

Chapitre III
EQUIPEMENT SECURITAIRE DES PARTICIPANTS

ATTENTION

A.- HANS

Depuis le 1^{er} janvier 2012, tous les concurrents participant aux épreuves placées sous l'égide de l'ASAF, dans les disciplines, divisions, classes reprises ci-dessous, devront, lors des parcours chronométrés, être équipés d'un système HANS (retenue de la tête et protection de la nuque) :

- Rallye de type B, B-Short, Rallye-Sprint, dans les divisions 1, 2, 3 et 4, ainsi qu'en classe S/R de la division « Prov'Historic »
- Course de côte / Sprint, dans les divisions 1, 2, 3 et 4, ainsi qu'en classe S/R des « Montées/Sprints en Or ».

B.- CASQUE

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

Art. 1er.- 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 et en Slalom Div. 1. où une salopette « overall » d'une pièce en coton fermée au cou, aux chevilles et aux poignets est autorisée (l'usage de vêtements en nylon est strictement interdit). La combinaison ignifugée, aux normes 1986, au minimum, est, toutefois, conseillée.
- 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 et dans la Division « 50 » et « 65 » des rallyes du type « ASAF Legend », où la tenue vestimentaire n'est pas règlementée.
- **En Montées / Sprints Historiques (sauf Montées/Sprints en Or), ainsi qu'en Historic Rally Stage.**

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 sont fortement conseillés.

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 et dans les épreuves du type « Legend Rallyes », il n'est obligatoire que durant les épreuves de classement ou de sélection se déroulant sur routes fermées.

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.**

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)

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"

Chapitre III – Equipement sécuritaire des participants

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 un 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 aux $\frac{3}{4}$ de leur ouverture maximale.

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. En cas d'hospitalisation, le CA de l'ASAF ou d'une CSAP pourra demander au pilote concerné de fournir une nouvelle attestation d'aptitude médicale.

A défaut, le(s) participant(s) ne pourra(ont) reprendre part à une compétition qu'à la condition de fournir un nouveau certificat médical de demande de licence accompagné d'une somme de 50 € pour frais administratifs. Le tout sera transmis par son club au « responsable licences » de sa CSAP.

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)

Art. 6.- Annexes

6.1. Fiche Technique n°1 : Combinaison

Vêtements résistant au feu

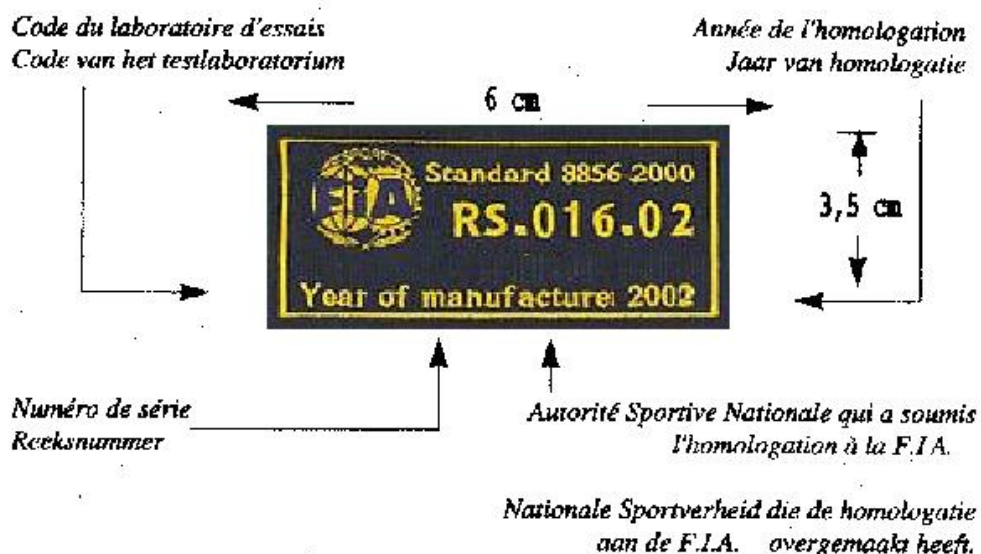
Tous les pilotes, co-pilotes participant à une épreuve devront obligatoirement porter des vêtements ininflammables aux normes FIA, portant l'identification suivante : **Norme 2000**

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, homologués 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

