



**LIGNES DIRECTRICES
DE LA NORME FIA
POUR LES HARNAIS
DE SÉCURITÉ**

Avis et conditions préliminaires

La reproduction ou la diffusion de tout ou partie des présentes Lignes directrices de la norme FIA pour les harnais de sécurité («Lignes directrices»), sans l'autorisation écrite de la FIA, est interdite sauf pour les membres affiliés à la FIA, et les organisateurs d'épreuves approuvés par ces derniers, qui sont autorisés à utiliser ce document à des fins non commerciales.

INTRODUCTION

1. Les Lignes directrices de la norme FIA pour les harnais de sécurité («Lignes directrices») fournissent des informations générales et des illustrations concernant les harnais approuvés conformément aux normes de la FIA. Ce document est fourni, à la discrétion de la FIA, pour aider les pilotes et/ou les concurrents prenant part à des compétitions figurant au Calendrier Sportif International de la FIA et les commissaires techniques («Tierce(s) Partie(s)').

2. La mise à disposition des Lignes directrices à une Tierce Partie est strictement soumise à l'acceptation et à l'engagement de la Tierce Partie à respecter ces Avis et conditions préliminaires.

CLAUDE DE NON-RESPONSABILITÉ

3. Le contenu des Lignes directrices (y compris les informations générales relatives à la santé et à la sécurité, aux questions sportives ou techniques) peut, pris isolément, ne pas être adapté ou approprié à chaque «Épreuve de sport automobile» régionale et nationale (qui comprend l'ensemble des activités suivantes : i) les compétitions, essais, tests, reconnaissances et démonstrations de sport automobile, ii) toute activité de divertissement, de marketing ou commerciale associée et iii) toute activité d'ingénierie, de vérifications techniques, de maintenance ou autre activité technique, et qui commence à partir du moment où les lieux où se déroulent ces activités sont accessibles à toute personne, et se termine lorsque les lieux concernés sont fermés à l'accès ou que les activités prennent fin, selon la dernière de ces éventualités). En effet, les lignes directrices se rapportent à des normes de la FIA créées pour les compétitions figurant au Calendrier Sportif International de la FIA qui s'inscrivent dans un environnement réglementaire et de sécurité, lequel ne s'applique pas aux Épreuves de sport automobile qui ne figurent pas au Calendrier Sportif International de la FIA.

4. Il incombe entièrement aux Tierces Parties de s'assurer qu'elles comprennent et respectent toutes les obligations ou devoirs pertinents en matière de santé et de sécurité, de conception de produits, de construction/fabrication ou de droit de la consommation qui leur sont imposés en vertu i) des exigences, réglementations et normes de sécurité applicables de l'Autorité Sportive Nationale («Réglementations de l'ASN»), ii) des exigences, réglementations et normes de sécurité de la FIA («Réglementations de la FIA») et/ou iii) de toutes les lois, réglementations, directives et décrets transnationaux, nationaux et/ou locaux pertinents adoptés par le gouvernement, une entité quasi-gouvernementale ou par toute entité ayant la même autorité que le gouvernement dans tout pays ou autre territoire applicable, y compris toutes les lois locales, étatiques et fédérales applicables, et toutes les pratiques du secteur, codes de pratique et/ou codes de conduite incorporés dans l'un des éléments précités, et toutes les ordonnances, tous les décrets, toutes les décisions et/ou tous les jugements contraignants de toute autorité compétente qui sont pertinents («Lois applicables»). La FIA n'assume aucune responsabilité en ce qui concerne la compréhension ou le respect de ce qui précède.

5. Les Lignes directrices ne contiennent aucun conseil ni aucune orientation en rapport avec les Lois applicables, et la FIA ne fait aucune déclaration ni ne donne aucune garantie quant à la conformité des informations générales contenues dans les Lignes directrices avec les Lois applicables à une Épreuve de sport automobile donnée. En conséquence, il est de la pleine responsabilité des Tierces Parties i) de prendre les conseils appropriés et de faire leurs propres recherches concernant les Lois applicables et toutes exigences de sécurité locales particulières ou autres considérations pertinentes s'appliquant à une Épreuve de sport automobile et ii) d'adapter et de mettre en œuvre les Lignes directrices de manière appropriée et sûre en fonction des circonstances de l'Épreuve de sport automobile donnée. La FIA n'assume aucune responsabilité à cet égard.

