

Chapitre III

EQUIPEMENTS SECURITAIRES

AVERTISSEMENT !!!

Depuis le 1^{er} janvier 2021, des équipements sécuritaires respectant certaines normes FIA sont imposés à tous les concurrents et aux véhicules engagés dans

TOUTES LES DIVISIONS CHRONOMETREES

de toutes les épreuves où la vitesse est l'élément de classement prépondérant.

(Sauf, en AC/KC et en Slalom)

Ces impositions sont également parues sur le site internet et la page Facebook de la Fédération, le 23 décembre 2020 sous forme d'ASAF Newsletter.

http://www.asaf.be/news/asafnews/2020/equipements_securite_2021.pdf

Art. 1. Equipements sécuritaires des participants

1. Casques (Chap. III-1 du Code Sportif International)

- Normes (compatibles FHR)

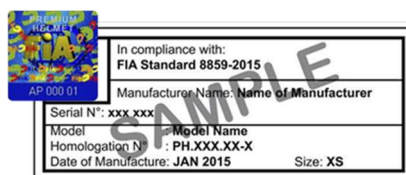
a. FIA 8859-2015 LT49

Homologation :

La date de fin d'homologation dans la Liste Technique (en abrégé, "LT"), est la date de fin de fabrication, pas d'utilisation

Utilisation :

Pas de date de fin d'utilisation



b. FIA 8860-2004

Homologation :

Pas de fin d'homologation dans la LT

Utilisation :

Plus valide au-delà du 31/12/2020



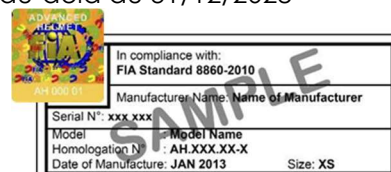
FIA 8860-2010 LT33

Homologation :

La date de fin d'homologation dans la LT est la date de fin de fabrication, pas d'utilisation

Utilisation :

Plus valide au-delà du 31/12/2028



Nouvelle étiquette en vigueur à compter du 01/01/2013



Etiquette apposée sur les casques fabriqués avant le 01/01/2013

c. FIA 8860-2018

Homologation :

La date de fin d'homologation dans la LT est la date de fin de fabrication, pas d'utilisation

Utilisation : pas de date de fin d'utilisation



Casque sans ABP*

*Protection contre les projectiles

FIA 8860-2018-ABP LT69



Casque avec ABP*

Chapitre III – Equipements sécuritaires

d. Snell SA2010

SAH2010

+

FIA 8858-2002

FIA 8858-2010 LT41

Valide pour utilisation avec FHR/RFT, (Retenue Frontale de la Tête) uniquement si sticker Snell accompagné d'un sticker FIA

Utilisation : Plus valide au-delà du 31/12/2023

Snell SA2010 + FIA 8858-2002



+



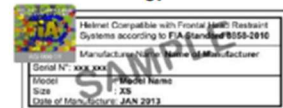
Snell SA2010 + FIA 8858-2010



+



or



Snell SAH2010 + FIA 8858-2002



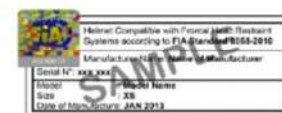
+



Snell SAH2010 + FIA 8858-2010



+



e. Snell SA2015

Non homologué pour utilisation avec FHR

Utilisation : Plus valide au-delà du 31/12/2023

RESUME DES NORMES DE CASQUES ET DE LEUR VALIDITE : Liste Technique n°25

- Une date de fin d'homologation n'est pas une date de fin d'utilisation
- Norme 3) ou 4) obligatoire pour les championnats FIA F1/F2/F3/FE/FIA GT/WRX/WRC priorité 1
- Un casque en mauvais état doit être refusé même s'il est toujours valide
- Un casque ne devra pas être modifié par rapport à sa spécification de fabrication d'origine, sauf conformément aux instructions fournies par le constructeur.
- Les écouteurs radio montés dans le casque sont interdits dans toutes les compétitions sur circuit et lors des courses de côte (Chap. III-1.5)
- Les visières intégrales montées sur les casques intégraux figurant dans les Listes Techniques N°33, 69, 41 et 49 doivent être étiquetées à l'aide d'un autocollant de la FIA.