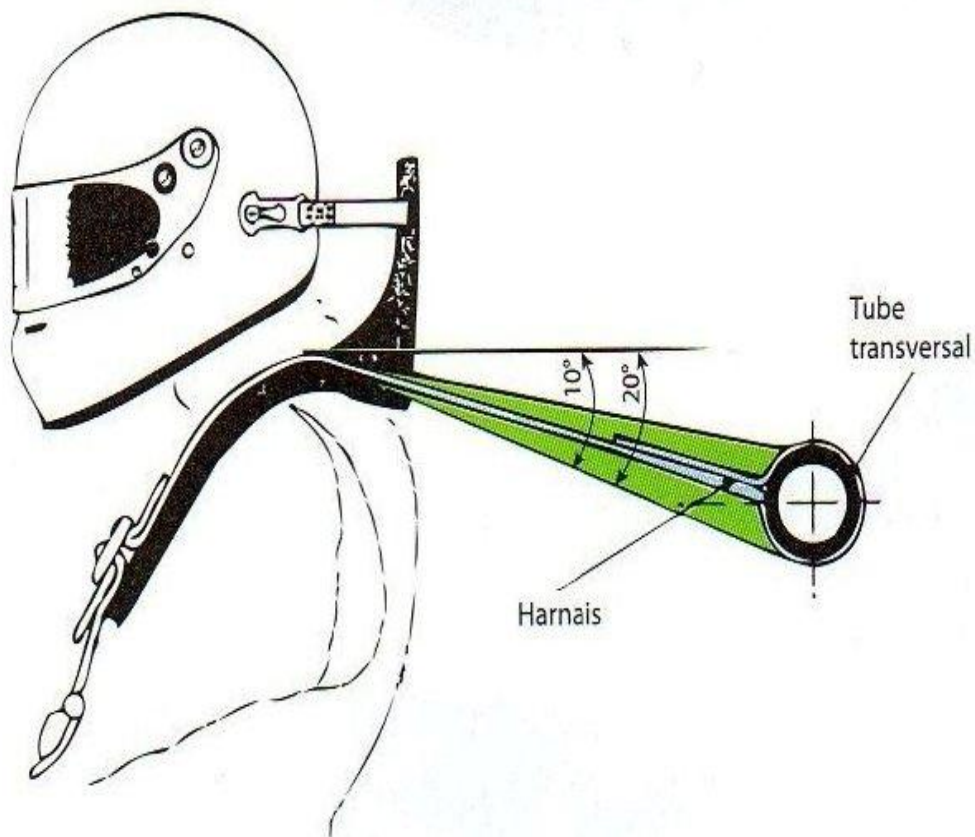
Montage correct

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

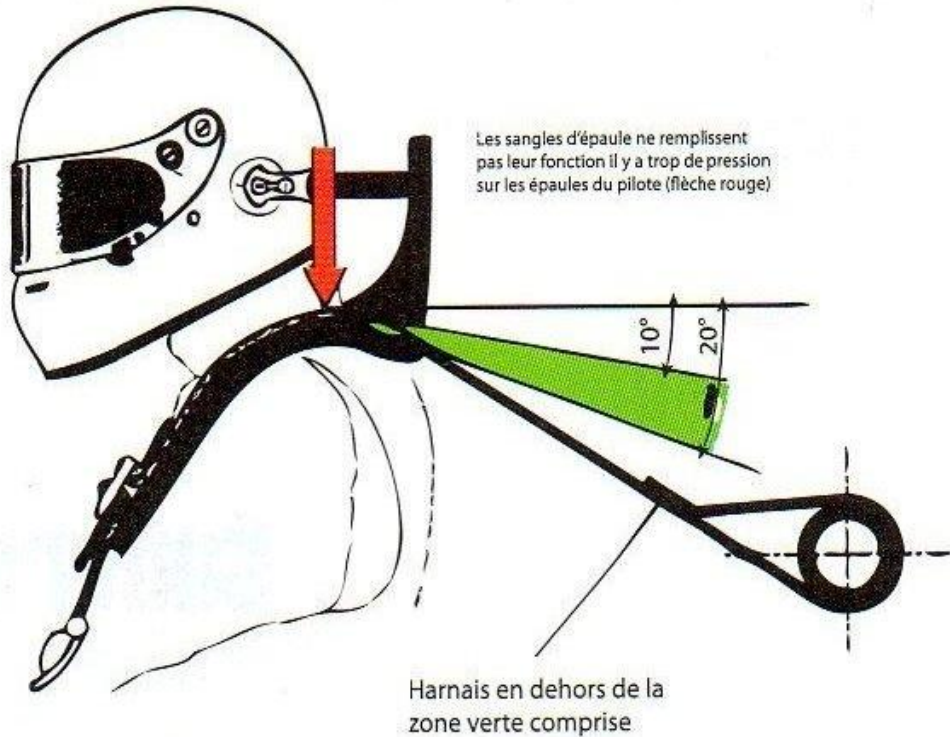
$\varnothing 38 \times 2.5$ mm ou $\varnothing 40 \times 2$ mm en acier étiré à froid sans soudure avec