6. Afin de dissiper tout doute, le respect des Lignes directrices ne garantit pas à lui seul la sécurité d'une Épreuve de sport automobile donnée.

7. En cas de conflit ou de doute quant à un conflit entre le contenu des Lignes directrices et les Lois applicables, les Lois applicables prévalent toujours. S'il est possible de se conformer à la fois aux Lois applicables et aux Lignes directrices (sous réserve de toutes les adaptations appropriées conformément au paragraphe 5), les Tierces Parties doivent s'efforcer de le faire.

8. La FIA ne fait aucune déclaration ni ne donne aucune garantie, expresse ou implicite, et n'assume aucune responsabilité quant à la qualité, l'adéquation ou l'aptitude à l'emploi :

- a.** de tout équipement, produit ou conception pouvant être mentionné dans les Lignes directrices ; ni

b. quant à l'applicabilité ou à l'adéquation des Lignes directrices par rapport à des Épreuves de sport automobile ne figurant pas au Calendrier Sportif International de la FIA.

9. Toutes les Tierces Parties sont informées que la technologie utilisée dans les véhicules, équipements, structures, installations et produits de sport automobile est soumise à des changements et à des développements constants, ainsi qu'à de bonnes et meilleures pratiques qui évoluent avec le temps. Par conséquent, les Lignes directrices sont sujettes à des révisions et des modifications continues au fil du temps.

10. Toutes les Tierces Parties sont informées des risques inhérents à la présence de toute personne à une Épreuve de sport automobile ou à proximité de celle-ci. Selon les circonstances de l'Épreuve de sport automobile, ces risques peuvent inclure (liste non exhaustive) : la possibilité d'incidents (résultant de sports automobiles ou autres) entraînant des blessures physiques et/ou mentales ou la mort ; l'exposition au bruit ; l'exposition à l'interaction avec des équipements à haute tension ou d'autres équipements techniques/mécaniques ; ou la contraction/propagation de maladies transmissibles.

LIMITATION ET INDEMNISATION

11. La FIA rejette, exclut et limite (dans toute la mesure permise par les Lois applicables) toutes les réclamations, responsabilités, coûts, dépenses, dommages, pertes (y compris, mais sans s'y limiter, les dommages ou pertes directs, indirects, accessoires, spéciaux, consécutifs ou exemplaires, les dommages matériels, la violation des droits de propriété intellectuelle, la rupture de contrat, la perte de profit, la perte de réputation ou de clientèle, l'utilisation, les données ou autres pertes immatérielles, perte d'accords ou de contrats, perte de ventes d'activités et de tous intérêts, pénalités et frais juridiques) et tout préjudice personnel ou mental (y compris choc nerveux, maladie, invalidité et décès et toutes pertes financières en résultant), subi par toute organisation ou personne (y compris les Tierces Parties et leurs filiales, sociétés affiliées, concédants de licence, licenciés, agents, co-marqueurs, partenaires, employés, directeurs, membres, dirigeants, conseillers, consultants, représentants, successeurs et ayants droit (collectivement les «Représentants»)), quelle qu'en soit la cause, découlant de l'utilisation ou de la mise en œuvre des Lignes directrices ou de la confiance accordée à leur contenu par des Tierces Parties ou leurs Représentants, dans le cadre d'une Épreuve de sport automobile donnée, y compris en ce qui concerne :

a. les déclarations (y compris les fausses déclarations), les actes ou les omissions de la FIA ou de ses Représentants ou des Tierces Parties et de leurs Représentants ; ou

b. toute autre négligence, manque de diligence raisonnable, violation de toute obligation légale ou autre ou des Lois applicables, acte imprudent ou fautif ou manquement délibéré de la part de la FIA ou de ses Représentants ou de Tierces Parties et de leurs Représentants.

12. Toute utilisation ou mise en œuvre des Lignes directrices, ou toute confiance accordée à leur contenu, par une Tierce Partie ou ses Représentants en relation avec une Épreuve de sport automobile donnée est (dans toute la mesure permise par les Lois applicables) strictement soumise à l'acceptation par la Tierce Partie et ses Représentants de ce qui suit :

a. la Tierce Partie et ses Représentants acceptent de renoncer à tout droit et/ou réclamation, acceptent de libérer, de dégager de toute responsabilité et de ne pas poursuivre la FIA ou ses Représentants en relation avec toute réclamation, responsabilité, coût, dépense, dommage et perte (y compris ceux mentionnés au paragraphe 11) ; et

b. la Tierce Partie et ses Représentants acceptent d'indemniser la FIA et ses Représentants en cas de réclamation, responsabilité, frais, dépenses, dommages et pertes (y compris ceux mentionnés au paragraphe 11), et cette indemnisation s'applique que la FIA ait été négligente ou en tort ou non ; dans chaque cas découlant de l'utilisation ou de la mise en œuvre des Lignes directrices ou de la confiance accordée à leur contenu en rapport avec une Épreuve de sport automobile donnée.