Voir Appendix L – Chap. III-1 du Code Sportif International, pour toutes les conditions d'utilisation

- 1.1. Un casque obligatoirement et correctement attaché est obligatoire lors de tout parcours se déroulant sur route fermée.
- 1.2. Le port du casque est obligatoire pendant la participation effective aux épreuves de toutes les disciplines, sauf en Rallyes d'Orientations et en Rallyes de Régularité. En Rallye de type B (traditionnel et B-Short), en Rallye-Sprint, dans les épreuves du type "Legend Rallyes" ainsi que dans celles des types HRS et HRF, il n'est obligatoire que durant les ES se déroulant sur routes fermées ; le port du casque durant les secteurs de liaison (au sein de la circulation publique), est interdit.
Ce casque sera, dans toutes les Divisions des épreuves chronométrées, sauf en AC/KC et Slalom, obligatoirement un casque répondant aux normes FIA reprises ci-dessus.
- 1.3. Dans d'autres cas, il devra simplement répondre aux normes européennes "CE".
Dans cette dernière éventualité, il sera muni d'une étiquette blanche, comportant la lettre E entourée d'un cercle, suivi d'un chiffre qui indique l'origine du pays d'homologation. Ces chiffres, E1 jusqu'à E21, comportent le n° d'identification de l'agrément (obligatoirement 01, 02, 03, 04, 05, 06) suivi d'un numéro de série de production, séparé du n° d'homologation par un tiret (Exemple : 042439 – 41628).

Chapitre III – Equipements sécuritaires

- 1.4. Les casques seront présentés lors des VT de la première épreuve au cours de laquelle ils seront utilisés afin que soit déterminé s'ils répondent aux conditions énoncées ci-dessus. Si tel est le cas, de petits stickers spécifiques "ASAF" seront apposés de part et d'autre de façon à être visibles lors du passage du véhicule pendant le déroulement de l'épreuve.

N.B. : les casques déjà utilisés mais qui ne comportent pas (ou plus) ces stickers devront également être représentés.

- 1.5. Toute infraction aux règles énoncées ci-dessus engendrera une sanction pouvant aller jusqu'au refus de départ ou la mise hors course.

2. Système de retenue frontale de la tête (RFT - FHR) (Chap. III-3 du Code Sportif International)

- Norme

FIA 8858-2002

FIA 8858-2010

LT29

Homologation :

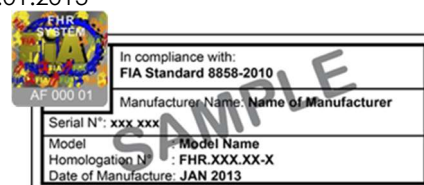
La date de fin d'homologation dans la LT est la date de fin de fabrication, pas d'utilisation.

Utilisation :

