

Tiltaksplan/regelverk for håndtering/lading av batterier i samtlige elektro-klasser gjeldende umiddelbart fra publisering!

1. Innledning

Denne tiltaksplanen skal regulere og forebygge personskader under lading av kjørebatterier i elektroklasser under løp arrangert i NMFs jurisdiksjon. Denne tiltaksplanen er å regne som tillegg til Spesialreglement for Norges Motorsportforbunds seksjon Radiostyrt Motorsport og gjelder i første omgang frem til 1. April 2008. Etter 1. April 2008, vil kun batterier levert fra produsenter/distributører/forhandlere til EFRA og godkjent brukt av EFRA, være tillatt å bruke som kjørebatterier i samtlige elektroklasser. Alle punkter i denne tiltaksplanen har presens over hva som skulle være bestemt i grenens spesialreglementer.

Målet med tiltakene er på enklest mulig måte uten store kostnader for førere eller arrangører å gjennomføre tiltakene.

EFRA kontrollerer ikke batterier mtp sikkerheten, men det vil være den part som søker å få godkjent sine batterier til bruk under EFRA-sansjonerte løp, eller deres leverandører, som må være sikker på at batteriene ved riktig bruk er innenfor den normale sikkerhetsrisikoen for å eksplodere.

Det presiseres også føremes ansvar for å håndtere batterier slik leverandøren beskriver.

Seksjonen vil fortløpende vurdere situasjonen og umiddelbart innstille all aktivitet på nytt, dersom det viser seg å ikke være tilstrekkelig med disse tiltakene, eller førerne og arrangører ikke viser ansvar ved å ikke følge disse retningslinjene. Disse reglene vil også bli justert/oppdatert med umiddelbar virkning dersom det anses nødvendig.

2. Sikkerhetsinstallasjoner og ladeprosedyrer

2.1 Førerens personlige ladere og strømforsyninger

Kun ladere som er CE-merket er tillatt brukt. Dette gjelder også strømforsyninger. Kun personlige ladere er tillatt å bruke.

2.1.1 Kontroll av ladere og strømforsyninger

Kontrollen av ladeutstyr (CE-merking) skal gjøres av arrangøren før føreren har lov å starte lading.

2.1.2 Utlading før lading

Batterier skal om mulig utlades ned til ca 0,9 volt pr. celle på utladebrett. Hvis noen celler allerede er utladet når pakken settes i utladebrettet skal pakken lades opp med noen få hundre mAh og deretter tappes ned til lik spenning. Dette sikrer at alle cellene starter lading på samme nivå og dermed blir fulladet samtidig uten fare for overlading av enkeltceller.

2.1.2 Ladeprosedyrer

Det skal under alle konkurranser, eller konkurranselignende oppvisninger/treninger, legges inn minst 75 minutter mellom hvert heat, slik at førerne får nødvendig tid til å lade.

-Alle ladere skal være utstyrt med "peak-cut". Denne skal stilles inn på det laveste som er mulig på laderen uten at det er 0, aller helst 3mv pr celle.

-Det er ikke tillatt å re-peake batteriene. D.v.s å restarte ladingen på en batteripakke som allerede er fulladet.

-Dersom lader har temperaturføler, skal denne brukes. Temperaturføleren skal være tilkoblet laderen slik at den kutter ladingen dersom temperaturen overstiger 42 grader celcius. (målt på varmeste celle, normalt den midterste)

-Førere anbefales også å benytte temp-gun eller annen nøyaktig termometer, til å overvåke temperaturen på de resterende celler. Dersom temperaturen overstiger 42 grader celsius, skal ladingen avbrytes.

-Føreren skal også etter beste evne overvåke unormale signaler fra batteriet. Ved unormalheter skal ladingen umiddelbart avbrytes.

-Det er ikke lov med kunstig avkjøling av batteriet under lading.

-Ladestrøm skal ikke overgå 1C. Det vil si, dersom batteriet har en kapasitet på 4200 mah, skal laderen maks stilles inn på 4,2A.