DROIT APPLICABLE ET JURIDICTION

13. Les Lignes directrices et tout litige ou réclamation (y compris les litiges ou réclamations non contractuels) découlant des Lignes directrices ou de leur objet ou de leur formation, ou s'y rapportant, seront régis et interprétés conformément au droit français.

14. Les tribunaux français sont seuls compétents pour régler tout litige ou toute réclamation (y compris les litiges ou réclamations non contractuels) découlant des Lignes directrices ou en rapport avec celles-ci, leur objet ou leur formation.

15. Toute question relative à l'examen et à l'application des Réglementations de la FIA relève de la compétence des organes juridictionnels et disciplinaires internes de la FIA.

CHAMP D'APPLICATION

Les réglementations de la FIA en matière de sécurité sont composées de plusieurs types de documents. Certains des documents, tels que les normes FIA, le Règlement d'homologation FIA pour les équipements de sécurité et les Lignes directrices de la FIA en matière d'étiquetage, sont destinés aux fabricants d'équipements de sécurité. Certaines réglementations ont pour objet de s'assurer que les équipements de sécurité utilisés dans les compétitions figurant au Calendrier Sportif International de la FIA offrent un niveau de protection et de sécurité approprié. D'autres documents, tels que les Annexes au Code Sportif International, les Règlements Techniques et Sportifs, visent à réglementer l'utilisation des équipements de sécurité dans les compétitions figurant au Calendrier Sportif International de la FIA.

L'objectif de ces nouvelles Lignes directrices en matière d'équipements de sécurité (« Lignes directrices ») est de compléter les réglementations de la FIA en matière de sécurité et de regrouper en un seul document toutes les informations réglementaires pertinentes, y compris les différentes normes reconnues par la FIA, les différences entre ces dernières, l'importance des équipements de sécurité, la protection offerte, comment choisir, utiliser et personnaliser les équipements de sécurité, et comment éviter les erreurs dangereuses. Il donne également des indications sur la façon d'identifier les contrefaçons et sur la conduite à tenir après un accident.

Ce document a pour objectif de faciliter la compréhension des réglementations de la FIA par les concurrents et les commissaires techniques.

Le présent texte ne remplace pas les documents officiels publiés sur le site web de la FIA et n'a aucune valeur réglementaire.

Il s'agit d'un document évolutif pouvant être mis à jour afin de refléter toute nouvelle information, mise à jour de documents réglementaires ou d'orientation ou toute clarification que la FIA estime pertinente pour les concurrents et les officiels. Merci de vous assurer que vous prenez en compte la dernière version disponible.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION 06

- 1/ L'importance des harnais de sécurité dans les accidents de sport automobile
 - 2/ Références réglementaires
-

GUIDE D'UTILISATION ET INSTALLATION 08

- 1/ Position correcte de la boucle par rapport à la zone de la crête iliaque/pelvienne
 - 2/ Points d'ancrage du harnais de sécurité
 - 3/ Passage des sangles du harnais de sécurité
 - 4/ Volume libre autour de la boucle du harnais de sécurité
 - 5/ Angle optimal des sangles
 - 6/ Tension du harnais de sécurité
 - 7/ Erreurs critiques
-

VÉRIFICATIONS TECHNIQUES 12

- 1/ Contrôles avant l'épreuve
- 2/ Contrôles en cas d'accident

INTRODUCTION

Un harnais de sécurité est un assemblage de sangles, avec boucle de fermeture, dispositifs de réglage, pênes et pièces de fixation, pouvant être ancré à l'intérieur d'un véhicule à moteur pour retenir le pilote. Un harnais de sécurité doit être utilisé dans sa configuration homologuée, sans modification ni retrait de pièces, et conformément aux instructions du fabricant. L'efficacité et la longévité des harnais de sécurité sont directement liées à la manière dont ils sont installés, utilisés et entretenus.