Pas de date de fin d'utilisation

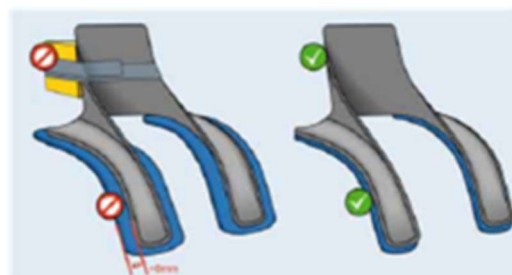
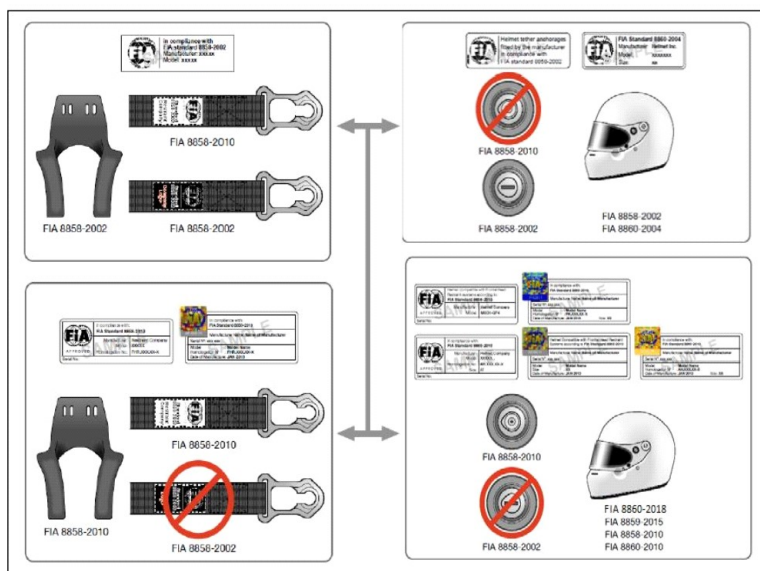


Étiquette apposée sur les systèmes RFT/FHR fabriqués avant le 01.01.2013



Nouvelle étiquette en vigueur à compter du 01.01.2013

- Compatibilité casque/ancrage/RFT/sangles



- Une date de fin d'homologation n'est pas une date de fin d'utilisation
- Un système RFT/FHR en mauvais état (tout ou partie, sangles par ex.) doit être refusé même s'il est toujours en date de validité.
- Les étiquettes doivent toujours rester lisibles
- Attention aux conditions d'utilisation (capitonnages de l'habitacle, caoutchouc, antifriction, positionnement du harnais sur le RFT/FHR, ...)

Voir Appendix L – Chap. III-3 du Code Sportif International pour toutes les conditions d'utilisation

2.1. Impositions en cas d'utilisation obligatoire ou volontaire du système RFT-FHR-HANS

Il va de soi que les homologations FIA qui sont reprises dans les impositions ci-dessus (8858 – 2002), sont des homologations minimales et que celles qui leur sont supérieures ou plus récentes sont autorisées, si ce n'est, recommandées.

Dans les disciplines/Divisions où le port du HANS est obligatoire et dans tous les cas où, volontairement, le concurrent en est équipé, le casque faisant partie du système devra impérativement être un casque homologué par la FIA et conçu par le fabricant pour recevoir les ancrages des sangles du FHR - HANS.

N.B. : Les ancrages de sangles, spécifiques HANS, ne peuvent être que des ancrages homologués par la FIA selon la norme FIA 8858-2010.

3. Vêtements résistant au feu (Chap. III-2 du Code Sportif International)

- Combinaison, sous-vêtements longs haut + bas, cagoule, chaussettes, chaussures, gants (optionnel pour le co-pilote)
- Normes

a. FIA 8858-2000 LT 27

La date de fin d'homologation dans la LT est la date de fin de fabrication, pas d'utilisation

- Utilisation :
 - Si pas d'hologramme FIA : Plus valide au-delà du 31/12/2022 pour les combinaisons et 31/12/2023 pour les sous-vêtements, les cagoules, les gants et les chaussures.
 - Si hologramme FIA : pas de date de fin d'utilisation



Etiquette apposée sur les vêtements fabriqués avant le 01.01.2013



Nouvelle étiquette en vigueur à compter du 01.01.2013



In compliance with FIA
standard 8856-2000
Manufacturer name

Etiquette apposée sur les chaussettes

In compliance with FIA
standard 8856-2000
Manufacturer name

Etiquette apposée sur les sous-vêtements, les cagoules et les chaussures fabriqués avant le 01.01.2016

