

## Chapitre III

# EQUIPEMENT SECURITAIRE DES PARTICIPANTS

### ATTENTION

#### **A.- SYSTEME FHR (HANS et assimilés)**

Tous les concurrents participant aux épreuves placées sous l'égide de l'ASAF, dans les disciplines, divisions, classes reprises ci-dessous, doivent, lors des parcours chronométrés, être équipés d'un système FHR ("Frontal Head Restraint" pour la retenue de la tête et la protection de la nuque) :

- **Rallye de type B, B-Short, Rallye-Sprint, dans les divisions 1, 2, 3 et 4, ainsi qu'en Division "Prov'Historic – S/R"**
- **Course de côte/Sprint, dans les divisions 1, 2, 3 et 4, ainsi qu'en Classe S/R des Montées/Sprints en Or.**
- **Manifestations "Vintage", en classe S/R de la Division Legend 80.**

#### **B.- CASQUE**

Dans les divisions / disciplines où le système FHR est obligatoire, le casque doit être homologué FIA et conçu à l'origine pour recevoir les ancrages des lanières de ce système (Etiquette FIA spécifique : Voir Art. 6.3. Fiche technique n°3, en fin de chapitre).

#### **C. - REMARQUE**

Si d'autres équipements de sécurité (SOUS-VETEMENTS HOMOLOGUES, CAGOULE, CHAUSSURES et GANTS IGNIFUGES, FHR, HARNAIS HOMOLOGUES, SIEGES BAQUETS HOMOLOGUES, ARCEAUX COMPLEXES, par exemple) ne sont pas IMPOSES mais simplement recommandés aux équipages de certaines Divisions/Classes, il est clair qu'ils ne leur sont, en aucun cas, INTERDITS !

**Chacun jugera, en adulte responsable, lesquels il estime indispensables à sa sécurité personnelle, suivant ses opinions, l'élaboration et les performances de sa voiture, sa manière de la piloter ou d'appréhender la philosophie de la discipline concernée.**

### **Art. 1. Combinaison**

L'usage de la combinaison ignifugée "**Norme FIA 2000**" est OBLIGATOIRE (voir Art. 6.1. Fiche technique n°1) 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).  
Hormis en Karting, l'utilisation d'une combinaison homologuée "CIK-FIA" est strictement interdite.

### **Art. 2. Le port de gants et d'une cagoule ignifugés est fortement conseillé.**

### **Art. 3. Casque**

- 3.1.** Un casque obligatoirement et correctement attaché est obligatoire lors de tout parcours se déroulant sur route fermée.
- 3.2.** Le port du casque est obligatoire pendant la participation effective aux épreuves de toutes les disciplines, sauf en Rallyes d'Orientation 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.
- 3.3.** Ce casque sera, dans certains cas, obligatoirement un casque homologué par la FIA (Voir Art. 6.3. Fiche technique n° 3).
- 3.4.** 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 – Equipement sécuritaire des participants

**3.5.** Les casques seront présentés lors de l'éventuel pré-contrôle du véhicule (à Sclayn ou privé) ou 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.

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

**Art. 4. Durant le déroulement d'un parcours chronométré, les vitres seront fermées, au minimum, aux  $\frac{3}{4}$  (trois quarts).**

### Art. 5. 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 avvertira 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.**

### Art. 6. Annexes

#### 6.1. Fiche Technique n°1 : Combinaison

##### Vêtements résistant au feu

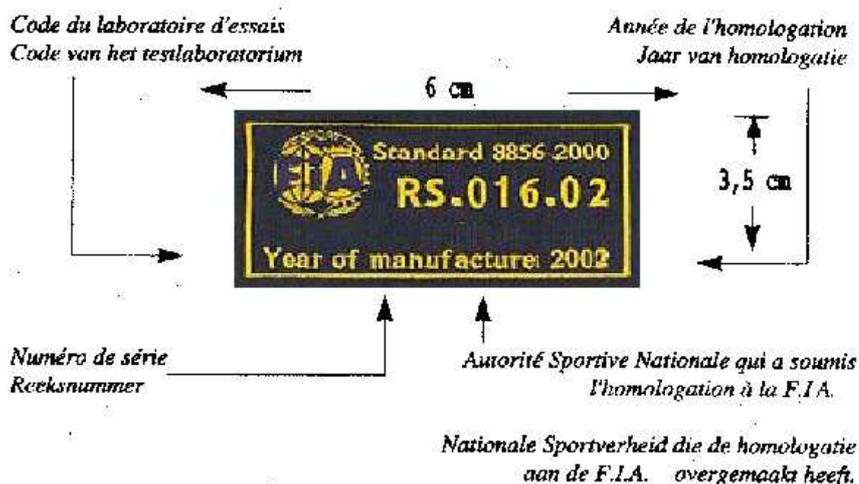
Tous les pilotes, co-pilotes participant à une épreuve devront obligatoirement porter des vêtements ininflammables aux normes FIA, portant l'identification suivante : **Norme 2000**

L'étiquette est brodée directement dans le tissu du vêtement, ou sur une étiquette cousue derrière le col à l'extérieur, de façon à être facilement vérifiable.