1/ L'IMPORTANCE DES HARNAIS DE SÉCURITÉ DANS LES ACCIDENTS DE SPORT AUTOMOBILE

La FIA a défini des normes pour les équipements de protection individuelle et les équipements embarqués, à savoir dispositifs RFT, sièges, capitonnages de cage de sécurité, combinaisons, casques, etc. Le harnais de sécurité est l'un des dispositifs de sécurité mis au point pour retenir un pilote/copilote pendant une course et en cas d'accident. Le harnais de sécurité fait partie intégrante du système de retenue du pilote, qui est conçu pour supporter les charges très élevées générées lors d'un accident grave. Dans ce cadre, la norme de la FIA définit

des exigences objectives, telles que des performances de sécurité et des exigences de conception spécifiques.

2/ RÉFÉRENCES RÉGLEMENTAIRES

Il existe actuellement deux normes FIA pour les harnais : 8854/98 et 8853-2016. Veuillez consulter l'Article 253 et l'Article 283 de l'Annexe J du Code Sportif International ainsi que le Règlement Technique du championnat visé pour savoir lequel vous concerne

8854/98 - TL n°24 :
Harnais avec 4 points d'ancrage



Validité 5 ans
Utilisation :

- Voitures historiques (FIA)
- Championnats nationaux

8853/2016 - TL n°57 :
Harnais avec 6, 7, 8 ou 9 points d'ancrage





Validité 5 ans

Utilisation :

- Recommandé pour toutes les voitures
- Obligatoire pour toutes les voitures conformément à l'Annexe J à partir de 2023



GUIDE D'UTILISATION ET INSTALLATION

EXIGENCES GÉNÉRALES



1. Afin de s'assurer que les harnais de sécurité offrent une protection optimale, les concurrents doivent suivre les meilleures pratiques pour l'installation des harnais de sécurité, telles que spécifiées dans le Code Sportif International de la FIA aux Articles 253 et 283 ou dans le Règlement Technique du championnat concerné.
2. Les pilotes doivent vérifier la position du harnais de sécurité avant de prendre le départ, afin de s'assurer que celui-ci offre une protection optimale.
3. Les dispositifs élastiques fixés aux sangles d'épaule sont interdits.

Bien que toutes les exigences d'installation définies dans l'Annexe J et/ou le Règlement Technique soient importantes et doivent être pleinement respectées, vous trouverez ci-dessous quelques conseils pour vous assurer que votre harnais de sécurité est correctement installé :

1 / POSITION CORRECTE DE LA BOUCLE PAR RAPPORT À LA ZONE DE LA CRÊTE ILIAQUE/ PELVIENNE

Les sangles abdominales doivent être bien ajustées dans le creux entre la crête pelvienne et le haut de la cuisse. Elles ne peuvent en aucun cas être portées sur la région de l'abdomen. Les sangles abdominales et d'entrejambe doivent maintenir la région pelvienne sur la plus grande surface possible.



Fig. 1a - Buckle in the correct position

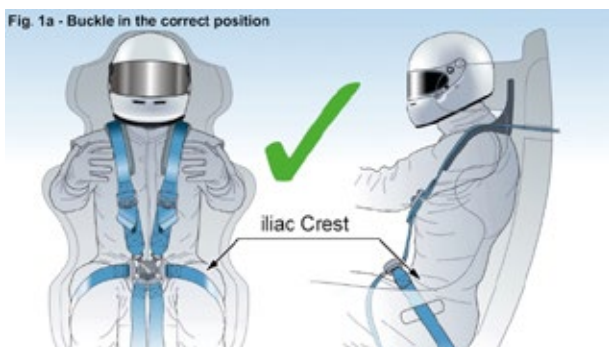
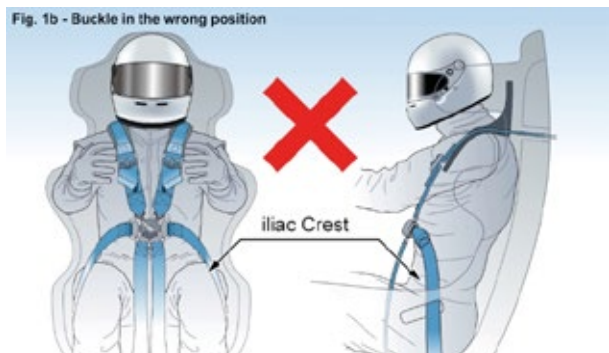


Fig. 1b - Buckle in the wrong position



2/ POINTS D'ANCRAGE DU HARNAIS DE SÉCURITÉ

Il est important que les sangles du harnais de sécurité soient ancrées conformément au Code Sportif International de la FIA, Annexe J, et/ou au Règlement Technique du championnat concerné.