In compliance with FIA
Standard 8856-2000
Manufacturer name
Year of manufacture: 2016

Nouvelle étiquette en vigueur sur les sous-vêtements, les cagoules et les chaussures à compter du 01.01.2016



In compliance with FIA
standard 8856-2000
Manufacturer name

Etiquette apposée sur les gants fabriqués avant le 01/01/2016

In compliance with FIA
Standard 8856-2000
Manufacturer name
Year of manufacture: 2016

Nouvelle étiquette en vigueur à compter du 01/01/2016



- Une date de fin d'homologation n'est pas une date de fin d'utilisation
- Un vêtement en mauvais état doit être refusé même s'il est toujours en date de validité (trou, usure, ...)

Voir Appendix L – Chap. III-2 du Code Sportif International pour toutes les conditions d'utilisation.

L'usage de la combinaison ignifugée, **de sous-vêtements longs (haut et bas), cagoule, chaussettes, chaussures, gants (optionnel pour le co-pilote) aux Normes FIA 8858-2000** est OBLIGATOIRE dans toutes disciplines, **excepté :**

- En Auto-Cross/Kart-Cross, en Slalom Div. 1 et dans les Divisions Access, où une salopette "overall" d'une pièce en coton fermée au cou, aux chevilles et aux poignets est autorisée.
La combinaison ignifugée, même autre que "Norme FIA 2000", est, toutefois, conseillée. **L'usage de vêtements en nylon est strictement interdit.**
- En Karting, où la combinaison en cuir ou similicuir ou homologuée CIK/FIA est obligatoire, qui devra recouvrir tout le corps, jambes et bras compris. La combinaison "deux pièces" doit être attachée. En cas de pluie un survêtement imperméable pourra être ajouté.
- En Rallye de Régularité, Rallye d'Orientation, dans la Division "50" et "65" des rallyes du type "ASAF Legend", dans la Division "Histo-Démo" des Rallyes de type B, B-Short et Rallye Sprint, où la tenue vestimentaire n'est pas réglementée.
- En Montées/Sprints Historiques (sauf Montées/Sprints en Or), ainsi qu'en Historic Rally Stage/Festival (HRS et HRF).

- En Self Regularity , lors des Incentives et en Démo's Vintage où une combinaison ignifugée d'époque est satisfaisante.
- Hormis en Karting, l'utilisation d'une combinaison homologuée "CIK-FIA" est strictement interdite.

Art. 2. Equipements sécuritaires des véhicules

1. Sièges et supports de siège (Art. 253-16 du Code Sportif International)

■ Normes

a. FIA 8855-1999 LT 12

• Homologation :

La date de fin d'homologation dans la LT est la date de fin de fabrication, pas d'utilisation

La LT12 indique aussi quel type de supports de siège utiliser avec chaque siège

• Utilisation :

Validité de 5 ans à compter de l'année de fabrication (+ 2 ans optionnels si étiquette supplémentaire)



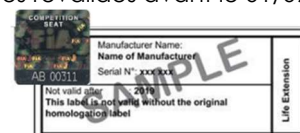
Etiquette en vigueur à compter du 01/01/2014

Homologation label (see above)

+

Manufacturer label with quality inspection stamp and new validity date

Sièges revalidés avant le 01/07/2017



Sièges revalidés à partir du 01/07/2017

b. FIA 8862-2009 LT 40

• Homologation :

La date de fin d'homologation dans la LT est la date de fin de fabrication, pas d'utilisation

• Utilisation :

- Obligatoire pour toutes les voitures WRC/S2000/Rally2/Rally2-Kit
- Validité de 10 ans à compter de l'année de fabrication
- Siège avec étiquette sans hologramme FIA non valide après le 31/12/2021

La LT 40 indique aussi quels supports de siège utiliser pour circuit ou rallye avec chaque siège. Certains sièges ne sont pas valables en rallye, voir LT 40

L'utilisation des supports homologués avec le siège par le fabricant conformément à la Liste Technique n°40 est obligatoire.

