям стандартов МАФ, действующим на момент установки; установленные ремни в любом случае должны соответствовать требованиям к углам, приведенным в настоящем документе.



3 показаны точки крепления бедренных и плечевых ремешков ремня безопасности



4 показаны точки крепления бедренных и плечевых ремешков ремня безопасности

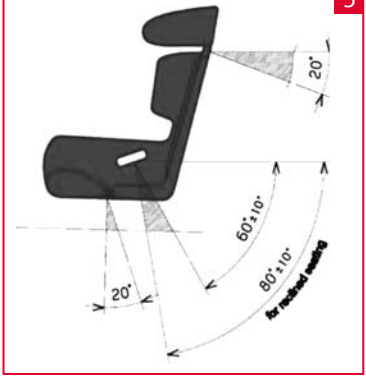
В качестве примера мы можем рассмотреть приведенные ниже схемы (Рис. 1 и 2) для определения точек крепления на стандартных автомобилях: как правило, крепления (A-B) бедренных ремешков расположены следующим образом: одно крепление находится справа (обычно - на сиденье), а второе - слева на продольной балке машины (для сиденья, расположенного слева; для сиденья, расположенного справа используется зеркальная схема); для крепления (C) или креплений (C-D) плечевых ремней используйте нижние крепежные точки ремней безопасности заднего сиденья (как правило, находятся под задними подушками) или части трубчатого каркаса.

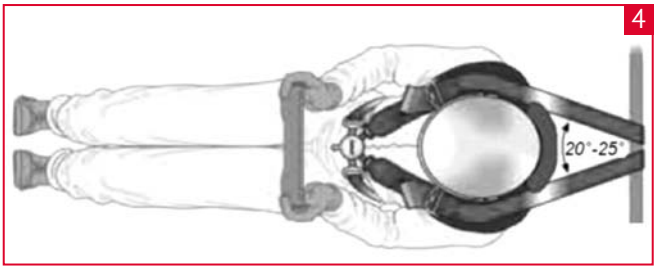
Выбор точек крепления должен также обеспечивать оптимальное положение ремня безопасности, как показано на рисунке 3 ниже:

- Плечевые ремешки: на груди и ключице под углом 20° вниз и назад по отношению к горизонтальной оси;
- Бедренные ремешки: на гребне подвздошной кости таза под углом 60±10° вниз и назад по отношению к горизонтальной оси на вертикальных сиденьях и под углом 80±10° на наклонных сиденьях.
- Паховые ремешки: вокруг бедер под углом 20° вниз и назад по отношению к горизонтальной оси.

Помимо этого, для предотвращения сползания плечевых ремней с плечей рекомендуется выбирать точки крепления, расположенные симметрично оси сиденья и обеспечивать угол, примерно равный 20°-25° (вид сверху), между ними, как показано на рисунке 4.

3

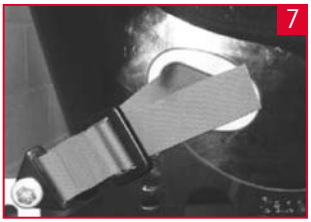




УСТАНОВКА И МОНТАЖ

- В процессе установки и эксплуатации действуйте с осторожностью, чтобы не загрязнить ремень маслом, смазкой или другими веществами, которые могут снизить уровень его трения в соответствии с регулирующими устройствами, а также не повредить ткань ремня безопасности, используя такие вещества, как пятновыводители и растворители.
- Части ремней безопасности не должны вступать в контакт с острыми или режущими поверхностями, например, листовой сталью или острыми кромками; любые острые объекты, вступающие в контакт с ремнями, должны быть защищены пластиковыми профилями, резиновыми или полиэстеровыми накладками.
- Убедитесь, что составляющие ремня, в частности, регулирующие устройства, не вступают в контакт с жесткими частями сиденья, как показано на рисунках 5 и 6 ниже.

Неправильное положение регулирующих устройств может привести к произвольному ослаблению ремня.
Правильная установка, показанная на рисунках 7 и 8 ниже, при которой отсутствует контакт с жесткими элементами сиденья, обеспечивает правильность работы регулирующего устройства и позволяет избежать ослабления ремня.

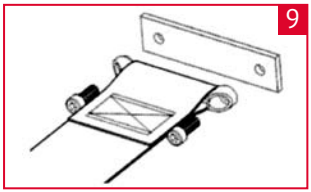


ФИКСАЦИЯ РЕМЕШКОВ РЕМНЯ БЕЗОПАСНОСТИ НА ТОЧКАХ КРЕПЛЕНИЯ АВТОМОБИЛЯ

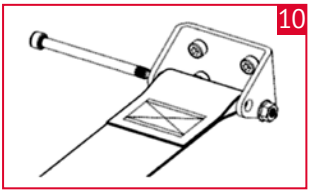
В зависимости от модели ремень безопасности может быть оснащен разными видами крепежных элементов: одни из них обеспечивают регулировку длины ремня, в то время как другие такую возможность исключают. Крепления нерегулируемого типа показаны на рисунках 9-15, крепления регулируемого типа - на рисунках 16-21.
Вне зависимости от типа все крепежные системы ремней безопасности Sabelt соответствуют требованиям стандартов МАФ 8853-2016 - 8853/98 - 8854/98 или ЕЭК 16 и могут быть использованы, если они омологированы для конкретной модели ремня.

Внимание: при установке ремней, соответствующих стандартам МАФ, соблюдайте технические требования, приведенные в правилах конкретных соревнований.
Компания Sabelt снимает за себя всю ответственность за неправильный монтаж ремня.

ПРИМЕРЫ НЕРЕГУЛИРУЕМЫХ КРЕПЛЕНИЙ



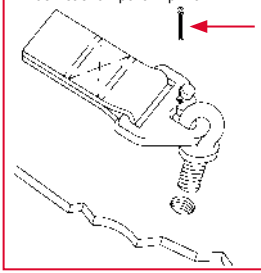
Петля, скрепленная восьмеркой (не входит в объем поставки)



Петля, скрепленная штифтом (не входит в объем поставки) и гайкой

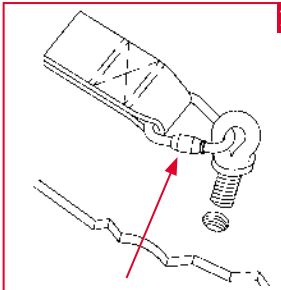
11

Используйте штифт,
чтобы заблокировать рычаг



Прошивной карабин

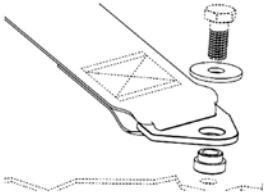
12



Затяните гайку, чтобы закрыть кольцо

Прошивной крюк

13



Убедитесь, что при использовании этого крепления кронштейн А свободно вращается вокруг ремня, что обеспечивает возможность регулировки положения.