Il est interdit d'ancrer les harnais de sécurité aux sièges ou à leurs supports ; en outre, il faut veiller à ce que les sangles ne puissent pas être endommagées par frottement contre des arêtes vives. Ceci afin de garantir que, en cas de défaillance des points d'ancrage du siège lors d'un accident, le pilote ne soit pas éjecté avec le siège et le harnais. Le point de rotation de la fixation doit être situé dans les zones vertes indiquées ci-dessous.

POINTS D'ANCRAGE À LA COQUE

Deux points d'ancrage pour la sangle abdominale, deux points d'ancrage symétriques au siège pour les sangles

d'épaule et deux pour les sangles entre les jambes.



Exemples de points de rotation de l'ancrage de sangle
Examples of pivot points of the anchorage of the strap

Les points d'ancrage doivent être conçus conformément aux Articles 253 et 283 de l'Annexe J du Code Sportif International et/ou au Règlement Technique du championnat concerné. A noter que dans certaines catégories, les points d'ancrage du harnais doivent être homologués avec la voiture.

RÉSISTANCE DES POINTS D'ANCRAGE

Concernant les points d'ancrage non homologués avec la voiture, chaque point d'ancrage sur la coque (châssis) doit être renforcé par une plaque d'acier d'une surface d'au moins 40 cm² et d'une épaisseur d'au moins 3 mm et doit pouvoir supporter une charge de 15 kN.

3/ PASSAGE DES SANGLES DU HARNAIS DE SÉCURITÉ

Les sangles d'épaule, d'entrejambe et abdominales doivent passer par les fentes prévues à cet effet dans le siège afin de pouvoir envelopper et maintenir les épaules et le bassin sur la plus grande surface possible. Toutes les sangles doivent passer sans entrave dans les fentes du siège pour éviter toute contrainte sur les bords des fentes du siège.

Il faut veiller à ce que les sangles ne puissent pas être endommagées par frottement contre des bords tranchants.

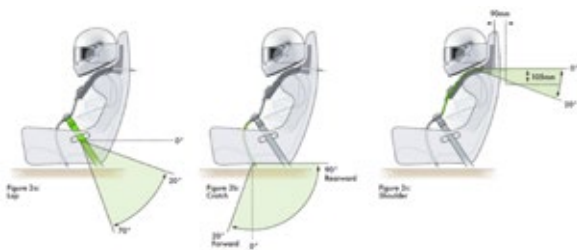
Les sangles pelviennes/abdominales ne doivent pas passer sur les côtés du siège, mais à travers celui-ci, afin d'envelopper et de maintenir la région pelvienne sur la plus grande surface possible. Elles doivent s'ajuster étroitement dans le creux entre la crête pelvienne et le haut de la cuisse et ne doivent pas être portées sur la zone de l'abdomen.

4/ VOLUME LIBRE AUTOUR DE LA BOUCLE DU HARNAIS DE SÉCURITÉ

Afin d'éviter toute ouverture involontaire du harnais de sécurité pendant la conduite, les concurrents doivent vérifier la distance entre leurs mains et la boucle du harnais de sécurité lorsqu'ils tournent le volant. Lors d'un mouvement du volant de 180 degrés vers la gauche et vers la droite, les mains doivent toujours se trouver à une distance de sécurité du levier de la boucle.

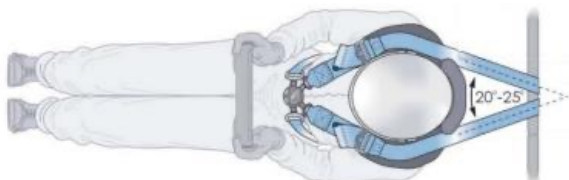
5/ ANGLE OPTIMAL DES SANGLES

Le harnais de sécurité doit être installé conformément au Code Sportif International de la FIA, Annexe J, et/ ou au Règlement Technique du championnat concerné mais les angles doivent être aussi proches que possible des angles indiqués ci-dessous.