Pour les Rallyes uniquement jusqu'au 31/12/2021, les sièges peuvent être utilisés avec des supports homologués par les constructeurs automobiles en variante option.

- Les ancrages utilisés pour la fixation des supports de siège doivent être :
 - Ceux d'origine de la voiture
 - Homologués par le constructeur de la voiture en Variante Option (VO) : voir fiche d'homologation FIA de la voiture
 - Construits selon les requis de l'Annexe J – Article 253-16
- Une date de fin d'homologation n'est pas une date de fin d'utilisation
- Une attention particulière doit être portée à la position d'assise dans les sièges FIA 8862-2009, notamment si un insert en mousse est utilisé entre le pilote et le siège homologué. Voir Art. 253-16 pour les détails.
- Siège FIA 8855-1999 : si un coussin en mousse est utilisé entre le pilote et le siège homologué, il ne peut pas faire plus de 50 mm d'épaisseur.



Fin de validité : 31.12.2021



Nouvelle étiquette en vigueur à compter du 01.01.2012

Voir Appendix J – Art. 253-16 du Code Sportif International pour toutes les conditions d'utilisation

2. Harnais de sécurité (Art. 253-6 du Code Sportif International)

Normes

a. FIA 8853/98 LT 24 (8853/98 uniquement)

- Homologation :
La date de fin d'homologation dans la LT est la date de fin de fabrication, pas d'utilisation
- Utilisation :
 - Validité de 5 ans à compter de l'année de fabrication
 - Dans tous les cas, pas valide après 31/12/2022



b. FIA 8853-2016 LT57

- Homologation :
La date de fin d'homologation dans la LT est la date de fin de fabrication, pas d'utilisation
- Utilisation :
Obligatoire pour toutes les voitures WRC/S2000/Rally2/Rally2Kit/R-GT

Obligatoire à partir du 1/1/2023 pour toutes les voitures

Validité de 5 ans à compter de l'année de fabrication



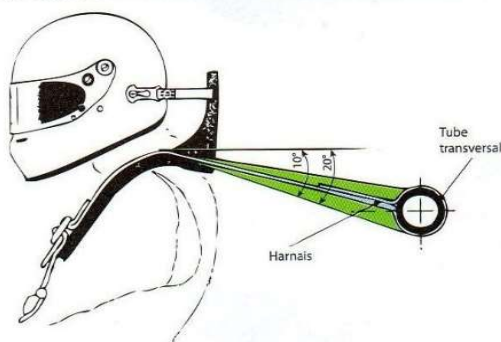
Voir Appendix J – Art. 253-6 du Code Sportif International pour toutes les conditions d'utilisation

PRECISION :

Les mesures d'angles dans lesquels doivent se situer les sangles de harnais, reprises dans les dessins et explications ci-dessous, constituent des valeurs idéales, censées rendre le système HANS le plus efficace possible. Les concurrents dont les sangles ne sont pas fixées dans ces fourchettes d'angles et à qui le départ aurait pu être autorisé pour quelque raison que ce soit, déchargent l'ASAF, ses composantes et ses délégués, de toute responsabilité en cas d'accident, quant au préjudice qu'ils auraient pu subir, même en cas de relation de cause à effet.