Прошивной кронштейн (тип № 00030183 A)

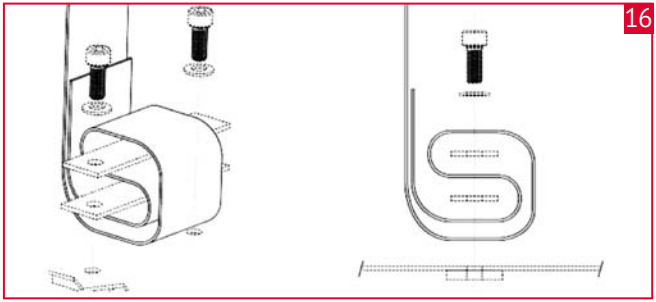
14

Прошивной кронштейн (тип № 400793)

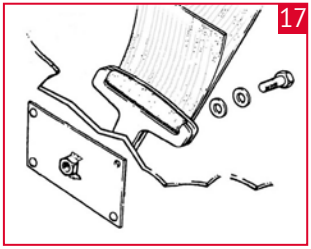
15

Прошивной кронштейн (тип № CCST0008)

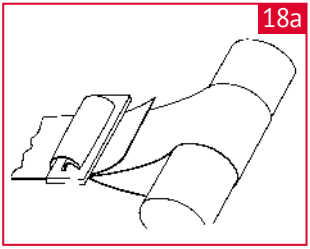
ПРИМЕРЫ РЕГУЛИРУЕМЫХ КРЕПЛЕНИЙ



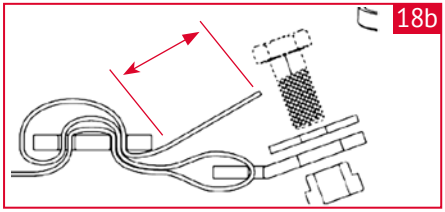
Двойные пластины



Петля с двойным кронштейном (тип № TL130 или похожий)



Петля с тройной пряжкой на защитном брусе



Петля с тройной пряжкой на защитном брусе свободная длина > 50 мм

Кронштейн (№ 400793) с тройной пряжкой

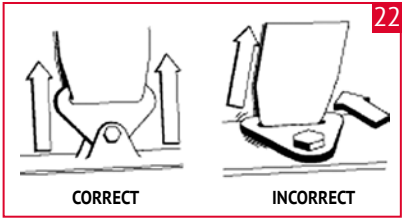
Регулируемый кронштейн (№ CCST0006) (конфигурация ремня ЕЭК)

Карабин с тройной пряжкой (конфигурация ремня ЕЭК)

Карабин с тройной пряжкой (конфигурация ремня МАФ)

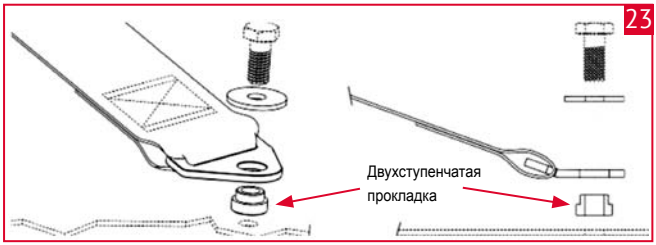
ФИКСАЦИЯ КРОНШТЕЙНОВ

Кронштейн в зафиксированном положении должны быть направлены таким образом, чтобы направление нагрузки совпадало с плоскостью корпуса кронштейна. Рекомендуется также, чтобы крепежный элемент на машине состоял из двух параллельных ребер, между которыми с некоторым зазором устанавливается кронштейн, чтобы после установки кронштейн мог регулироваться в соответствии с направлением нагрузки.



Правильное (слева) и неправильное (справа) положение установки

Если крепежный элемент автомобиля не может состоять из двух параллельных ребер, необходимо установить прокладку подходящего размера между кронштейном и крепежным элементам, с помощью которой кронштейн сможет регулироваться в соответствии с направлением нагрузки.



Крепежный кронштейн с болтом и двухступенчатой прокладкой

БОЛТЫ, ШАЙБЫ И МОМЕНТЫ ЗАТЯЖКИ

Болты должны быть изготовлены из материала, имеющего класс прочности не ниже 8.8.
Каждый болт также должен быть оснащен стальной шайбой толщиной не менее 2 мм. Между кронштейном ремня безопасности и крепежным элементом на машине также необходимо установить стальную прокладку подходящего размера, чтобы кронштейн мог регулироваться в соответствии с направлением нагрузки.

Моменты затяжки болтов должны соответствовать следующим значениям:
• 24 Нм для болтов диаметра M8;
• 40 Нм для болтов диаметра M10 или 7/16”;
• 70 Нм для болтов диаметра M12 или 1/2”;
• 100 Нм для болтов диаметра M14 или 9/16”.

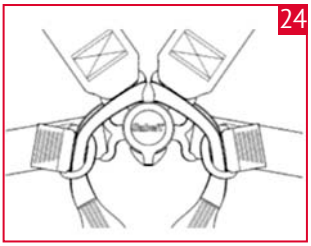
ПРИСТЕГИВАНИЕ РЕМНЯ

A) Ремень Saloon или Formula

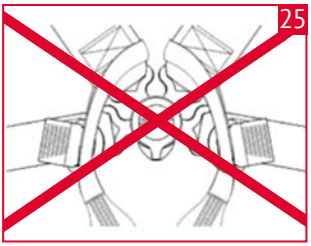
Возьмитесь за пряжку ремня и убедитесь, что рычаг высвобождения язычка установлен в безопасное положение (направлен вниз), т.е. закрыт (в противном случае язычки будет невозможно закрепить в пряжке). Другой рукой последовательно вставьте язычки ремня безопасности в соответствующие отверстия пряжки один за другим до щелчка, свидетельствующего о зацеплении язычков.

Если ремешки паховой области относятся к типу Formula (рис. 24) и удерживаются в правильном положении язычками плечевых ремешков, обеспечьте правильное положение петли ремешков паховой области вокруг кнопки (см. рис. 24 - правильная установка); в частности, петля должна проходить между плечевыми ремешками и пряжкой, а не под язычком на полотне плечевого ремешка (см. рис. 13 - неправильная установка).

Убедитесь, что ремешки не перекручены.



Правильная установка



Неправильная установка

B) Ремень Clubman

Вставьте язычок ремня безопасности в пряжку; специфический щелчок укажет на правильность закрепления пряжки. Пристегнув ремень, убедитесь, что его полотно не перекручено.