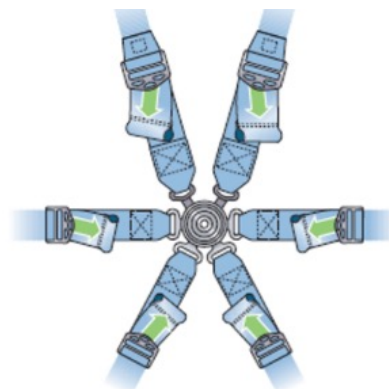
Les points d'ancrage des sangles d'épaule doivent être symétriques par rapport au plan vertical et longitudinal passant par l'axe médian du siège.

Vu de dessus, l'angle entre les sangles doit être compris entre 10° et 25° ; il est recommandé qu'il soit d'environ 20°-25°. Les sangles peuvent se toucher ou même se croiser si nécessaire. Il est important de s'assurer que la fixation des sangles d'épaule ne peut pas glisser latéralement.

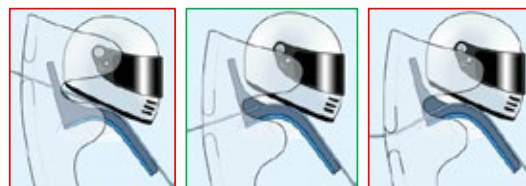


6/ TENSION DU HARNAIS DE SÉCURITÉ

Des études menées par le Département Sécurité de la FIA ont démontré que la tension du harnais de sécurité est importante pour réduire le risque de blessures graves et pour le bon fonctionnement du dispositif de retenue frontale de la tête (RFT). Il est donc important que les concurrents veillent à toujours bien serrer leur harnais de sécurité.



De plus, le siège ne doit pas gêner le passage du harnais afin de garantir que le dispositif RFT puisse fonctionner de manière optimale en cas d'accident. Dans le cas illustré ci-dessous à gauche, les sangles d'épaule ne sont pas en contact avec toute la surface de frottement de l'armature du HANS et le dispositif HANS risque donc de ne pas fonctionner comme prévu. Dans le cas de la figure de droite, les sangles d'épaule peuvent être endommagées et/ou casser le siège. Si le siège ne cède pas, les sangles d'épaule peuvent induire des charges de compression inutiles sur la colonne vertébrale du pilote. Les sangles d'épaule doivent passer librement à travers la fente d'épaule, comme indiqué sur la figure [référence] au milieu.



7/ ERREURS CRITIQUES

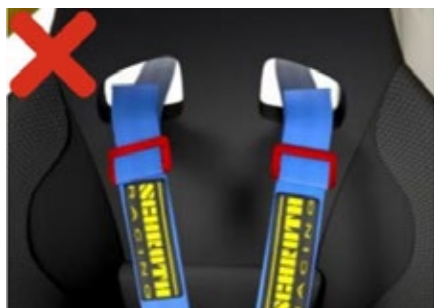
Dispositif de réglage à trois barres mal fixé sur le sanglage/la sangle.



Bonne pratique : installez tous les supports dans le sens de traction (sens de la contrainte) pour éviter que les points d'ancrage ne soient soumis à des contraintes de fatigue importantes pendant la conduite.



Les dispositifs de réglage à 3 barres positionnés de cette manière peuvent blesser le cou de l'occupant en cas d'accident. N'installez jamais un harnais de course avec des fixations à proximité du corps de l'occupant ou à l'intérieur des ouvertures du siège.



Les dispositifs de réglage à 3 barres sont placés trop loin de l'armature de sécurité et rien n'empêche les sangles de se déplacer latéralement le long de la barre. Les sangles sont donc mal acheminées et repliées en fin d'enroulement pour fixer le dispositif de réglage à 3 barres. Cette installation incorrecte peut permettre aux sangles

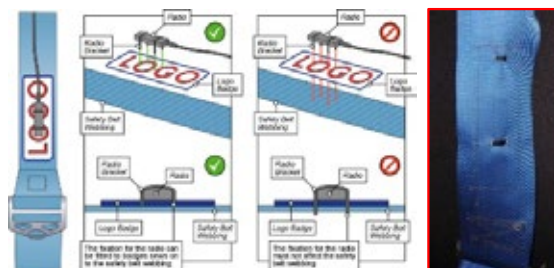
de glisser à travers le dispositif en cas d'accident. Si un dispositif RFT était utilisé avec ce type d'installation, les sangles d'épaule pourraient glisser hors du RFT, ce qui réduirait son efficacité en cas d'accident. Fixez toujours les sangles enroulées de manière à ce qu'elles ne glissent pas latéralement sur la barre de l'armature de sécurité.