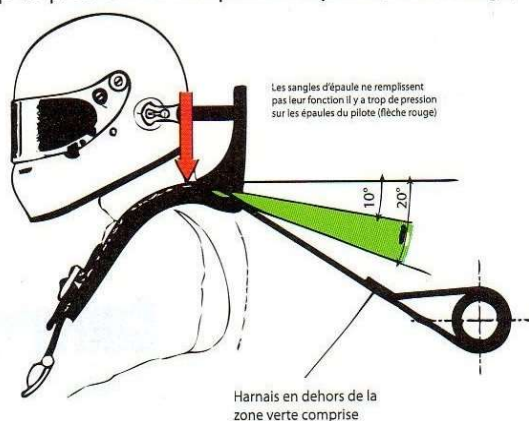
Montage correct

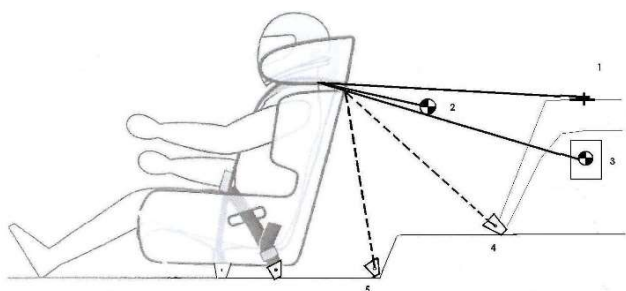
L'angle du harnais doit être situé entre 10° et 20° par rapport à l'horizontal (zone verte).
Le tube transversal sur lequel est fixé le harnais doit être au minimum du $\varnothing 38 \times 2.5$ mm ou $\varnothing 40 \times 2$ mm en acier étiré à froid sans soudure avec une résistance minimale à la traction de 350N/mm²



Montage incorrect

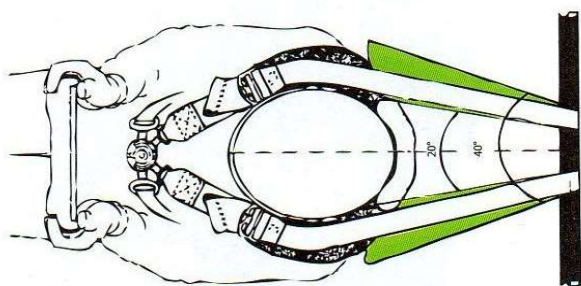
Les sangles d'épaule ne remplissent pas leur fonction il y a trop de pression sur les épaules du pilote (flèche rouge)



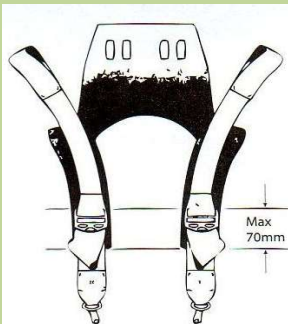


Montage des sangles de retenue :

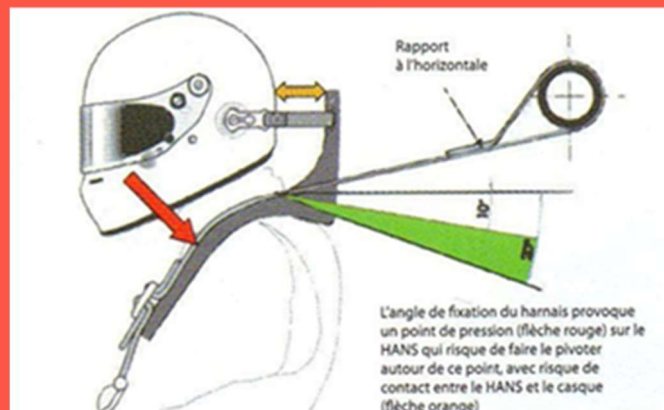
- Autorisé vers points 1, 2 et 3
- Interdit vers points 4 et 5



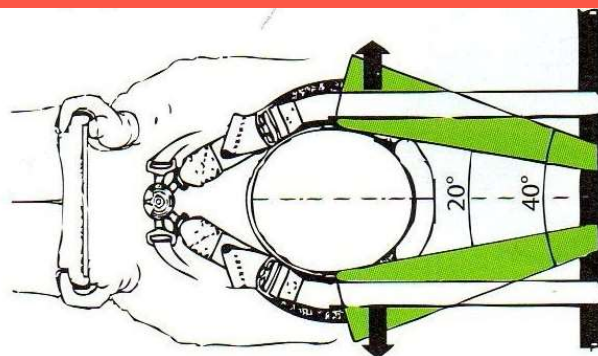
L'angle du harnais doit être situé entre 20° et 40° par rapport à l'axe longitudinal (zone verte).