РЕГУЛИРОВКА РЕМНЯ

Системы, используемые для регулировки длины ремешков ремня безопасности, называются регулировочными устройствами и должны использоваться следующим образом:

Удлинение ремня

a) Регулирующее устройство на рисунке 26: возьмитесь за регулирующее устройство (a), поверните устройство примерно на 90° и втяните полотно внутрь

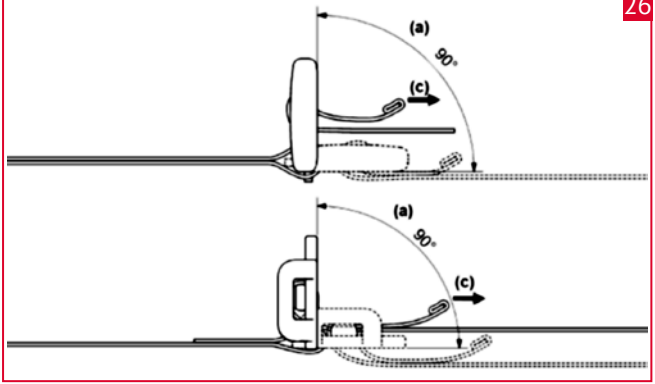
b) Регулирующее устройство на рисунке 27: поднимите рычаг (b) в направлении, указанном стрелкой, и втяните полотно внутрь

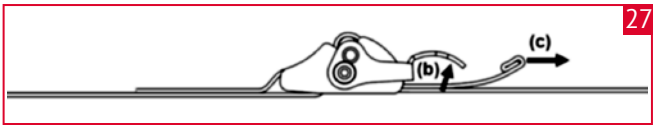
c) Регулирующее устройство (или версия с регулируемым язычком) на рисунке 28: поверните кулачок примерно на 90° в направлении, указанном стрелкой, и втяните полотно внутрь

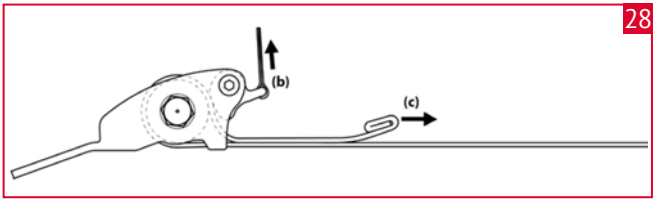
Укорачивание ремня

возьмитесь за свободный конец (c) полотна, выходящий из регулировочного устройства, и потяните его в направлении, указанном стрелкой (см. рисунки 26, 27 и 28).

26





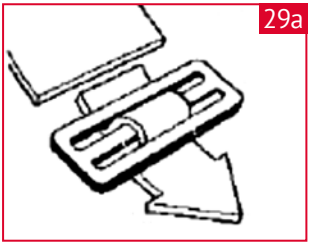


Тройные регулирующие устройства (Рис. 29 ниже)

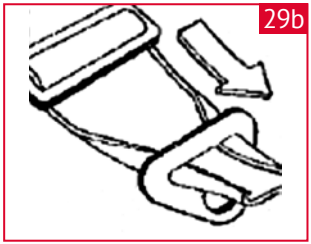
Тройные регулирующие устройства должны находиться максимально близко к крепежным кронштейнам или пряжке ремня.

Установка устройств включает четыре фазы, описанные ниже:

- фаза 1): пропустите конец ремешка через центральную перемычку регулирующей пряжки;
- фаза 2): пропустите конец ремешка через отверстие крепежного кронштейна (или оберните его вокруг защитной дуги) так, чтобы длина свободного отрезка составляла не менее 250 мм;

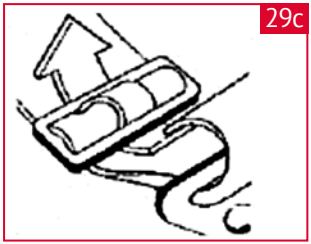


фаза 1

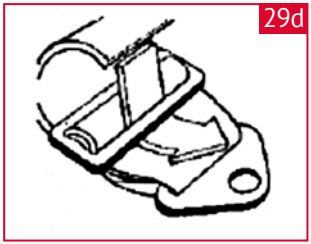


фаза 2

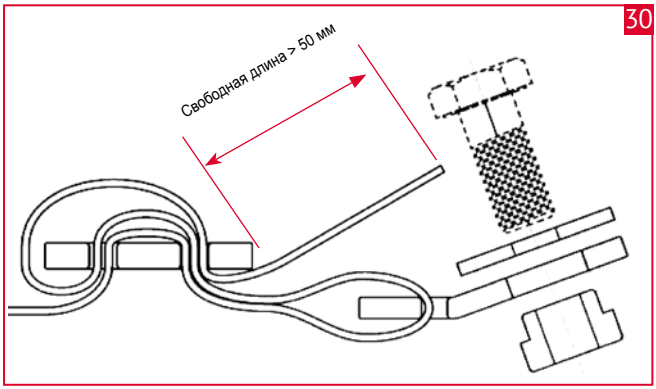
- фаза 3): отогните конец ремешка назад и оберните его вокруг центральной перемычки регулирующей пряжки еще раз;
- фаза 4): отогните конец ремешка вперед и пропустите его под центральной перемычкой регулирующей пряжки, убедившись, что после завершения процесса ремешок выступает из регулировочного устройства по крайней мере на 50 мм (рис. 30).



фаза 3



фаза 4



установленный компонент

ПОРЯДОК РЕГУЛИРОВКИ РЕМНЯ

a) Регулировка бедренных ремешков

Используйте регулирующие устройства на ремне или корпусе машины таким образом, чтобы после завершения регулировки пряжка ремня безопасности находилась в центре по отношению к бедрам, а ремень находился в натянутом состоянии и обеспечивал комфорт водителя.

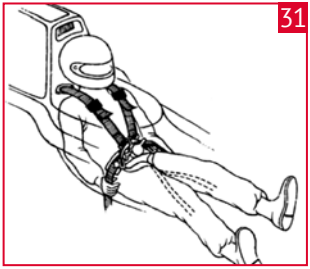
b) Регулировка ремешков паховой области

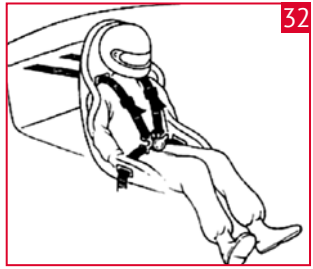
Используйте регулирующие устройства на ремне или корпусе машины таким образом, чтобы после завершения регулировки натяжение ремня было достаточным, не доставляя при этом дискомфорта водителю.

c) Регулировка плечевых ремешков

Используйте регулирующие устройства так, чтобы зафиксировать ремешки без дополнительного подтягивания бедренных ремешков. Оба ремешка необходимо отрегулировать независимо один от другого таким образом, чтобы после завершения регулировки пряжки находились на груди ниже уровня ключиц. Для этого также используйте заднее регулирующее устройство ремня безопасности при его наличии.

Для безопасности водителя необходимо, чтобы бедренные ремешки находились в правильном положении - над подвздошным гребнем таза (см. рисунки 31 и 32).





РАССТЕГИВАНИЕ РЕМНЯ БЕЗОПАСНОСТИ

Ремень Saloon или Formula

Поверните рычаг вверх до конца хода в открытое положение. Язычки высвобождаются одновременно (за исключением язычка, постоянно вставленного в пряжку), освобождая таким образом водителя от ремня. Рычаг будет оставаться в открытом положении до тех пор, пока водитель не повернет его обратно

Ремень Clubman

Нажмите красную кнопку на пряжке: язычок ремня автоматически высвободится из пряжки

ПРАВИЛА ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

Чистка

Для очистки ремня протрите полотно губкой, смоченной в горячей мыльной воде. Не используйте краски или отбеливатели, так как это может ухудшить внутренние свойства ткани.