une résistance minimale à la traction de 350N/mm^2

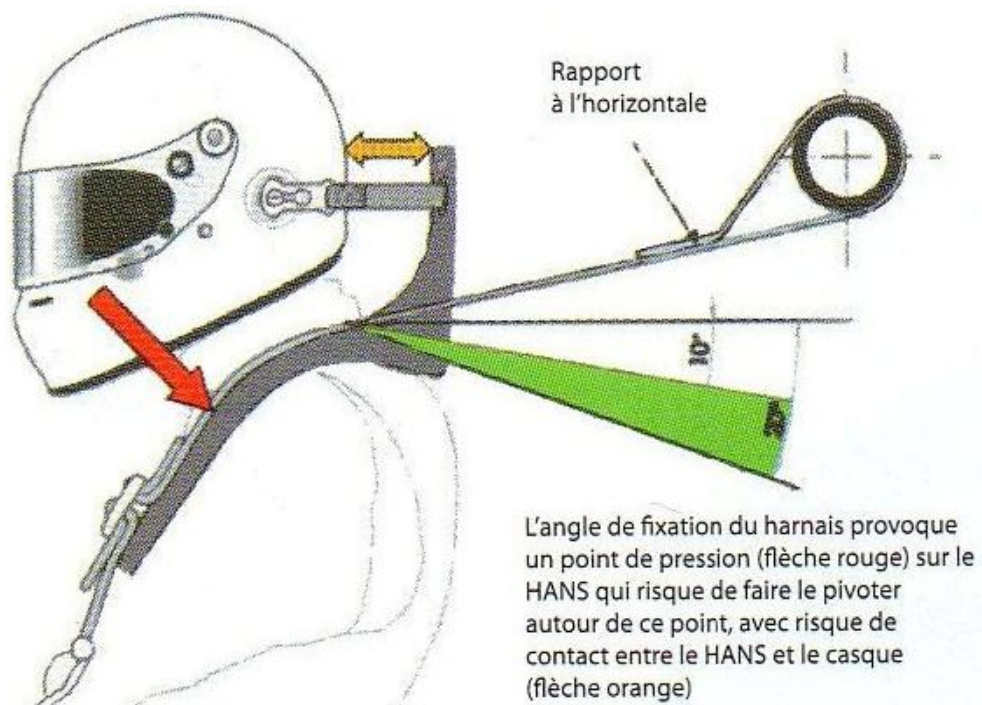


Montage incorrect

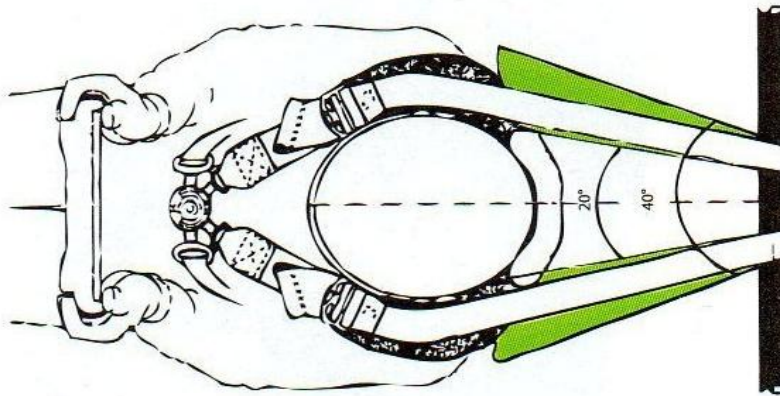
Les sangles d'épaule ne remplissent pas leur fonction il y a trop de pression sur les épaules du pilote (flèche rouge)