Distance maximum entre l'extrémité supérieure de la boucle de serrage et l'extrémité du HANS est de : 70 mm



L'angle de fixation du harnais provoque un point de pression (flèche rouge) sur le HANS qui risque de faire le pivoter autour de ce point, avec risque de contact entre le HANS et le casque (flèche orange)



La fixation du harnais sur le tube transversal n'est pas dans la zone verte définie par les angles de 20° et 40° . Le harnais peut glisser du HANS (flèches rouges).

3. ARCEAUX DE SECURITE

Pour toutes les précisions relatives à l'installation des cages de sécurité, de l'implantation des pieds d'arceaux, des connexions amovibles et manchons et les soudures des arceaux à la caisse des véhicules, se rapporter au Chapitre VI des PS 2021, Règlement Technique Général, point 4.2 et ses annexes.

Le départ des épreuves de l'ASAF sera refusé à tout véhicule équipé d'un montage jugé dangereux par la Commission Technique en place.

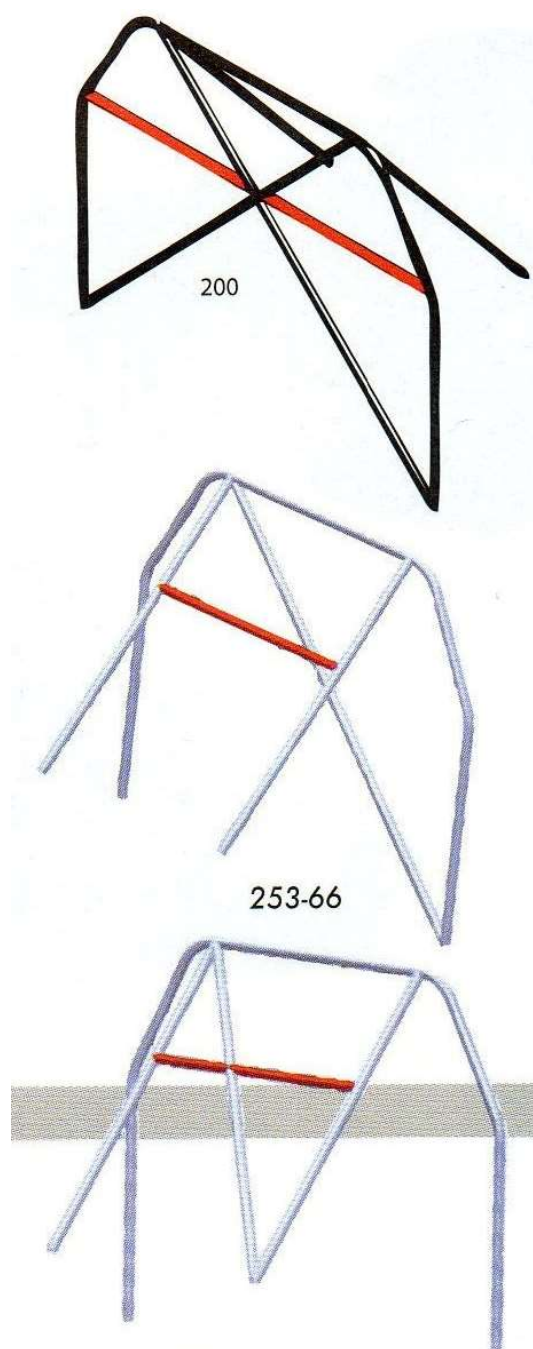
Remarque :