Важные предупреждения

Убедитесь, что ткань не трется об острые углы и кромки сиденья или кузова. Регулярно проверяйте эффективность работы ремня и его компонентов. Поврежденные ремни безопасности (порезанные или изношенные) и ремни безопасности, использовавшиеся в машинах, побывавших в авариях, требуют немедленной замены; в случае аварии также рекомендуется убедиться в том, что точки крепления в машине не были повреждены. Модификации конфигурации ремня безопасности (снятие или установка ремешков и т.д.) запрещены.

Ремень безопасности предназначен для пользования взрослыми людьми.

ГАРАНТИЙНЫЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВА

Гарантия на ремни безопасности **Sabelt** без производственных дефектов действует на протяжении **24 месяцев с момента доставки** в соответствии с **Директивой ЕЭК 99/44** (*).

Гарантия предусматривает замену или бесплатный ремонт ремня в случае обнаружения производственных дефектов в ходе указанного выше периода.

Мы напоминаем пользователям, что настоящая гарантия теряет силу в случае неправильного монтажа или использования ремня, а также вследствие вмешательств в его конструкцию, не соответствующих указаниям настоящего Руководства.

Помните о том, что настоящая гарантия, в соответствии с законодательством, дает пользователям право в случае необходимости обращаться к Дилеру, продавшему ремень.

(*) В некоторых странах гарантийный срок может отличаться от указанного; в этом случае применяемый гарантийный срок соответствует сроку, предусмотренному действующим законодательством страны использования.

AR

دليـــل المستخدمـين

أحزمة الأمان المُعتمدة من قبل

ECE أو FIA

بداية نود أن نشكركم على اختياركم لأحزمة الأمان Sabelt.
وفقًا للنموذج، قد يكون حزام الأمان الخاص بك من نوع صالون"Saloon" أو فورمولا "Formula" وبالتالي فهو مُعتمد من قبل 2016-8853 - 8853/98 - 8854/98) FIA عادي(أو من نوع كلابمان"Clubman"، ومُعتمدً أيضًا من قبل ECE Reg. 16) - للاستخدام العام للسيارات ذات المحرك(

إذا كان حزام الأمان الخاص بك ومُعتمدٌ من قبل FIA ، فإنه مناسب للاستخدام الاحترافي أثناء سباقات FIA ، ولكن لا يمكن تركيبه على السيارات التي تسير على الطرق العامة.
إذا كان حزام الأمان الخاص بك ومُعتمدٌ من قبل ECE ، فلا يمكن استخدامه أثناء سباقات FIA ، ولكن يمكن تركيبه على المركبات التي تسيرُ على الطرق العامة ، بما يتوافق مع القوانين المحددة للبلد الذي يتم استخدامه فيها.

يمكنك التحقق مما إذا كان حزام الأمان الخاص بك مُعتمد من قبل FIA أو ECE وذلك عن طريق قراءة بطاقة الاعتماد homologation على حاشية الحزام. إذا كان حزام الأمان الخاص بك مُعتمد من قبل ECE ، فستجد المراجع لدى "Exx" ، إذا كان حزام FIA فستجد إشارة "Fia - xxx".

مُساعدتك ضرورية لحماية جودة حزامك وتجنب الانتقاص من قدرته على السلامة. يرجى قراءة هذا الكتيب بعناية، وإذا كانت لديك أي شك، اتصل بشركة Sabelt خدمة العملاء على الرقم التالي 0116477911(+39) أو أرسل بريدًا إلكترونيًا على العنوان التالي: info@sabelt.com

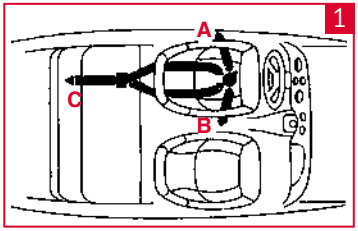
تم تصميم أحزمة الأمان Sabelt المُعتمده من قبل FIA لاستخدامها في سيارات السباق فقط.
يُحظر أي استخدام مغاير ، بما في ذلك استخدامها بسيارات الكارت .
يجب وضع أحزمة الأمان Sabelt (المُعتمده من قبل FIA أو ECE) عندما تكون السيارة في حالة حركة - حتى خلال الرحلات القصيرة.
يجب وضع كل مجموعة من أحزمة الأمان من قبل شخص واحد فقط. يجب عدم استخدامه لربط طفل بمفرده أو حتى لطفل يجلس في حجر الكبار.
لا يوجد حزام أمان، مهما كان تصميمه وتصنيعه عالي الدقة، قادرًا على حماية مستخدميه من جميع المخاطر والحوادث التي قد تحدث أثناء السباق أو قيادة السيارة.
نوصي بتركيب أحزمة الأمان من قبل خبراء التركيب فقط ، مع الالتزام الدقيق بتوجيهات هذا الكتيب.
لا تتحمّل شركة Sabelt S.p.a- أيّ مسؤوليّة في حالة التثبيت غير الصحيح.

في أي حال، لا تخرق أو تعبث أو تفكك أو تزيل أي جزء من أجزاء حزام الأمان.

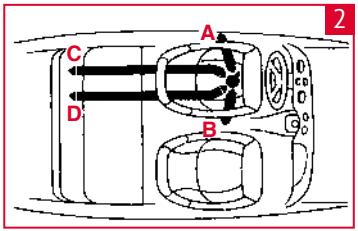
إذا ساورك أيَّ شك ، يرجى الاتصال بخدمة عملاء Sabelt.

اختيار نقاط التثبيت

أظهرت التجارب المتعمقة التي أجراها Sabelt أن اختيار موضع نقاط التثبيت، وبالتالي فإنّ طريقة تموضع الحزام على جسد الراكب، يلعب دورًا رئيسًا في فعاليّة حزام الأمان في حالة حدوث حادث.
لهذا السبب، توصي شركة Sabelt باستخدام نقاط التثبيت التي توفرها الشركة المصنعة للمركبة، كما هو موضح في دليل المقتني: قد تكون هناك نقاط تثبيت أخرى ضعيفة للغاية وتفسح المجال في حالة وقوع حادث. ومع ذلك، في حالة تركيب أحزمة FIA المُعتمده، يجب أن يكون من الضروري إنشاء نقاط تثبيت إضافية على الجسم ، بالإضافة إلى تلك المجهزة عادة في السيارة، يجب أن تتطابق نقاط التثبيت مع ما هو منصوص عليه في معايير FIAالسارية في تاريخ التركيب ، وعلى جميع الأحوال ، يجب أن تتطابق الأحزمة المركبة مع الزوايا المشار إليها في هذه الوثيقة.
وكمثال على ذلك ، يمكننا الرجوع إلى الرسومات البيانية المبينة أدناه (الشكلان 1 و 2) لتحديد موقع نقاط التثبيت على المركبات العادية : عادة ما تكون مثبتات الاحزمة (A-B) بشكل عام واحدة إلى يمين المقعد ، وواحدة إلى يساره وذلك لسيارة ذات المحرك الطولاني (للمقعد الأيسر ومتناسق مع المقعد الأيمن) ؛أما بالنسبة للمثبت (C) أوالمثبتات (C-D) لأحزمة الكتف استخدم المثبتات السفلية للأحزمة الخلفية (التي توجد بشكل عام تحت الوسائد الخلفية) أو جزء من قفص الحماية.