Si le tissu est de couleur claire, la broderie sera faite avec du fil bleu foncé. Si le tissu est foncé, le fil sera jaune.

La liste des combinaisons homologuées sera publiée pour information au Bulletin Officiel de la FIA avec leurs numéros d'homologation et disponible sur demande auprès du RACB Sport.

Etiquette d'identification des combinaisons de pilotes, homologuées à la norme FIA 2000, avec exemple de n° d'homologation (Norme 2000)

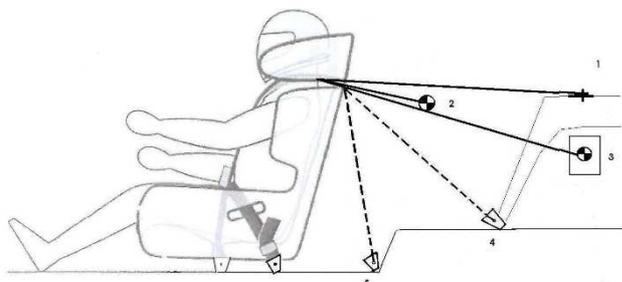


### 6.2. Fiche technique n° 2 - Système HANS

#### 6.2.1. Montage et fixations

##### **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.

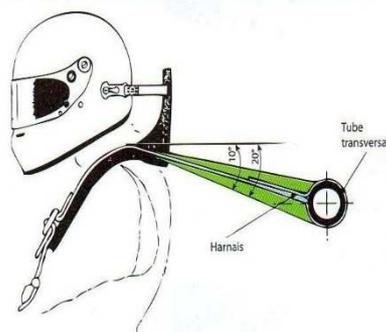


##### Montage des sangles de retenue :

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

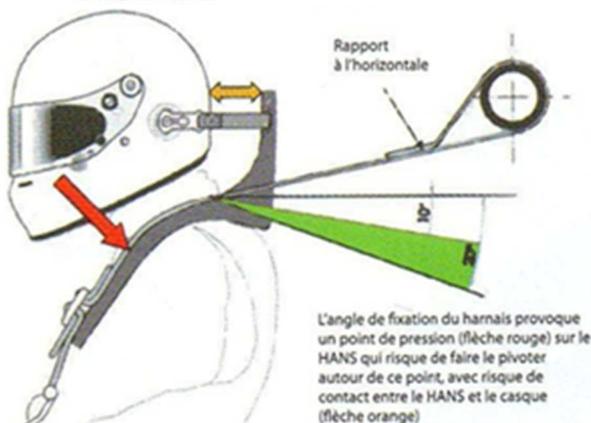
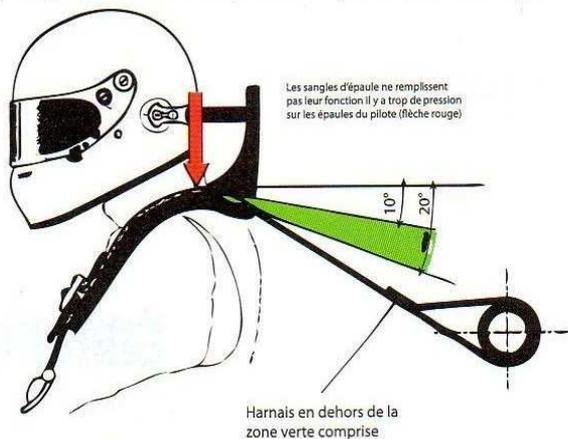
##### Montage correct