La Commission Technique du RACB Sport ayant déclaré vouloir se montrer intransigeante quant au refus de toute voiture (belge ou étrangère) dont l'arceau homologué aurait été modifié en vue d'y implanter une barre de retenue des sangles de harnais (en acceptant, toutefois, des valeurs d'angles plus étendues), l'ASAF conseille à ceux de ses licenciés qui désirent participer également aux épreuves nationales :

- De ne pas modifier le dessin de l'arceau homologué qui équipe leurs véhicules.
- De privilégier la mise en place d'une barre transversale de retenue, boulonnée avec plaques et contre-plaques, placée entre les passages de roues "arrière" (les dimensions et la qualité des matériaux à utiliser sont précisés dans ses Prescriptions Sportives).
La barre transversale de retenue des harnais doit être placée de façon à ce que les sangles supérieures, posées dans l'orifice de passage dans le dossier des sièges, soient horizontales ou descendantes vers cette barre (dans les limites autorisées). Les sangles ne pourront jamais être ascendantes vers la barre de retenue.
- De veiller à approcher au maximum les valeurs d'angles dont question à l'art. 6.2.1.

En tout état de cause, les sangles supérieures de harnais fixées au plancher, immédiatement derrière le siège avant ou à l'endroit de l'éventuelle banquette arrière (Voir dessins 2, 2.1 et 2.2, des "Annexes au Règlement Technique – Montage du harnais de sécurité"), auront pour conséquence, le refus de départ, sans appréciation possible.

Exemples :



5. Extincteurs

- Extincteurs manuels (1 ou 2)
 - Doivent répondre aux requis de l'Article 253-7.3
 - Pas obligatoirement d'homologation FIA
 - Capacité totale : 2Kg (1x2kg ou 2x1kg)
 - Validité de 2 ans entre chaque service
 - Installation, utilisation et service en accord avec l'article 253-7 et les prescriptions du fabricant
 - Une date de fin d'homologation n'est pas une date de fin d'utilisation
 - Un extincteur dont les informations ne sont pas lisibles ou connues (homologation, date de fabrication, date de dernier service, contenance, etc.) doit être refusé.
 - Un extincteur dont la pression n'est pas dans la plage admissible doit être refusé
 - Tout extincteur a une date de validité de 2 ans à compter de la mise en service ou du service précédent.
- Rallye : 1 système d'extinction homologué ET 1 extincteur manuel obligatoires
- Autres : 1 système d'extinction homologué OU 1 extincteur manuel
- Normes Systèmes d'extinction homologués

6. Vitres

Sauf durant les parcours de liaison (ou lors des manifestations se déroulant au sein de la circulation publique), les vitres seront fermées, au minimum, aux $\frac{3}{4}$ (trois quarts).

Art. 3. Formalités médicales après accident

Obligation est faite aux participants qui subissent une sortie de route jugée "lourde" par le corps médical, de se faire examiner par le médecin de l'organisation avant de quitter les lieux.

A défaut, le(s) participant(s) ne pourra(ont) reprendre part à une compétition qu'à la condition de renouveler le certificat médical accompagnant la demande de licence et de verser la somme de **50 €** pour frais administratifs. Le tout sera transmis par son club au "responsable licences" de sa CSAP, qui en avertira le secrétariat de l'ASAF.

Dans le cas où le(s) participant(s) refuse(nt) la visite médicale malgré ce qui précède, le médecin fera signer une décharge telle que prévue au verso du document "O" qui reprendra le texte suivant :

"Je soussigné(e), Lic. N° déclare par la présente refuser de me soumettre à un examen médical de contrôle après ma sortie de route, ce, lors de l'épreuve

J'accepte, en connaissance de cause, que les complications ultérieures possibles puissent m'être imputées".

Signature du participant (Faire précéder la signature de la mention "lu et approuvé")

Signature(s) témoin(s)

En cas d'hospitalisation prolongée et/ou de traumatisme(s) important(s), le conseil d'administration de l'ASAF, via sa Commission Médicale pourra demander au pilote concerné de fournir une nouvelle attestation médicale d'aptitude.