حزام أمان ثلاثي النقاط و نقاط تثبيت حزام الكتف .

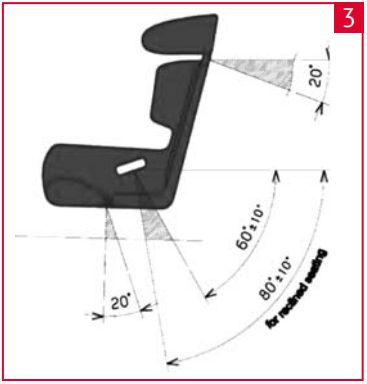


4 حزام أمان رباعي النقاط و نقاط تثبيت حزام الكتف

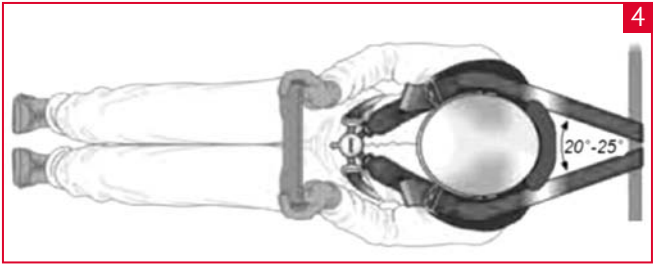
عند اختيار نقاط التثبيت يجب أيضا مراعاة المسار الأمثل للحزام ، كما هو موضح أدناه في الشكل رقم 3:
• أحزمة الكتف: على الصدر وعظمة الترقوة والى الخلف و إلى الأسفل بمقدار 20 ° درجة بالنسبة للخط الأفقي ؛
• الأحزمة الحاضنة : على العُرف الحرقفي للحوض والى الخلف وإلى الأسفل 60 ° +/- 10 ° بالنسبة إلى الخط الأفقي للمقاعد الشاقولية و 80 ° +/- 10 ° للمقاعد القابلة للبسط ؛
• أحزمة منطقة السرج : حول الفخذين و إلى الخلف إلى الأسفل °20 درجة بالنسبة للخط الأفقي.

أضف إلى ذلك ، و لمنع أحزمة الكتفين من الانزلاق جانبياً عن الكتفين ، يُنصح بوضع نقاط التثبيت الخاصة بهم بشكل متناظر بالنسبة لمحور المقعد على أن تشكل زاوية حوالي 20 ° - 25 ° درجة (مسقط علوي) ، كما هو موضح أدناه في الشكل رقم 4

3



4

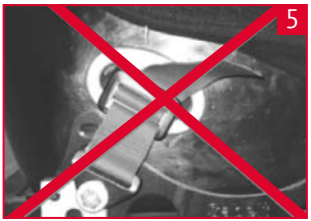


التركيب والتجميع

أثناء التجميع والاستخدام يجب الحرص على عدم توسيخ حزام المقعد بالزيت أو الشحم أو المواد التي قد تقلل من احتكاكه بمكان وجود أجهزة الضبط أو إتلاف نسيج حزام المقعد باستخدام ، على سبيل المثال ، مزيلات البقع أو المذيبات.

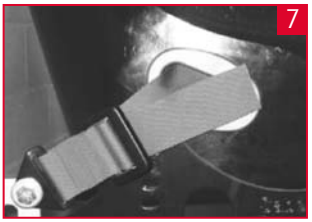
• يجب أن لا يحتك أو يتلامس أي جزء من حزام الأمان مع الأسطح الحادة أو الجارحة مثل صفائح الفولاذ أو الحواف الحادة. يجب وضع حماية بمقاوم بلاستيكي لأي أدوات حادة تتلامس مع الأحزمة ، أو وسادات من المطاط أو البوليستر.

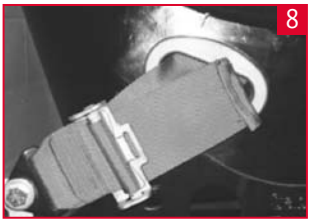
• تأكد من أن معدات الحزام ، وعلى وجه الخصوص جهاز ضبط الحزام ،ليس على اتصال مع الأجزاء الصلبة للمقعد ، كما هو موضح أدناه في الشكل رقم 5 و 6.



في الواقع ، قد يؤدي التوجيه الغير سليم للضوابط إلى تراخي الحزام عرضيا .

التثبيت الصحيح ، كما هو موضح أدناه في الشكل رقم 7 و 8 ، أي دون اتصال مع الأجزاء الصلبة من المقعد ، يسمح للمُضبط بالعمل بشكل صحيح وتجنب ارتخاء غير منتظم للحزام





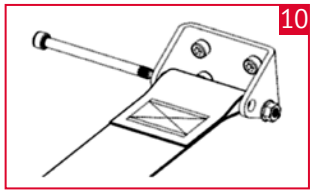
تثبيت مزلاج شريط حزام الأمان بنقاط تثبيت المركبة

بحسب طراز حزام الأمان ، هناك أنواع مختلفة من عناصر التثبيت: بعضها غير قابل للتعديل ، بمعنى أنها لا تسمح بتعديل طول الحزام ، والبعض الآخر قابل للتعديل ، أي يمكن أن يختلف طول الحزام. التثبيت من النوع الأول (غير قابل للتعديل) موضحة في الأشكال من رقم 9 إلى 15 ، وتلك من النوع الثاني (قابل للتعديل) في الأشكال من رقم 16 إلى 21.

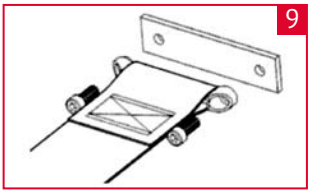
على أي حال ، فإن جميع أنظمة الربط والتثبيت من أنواع مختلفة لحزام الأمان Sabelt تتوافق مع معايير 8854/98 - 8853/98 - 8853-2016 FIA أو ECE 16 عادي ، ويمكن استخدامها شريطة أن تكون متوافقة مع حزام الأمان المحدد.

تحذير: عند تركيب أحزمة FIA ، يرجى الالتزام بالمواصفات المنصوص عليها في قواعد السباق المحددة. إن شركة Sabelt s.p.a . تخلي مسؤوليتها في حالة التجميع الخاطئ للحزام.