Montage incorrect

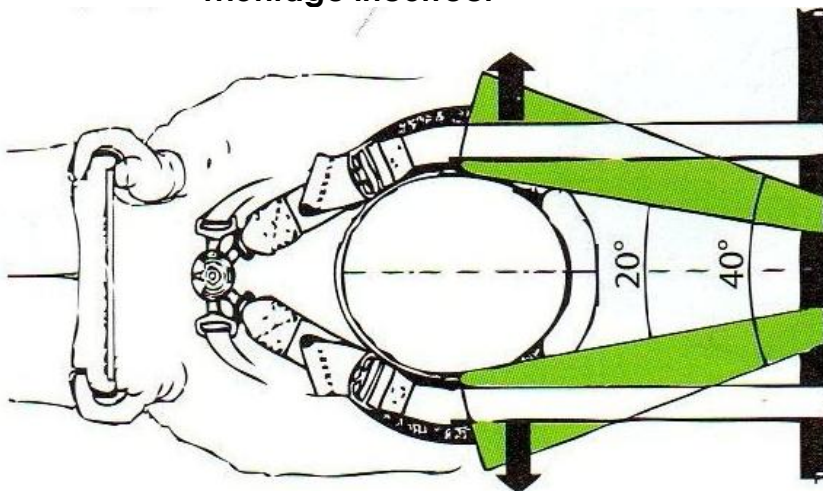


Montage correct



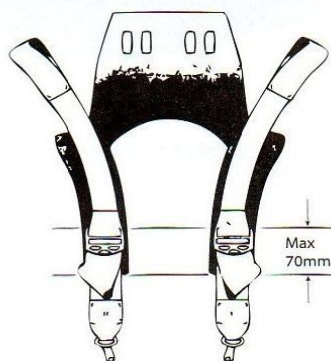
L'angle du harnais doit être situé entre 20° et 40° par rapport à l'axe longitudinal (zone verte).

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).

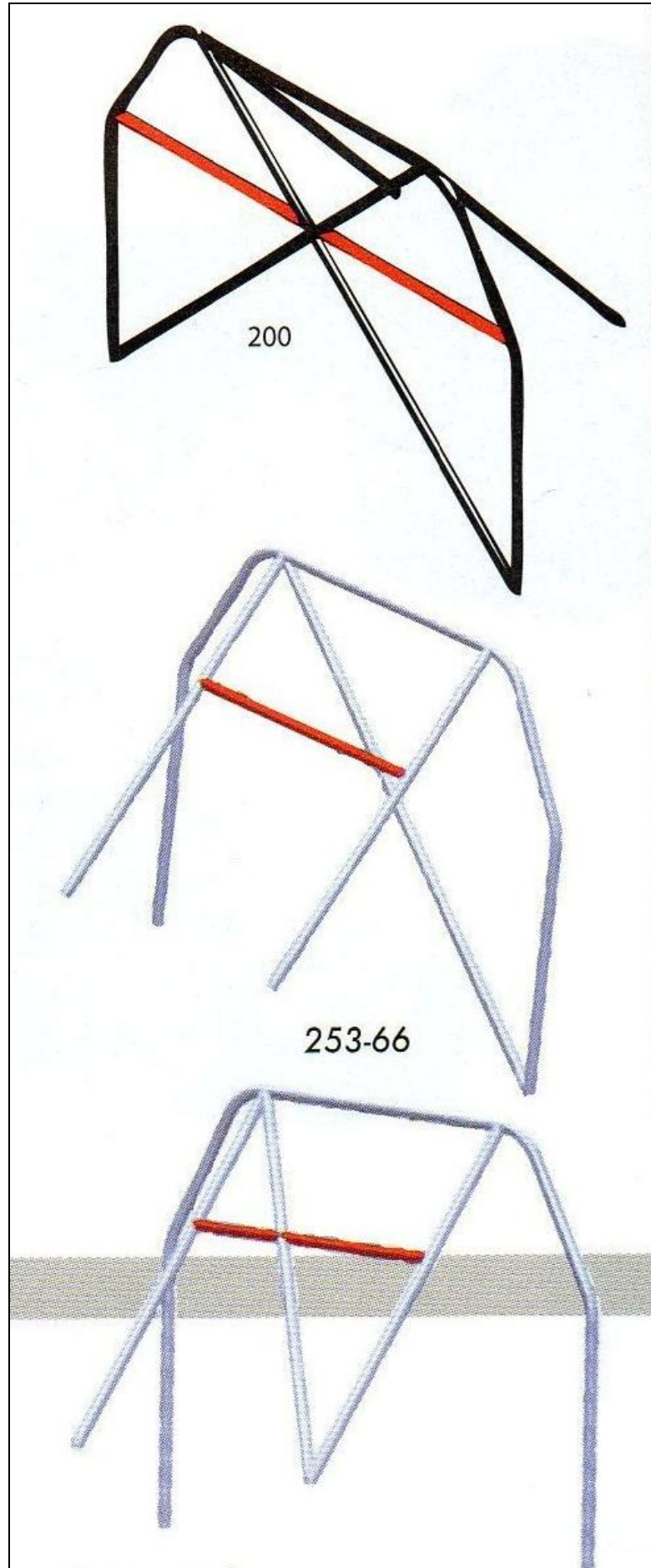
Montage correct



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

Exemples :



6.3. Fiche technique n° 3 - Casques homologués FIA (En cas d'utilisation obligatoire ou volontaire du système HANS)

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 – 2002 (frappée sur l'ancrage).

Exemple :