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/mm<sup>2</sup>

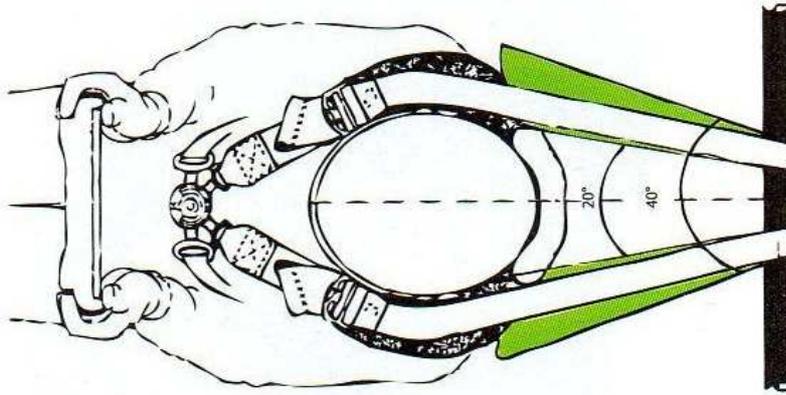


### Montage incorrect

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

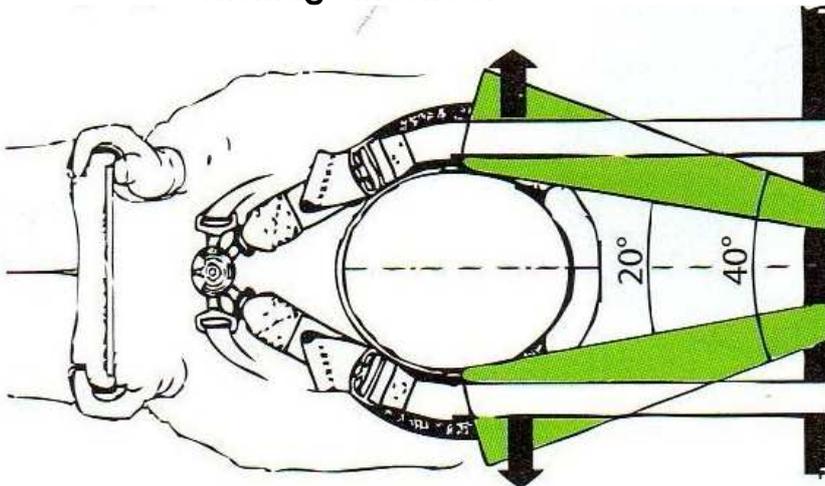


**Montage correct**



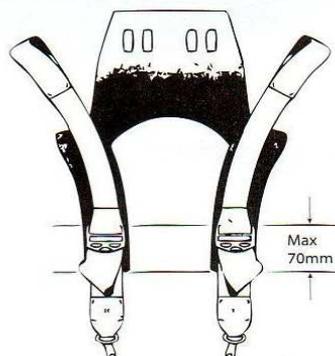
L'angle du harnais doit être situé entre 20° et 40° par rapport à l'axe longitudinal (zone verte).

**Montage incorrect**



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).

**Montage correct**



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

### 6.2.2. Implantation du tube transversal dans les arceaux

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 contreplaques, placée entre les passages de roues "arrière" (les dimensions et la qualité des matériaux à utiliser sont précisés dans ses Prescriptions Sportives).

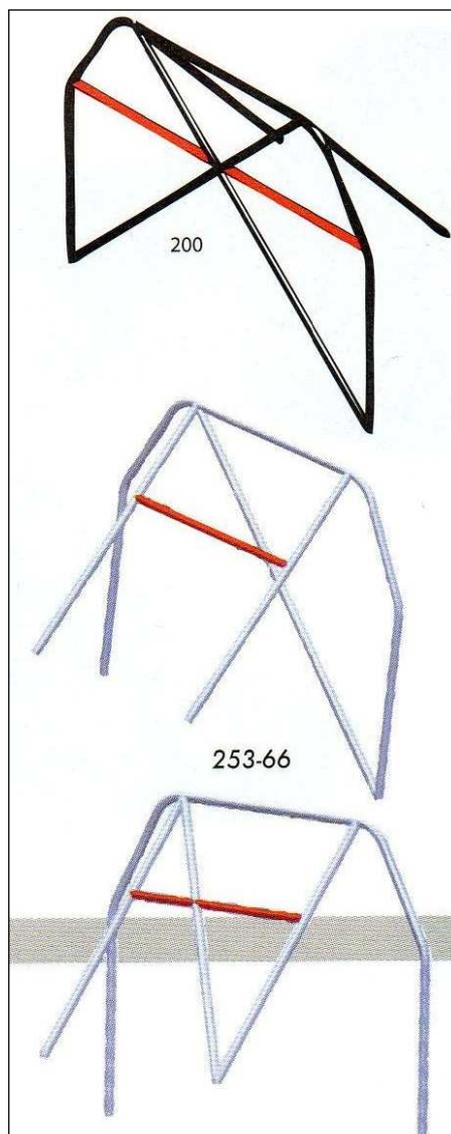
La barre transversale de retenue des harnais doit être placée de façon à ce que les sangles supérieures, posées dans l'orifice de passage dans le dossier des sièges, soient horizontales ou descendantes vers cette barre (dans les limites autorisées). Les sangles ne pourront jamais être ascendantes vers la barre de retenue.

- De veiller à approcher au maximum les valeurs d'angles dont question à l'art. 6.2.1.

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

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 :



### 6.2.3. Fiche technique n° 3 - Casques homologués FIA

#### (En cas d'utilisation obligatoire ou volontaire du système HANS)

Il va de soi que les homologations FIA qui sont reprises dans cet article (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 HANS.

Dans le cas où le fabricant du casque a procédé lui-même à l'implantation de ces ancrages, le casque arbore, alors, une étiquette FIA holographique brillante et argentée, reproduite et agrandie, ci-dessous.



**N.B. :** Les ancrages de sangles, spécifiques HANS, ne peuvent être que des ancrages homologués par la FIA selon la norme FIA 8858 (frappée sur l'ancrage).

Exemple :