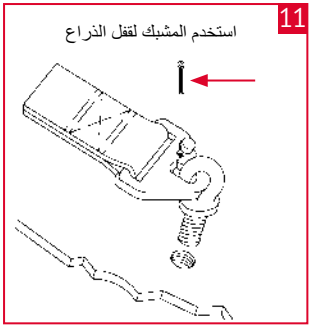
أمثلة على الأربطة الغير قابلة للتعديل:



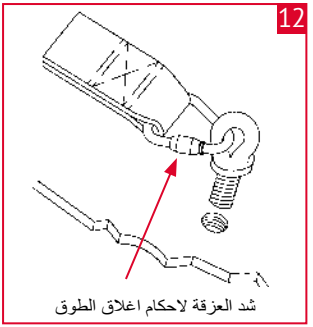
عروة الحزام المخيطة مع مشبك (غير موفر) و عزقة



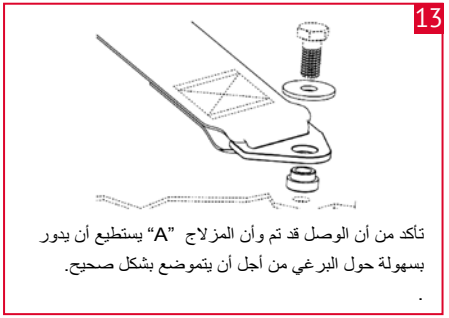
عروة الحزام المخيطة مع بسمار ملولب كـ "عظمة الكلب" (غير موفرة)



قفل دائري مخيط



خطاف مخيط

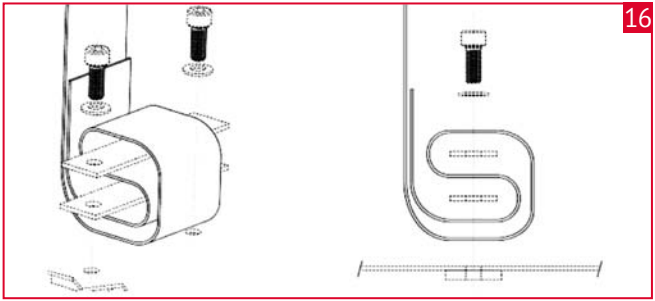


الشكل رقم -13 المزلاج المخيط من النوع A P/n00030183

المزلاج المخيط (P/n 400793)

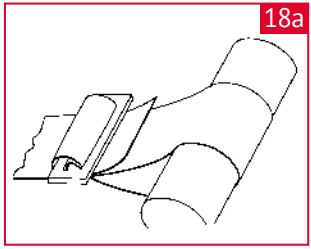
المزلاج المخيط (P/n CCST0008)

16



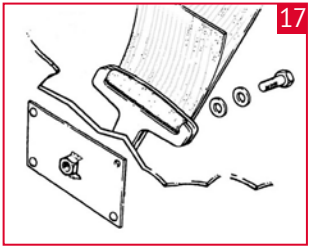
صفيحتين معدنيتين

18a



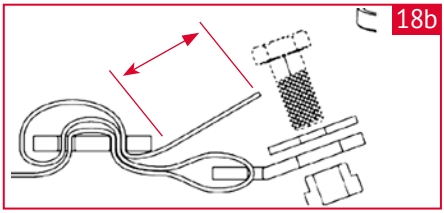
الشكل رقم 18 أ- حلقة مع مزلاج ثلاثي على قضيب الموازنة

17



حلقتين مع مزلاج (نوع P/n TL130 او ما يشابه)

18b



الشكل رقم 18 ب - حلقة مع مزلاج ثلاثي على قضيب الموازنة. حر الطول اقل من 50 مليمتر

الشكل رقم 20 ب – مشبك بقفل دائري مع مزلاج ثلاثي (بنية الحزام FIA)

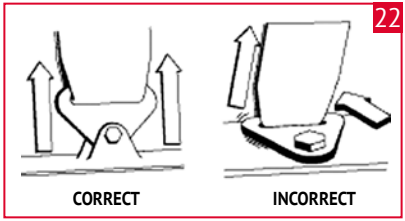
الشكل رقم 20 أ – مشبك بقفل دائري مع مزلاج ثلاثي
(بنية الحزام ECE)

الشكل رقم 19 – مزلاج (P/n 400793) مع مزلاج ثلاثي الصفائح .

الشكل رقم 21 مزلاج قابل للتعديل (P/n CCST0006) (بنية الحزام ECE)

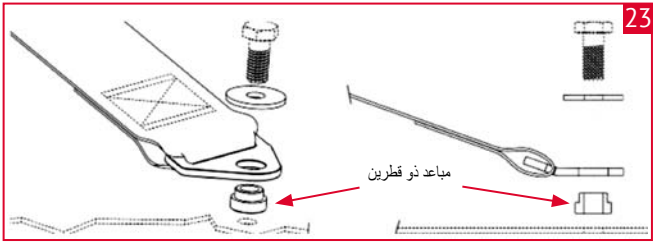
تثبيت المزاليج

يجب أن يتم توجيه المزلاج عند تثبيته وربطه بحيث يكون اتجاه الحمل متماشياً مع مستوى جسم المزلاج. من المستحسن أيضًا أن يتم تركيب عنصر ربط على السيارة من زعنفتين متوازيتين يتم إدخال المزلاج بينهما ، على أن يكون بينهما فجوة ، بحيث يمكن ، و بمجرد تثبيته في مكانه ، أن يقوم بتوجه نفسه وفقًا لاتجاه حمل.



صورة 22 - وضعية التركيب الصحيحة إلى (اليسار) وغير الصحيحة إلى (اليمين)

إذا كان غير ممكن تجهيز عنصر التثبيت على السيارة على شكل زعنفتين متوازيتين ، يجب أن يكون هناك فاصل للارتفاع المناسب (يوضع بين المزلاج وخطاف السيارة) ، بحيث يكون المزلاج قادر على ضبط نفسه بشكل صحيح وفقًا لاتجاه الحمل.



الشكل رقم 23 - مزلاج التثبيت مع برغي ومباعد ذو قطرين.

براغي وزردات وقيم عزم الربط

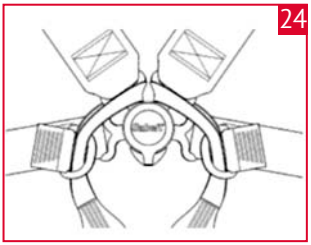
يجب أن تكون البراغي مصنوعة من مواد بفئة ذات متانة 8.8 أو أعلى.
من الضروري أيضًا أن يتم تزويد كل برغي بزردة فولاذية بسمك لا يقل عن 2 ملم. يجب وضع فاصل فولاذي بعمق مناسب بين مزلاج تثبيت الحزام و مِشْبَك السيارة حتى يتمكن المزلاج من وضع نفسه بشكل صحيح وفقًا لاتجاه الحمل.