2.2 Arrangørens forpliktelser

Arrangøren forplikter å ha en funksjonær utpekt til å gjennomføre kontroller av ladernes innstillinger.

3. Personlig sikkerhetsutstyr

3.1 Førere

Det anbefales å ha tilgjengelig vernebriller under håndtering av batterier som viser tegn på unormal temperatur, eller av andre årsaker vurderes å være ustabile. Alle baner skal derfor ha dette tilgjengelig.

3.1.1 Personlig sikkerhetsinstallasjoner

Norges Motorsportforbund kan ikke anbefale spesifikke produkter. Dersom det benyttes ladekofferter, ladebunkere eller lignende produkter som annonseres solgt til det formål å lade batterier for radiostyrte biler, må førerne selv vurdere om disse er funksjonable. Norges Motorsportforbund vil oppfordre til alle tiltak som kan minimalisere risikoen for personskader så sant det er tiltak som er funksjonable og brukes med ansvar. Formålet med denne type produkter, er å minimalisere spredning av partikler, dersom batterier eksploderer, for på den måten unngå personskader.

3.2 Generelt

Annet utstyr kan vurderes av arrangøren brukt, dersom denne anser dette som forsvarlig. Men, det skal alltid avveies opp mot risikoen for personskader. Lukkede beholdere for lading, eller lukkede rom uten konstant overvåking tillates ikke.

4. Tillatte kjørebatterier

4.1 Batterier godkjent for løp og trening frem til og med 31.3.2008

Kun EFRAs liste over godkjente batterier fra og med 1. April 2007 er tillatt brukt, med unntak av Intellect IB 4200 merket batch nr: **AZCXT og AZDNU**

Intellect IB-batterier uten batchnummer, eller ulesbart batchnummer, er ikke tillatt brukt.

Intellect har i tillegg opplyst at batterier fra følgende batcher muligens kan inneholde celler som kan eksplodere ved ”vanlig racebehandling”:

araet, azcwt, bncwt, bndst, braet, bzawt

Ved å innføre begrensningene i bruk som nevnt ovenfor anser vi å ha fjernet oss fra det som betegnes fra ”vanlig racebehandling”, men også disse cellene bør brukes med forsiktighet.

EFRAs liste over godkjente batterier fra 1. April 2008, godkjennes fortløpende for bruk så snart de er publisert på EFRAs webside. Ingen andre kjørebatterier er tillatt brukt og gjelder samtlige elektrisk drevne klasser, uavhengig av hva som skulle stå i NMFs spesialreglementer.

4.2 Batterier godkjent for trening og konkurranser fra 1.4.2008

Fra 1.4.2008, er det kun tillatt å bruke batterier som er godkjent for konkurransekjøring i EFRA-sanksjonerte løp. (slik regelverket har vært frem til nå) Listen skal være tilgjengelig på EFRAs webside. Ingen andre kjørebatterier er tillatt brukt og gjelder samtlige elektrisk drevne klasser, uavhengig av hva som skulle stå i NMFs spesialreglementer.

Egen arbeidsgruppe med representanter fra NMF, forhandlere og klubber skal også vurdere hvilke tiltak i denne planen, som må videreføres som reglementer etter 1.4.2008.

5. Rapportering

Dersom eksplosjoner skjer med batterier under lading på løp/treninger, skal dette rapporteres.

Eget rapport skjema utformes av NMF og skal være nedlastbart fra

www.motorsportforbundet.no/rc under menyen ”skjemaer”.

Skjemaet og batterier og rester av den/de eksploderte battericellene/pakkene, skal umiddelbart

sendes til Norges Motorsportforbund. Skjemaet skal ha en del hvor fører gir sin

forklaring/utredning, og en del hvor Stevneleder eller treningsansvarlig, eller denne som utpekes av disse, gir sin forklaring/utredning til hendelsen.

Ved personskader skal også NMFs skaderapporteringsskjema fylles ut. Saken skal da også meldes til nærmeste politimyndighet.