يجب أن يكون عزم دوران شد البرغي مساويًا لما يلي:
- Nm24 نانومتر لبراغي قطرها "M8 "؛
- Nm40 نانومتر للبراغي قطرها 16/7 بوصة أو "M10" ؛
- Nm 70 نانومتر للبراغي بقطرها 2/1 بوصة أو "M12" ؛
- Nm100 نانومتر لبراغي قطرها 16/9 بوصة أو "M14".

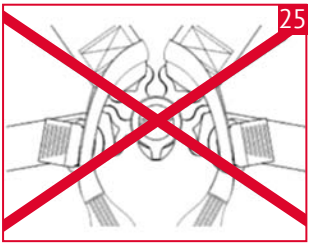
تثبيت حزام الأمان الخاص بك

أ) حزام "الصالون" أو "الفورمولا""Saloon" أو "Formula"

أمسك مشبك أو بكلة الحزام وتأكد من أن ذراع تحرير اللسان في وضع الأمان (على أن يكون الطرف متجه إلى الأسفل) ، أي يجب أن يكون مغلقا (إذا لم يكن الأمر كذلك ، فإن الألسنة لا تمسك بالمشبك أو بالبكلة).
باليد الأخرى ، أدخل ألسنة حزام الأمان في فتحات المشبك المقابل ،واحدة تلو الأخرى ، حتى تسمع النقرات المعدنية التي تخبرنا أن الألسنة قد تكلبت
إذا كانت أحزمة السرج من نوع "Formula" (انظر الى الشكل 24) ، وبالتالي يتم الاحتفاظ بها في الوضعية الصحيحة من خلال ألسنة أحزمة الكتف ، فاحرص على أن يكون وضع نهايات أحزمة السرج وزر العقدة صحيحًا (انظر الشكل 24 ، التجميع الصحيح) ؛ وهذا يعني أنه يجب أن تكون بين أحزمة الكتف والمشبك على شريط حزام الكتف وليس بعيدا عن اللسان (انظر الى الشكل 13 ، التجميع الخاطئ).
تأكد من أن الأحزمة ليست ملتوية أو متشابكة.



التجميع الصحيح



التجميع غير الصحيح

ب) حزام كلوبمان "Clubman"

أدخل لسان حزام الأمان في المشبك: وبنقرة واضحة يمكن التعرف عليها تُخبرك أنه قد تم قفل المشبك بشكل صحيح. عند ربط حزام الأمان، تأكد من عدم تشابك الحزام.

تعديل الحزام الخاص بك

تُسمى الأنظمة المستخدمة لضبط طول أحزمة الأمان في المقعد بأجهزة الضبط ويجب استخدامها كما يلي:

كيفية تطويل الحزام:

أ) المعدل حسب الشكل رقم 26: امسك جهاز الضبط (a) ، قم بتدويره بمقدار حوالي 90 ° درجة وقم بسحب الحزام بحيث ينزلق بداخله.

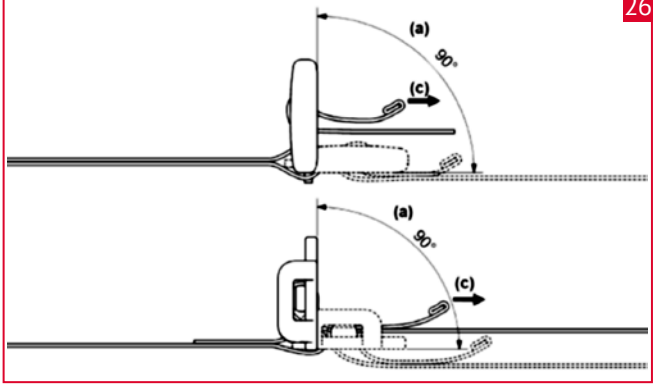
ب) المعدل حسب الشكل رقم 27: ارفع الذراع (b) في الاتجاه المشار إليه بالسهم ثم اسحب الشريط بحيث ينزلق بداخله.

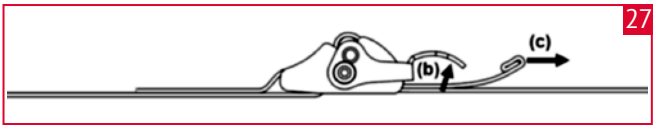
ج) المعدل (أو من النوع ذي اللسان القابل للتعديل) حسب الشكل رقم 28: قم بتدوير حدبة تحويل الحركة (d) بمقدار °90 درجة تقريبًا في الاتجاه المشار إليه بواسطة السهم ثم اسحب الشريط بحيث ينزلق بداخلها.

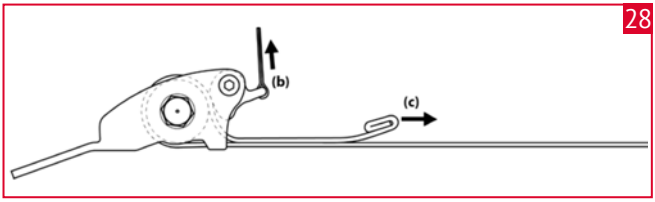
كيفية تقصير الحزام:

أمسك النهاية الحرة (c) للحزام الخارجة من جهاز الضبط واسحبه باتجاه السهم (انظر الى الشكل رقم 26 و 27 و 28).

26







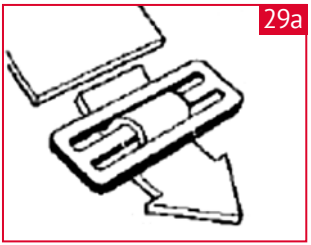
المُعدِّل "ثُلاثي القضبان" (الشكل 29 أدناه)

يجب وضع المُعدِّلات "ثلاثيّة القضبان" أقرب ما يكون إلى مزاليج التثبيت أو إلى قضيب الموازنة.

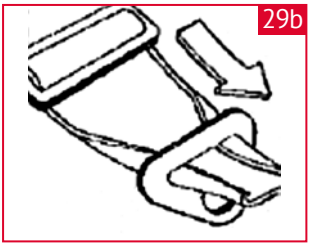
و للقيام بتركيبهم عليك اتِّباع المراحل الأربع الموضحة أدناه.

• المرحلة 1): لف نهاية الحزام حول العارضة الوسطى للمعدل ؛

• المرحلة 2): ادخل نهاية الحزام داخل فتحة مزلاج التثبيت (أو حول قضيب الموازنة) وتأكد من أنه برز بما لا يقل عن 250 ملم ؛

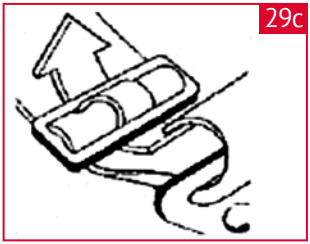


المرحلة 1

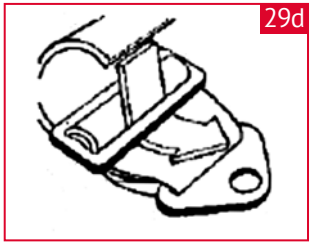


المرحلة 2

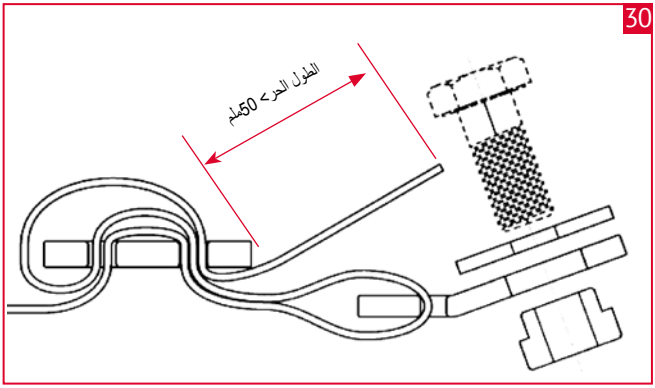
• المرحلة 3): قم بثني نهاية الحزام إلى الوراء ولفه مرة أخرى حول العارضة الوسطى للمعدل ؛
• المرحلة 4): قم بطي نهاية الحزام باتجاه الأمام وادخله من أسفل عارضة المعدل، مع التأكد من أنه قد خرج على الأقل 50 ملم من المعدل في نهاية العملية (الشكل رقم 30).



المرحلة 3



المرحلة 4

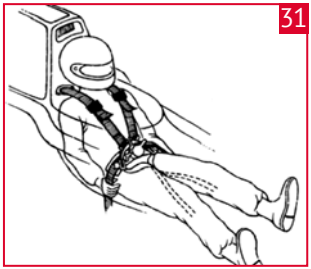


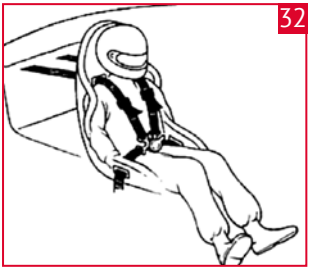
عنصر مثبت

تعديل أحزمة الحضن.
اعمل على أجهزة الضبط أو أجهزة التعديل التابعة أنظمة التثبيت لهيكل السيارة ، بحيث ، وبمجرد اكتمال التعديل، يكون مشبك الحزام متمركز على نفس المستوى مقارنة بوركي السائق ويكون الحزام ككل ممتدًا و مريحا قدر الإمكان.

تعديل حزام السرج
اعمل على أجهزة الضبط أو أجهزة التعديل التابعة أنظمة التثبيت لهيكل السيارة، بحيث، وبمجرد تثبيت واقي الفخذ، يتم مد الحزام على نحو كافٍ دون إزعاج السائق.

تعديل حزام الكتف أو الوشاح
اعمل على أجهزة ضبط الحزام بحيث يتم تثبيتها دون سحب أحزمة الأمان. يجب ضبط كل من الحزامين ، بشكل مستقل عن الآخر ، بحيث
بمجرد أن يتم ذلك، يجب ألا يتم ضبط جهاز التعديل عند مستوى عظمة الترقوة ولكن في أسفل الصدر.
ولتحقيق ذلك ، قم أيضًا بالعمل على جهاز ضبط حزام الكتف الخلفي إذا كان موجودًا.
من أجل سلامة السائق ، من المهم أن يكون حزام الأمان في الوضع الصحيح ،أي أن يكون فوق العرف الحرقفي للحوض (انظر الشكلين 31 و 32).


31


32

تحرير و فك حزام المقعد

حزام "صالون" "Saloon" أو " فورمولا""Formula":
قم بتدوير ذراع التحرير حتى نهاية مساره ، في وضعية الفتح. يتم إخراج الألسنة في نفس الوقت (باستثناء واحدة تبقى متصلة بشكل دائم بالبكلات أوالمشابك) وبذلك يتم تحرير السائق من الحزام. يظل ذراع التحرير في وضع الفتح حتى يتم تدويره في الاتجاه المعاكس من قبل السائق.

حزام كلابمان Clubman:
اضغط على الزر الأحمر الموجود على مشبك: سيتم لفظ وإخراج ألسنة الأحزمة تلقائيا من المشبك.
يمكن استخدام حزام المقعد وتكييفه للبالغين.

قواعد الصيانة:

التنظيف
لتنظيف الأحزمة، قم بمسح الحزام بالإسفنج المنقوع بالماء الساخن والصابون.
لا تقم بتبييض حزام المقعد أو صبغه لأن هذا قد يقلل من الخواص الأساسية للنسيج.

تحذيرات هامة
تأكد من أن القماش لا يحتك بالزوايا الحادة أو الحواف القاطعة للمقعد أو الهيكل.
تحقق من وقت إلى آخر و بشكل منتظم من كفاءة الحزام وعناصره.
ينبغي استبدال أحزمة المقاعد التي تعرضت للتلف (الجروح أو التمزق) أو المستخدمة في السيارات التي قد تعرضت لحادث على الفور، كما يُنصح أيضًا في حال وقوع حادث بالتأكد من أن نقاط التثبيت الموجودة في السيارة غير تالفة.
لا تقم بتعديل هيئة حزام الأمان بأي شكل من الأشكال (أي ، إضافة أو إزالة شريط ، إلخ ...).
يمكن استخدام حزام المقعد وتكييفه للبالغين.

ضمـــان

أحزمة الأمان **Sabelt** مكفولة بخلوّها من عيوب التصنيع لمدة **24 شهرا من موعد التسليم**، وبما يتوافق مع توجيهات **EEC 99/44** (*).

يُتوخى من الكفالة استبدال أو إصلاح الحزام مجانًا، إذا أصبحت عيوب التصنيع ظاهرة خلال الفترة الزمنية المذكورة أعلاه.

نود تذكير المستخدمين بأن هذه الكفالة تُعتبر لاغيةً، إذا تم تركيب أحزمة الأمان أو تم استخدامها بشكل غير صحيح، أو إذا خضعت لأعمال الصيانة لا تتوافق مع توجيهات هذا الدليل.

يرجى الانتباه أنّه، ووفقًا لما يتطلّبه القانون، يتم منح هذه الكفالة للمستخدمين من قبل الوكيل الذي باع حزام الأمان لذا يُرجى الرجوع إلى الوكيل عند اللزوم.

(*) قد تختلف فترة الكفالة من بلدٍ لآخر؛ في هذه الحالة، تعتبر فترة الكفالة هي التي ينصُّ عليها القانون الساري في البلد المحدد.

إذا كنت غير قادر على فهم واحدة من هذه اللغات على الأقل، فلا تتردد في طلب ترجمة نص دليل المستخدم هذا إلى لغتك وذلك عن طريق الاتصال بخدمة عملاء **Sabelt**.

Sabelt S.p.A.
Via Guido Rossa, 8/10/12
10024 Moncalieri (TO) Italia
Tel. +39 011 6477911
Fax +39 011 6477999
info@sabelt.com
www.sabelt.com
@sabeltofficial
sabeltofficial
sabeltofficial