Ces sangles sont placées trop loin en arrière et à un angle trop faible. Une sangle abdominale ne peut pas passer directement à travers les fentes du siège. Elle aura tendance à glisser de l'os pelvien et à provoquer un effet de sous-marinage. Cela ajoutera également une charge supplémentaire à la sangle anti-sous-marinage.



Les arêtes vives peuvent couper les sangles et le harnais de sécurité peut se rompre en cas d'accident. Par conséquent, les sangles ne doivent pas passer sur des arêtes vives ou des supports. Il est interdit de fixer des accessoires non homologués sur les sangles structurales, car ils risquent de réduire les performances des sangles.



N'oubliez pas que le «Guide d'utilisation» est généralement fourni avec le harnais de sécurité et qu'il est toujours disponible sur le site web du fabricant. Ce guide contient des informations très utiles concernant l'utilisation correcte du dispositif.

VÉRIFICATIONS TECHNIQUES

1/ CONTRÔLES AVANT L'ÉPREUVE

Veuillez vous assurer que vous avez téléchargé la dernière version de la liste technique. La liste technique contient des informations très utiles qui vous permettront de vérifier que l'équipement de sécurité est conforme à la réglementation de la FIA en matière de sécurité.

De plus, les harnais de sécurité approuvés par la FIA conformément à la norme FIA 8863-2016 disposent d'une fiche de présentation. En cas de doute, vous pouvez comparer l'équipement de sécurité avec la fiche de présentation. Vous devez vous assurer de consulter la dernière version mise à jour sur le site web de la FIA. Les fiches de présentation sont accessibles via le lien figurant dans la liste technique.



Vous trouverez dans la fiche de présentation les éléments suivants :

- Visuel du harnais ;
- Détails sur les assemblages ;
- Fixations ;
- Boucle ;
- Dispositifs de réglage ;
- Informations complémentaires.



ÉTIQUETTES FIA

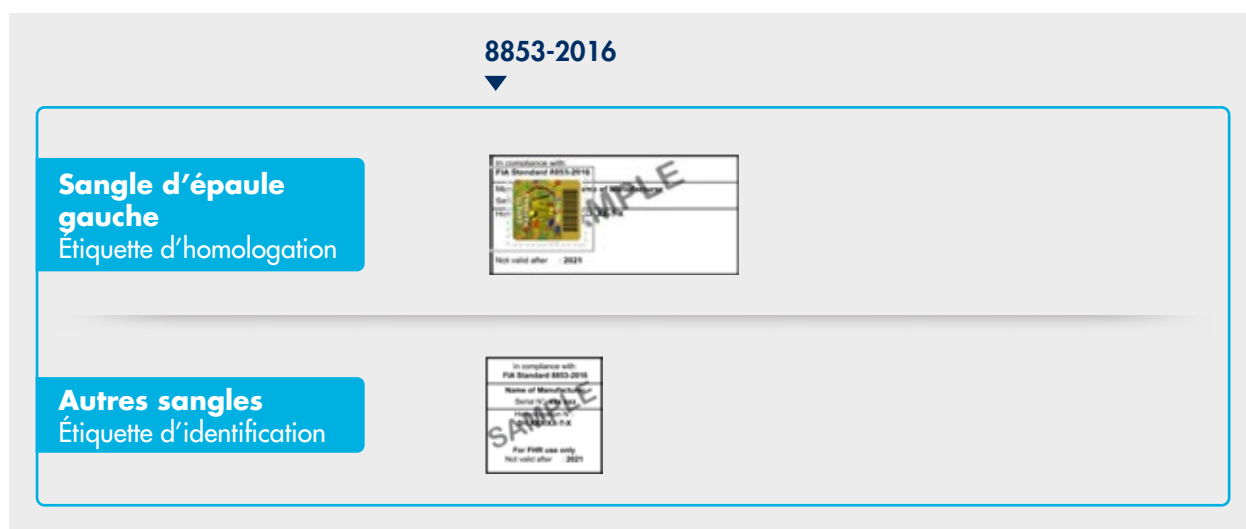
L'étiquette approuvée par la FIA est apposée sur les produits uniquement s'ils sont conformes aux exigences de sécurité de la FIA. Il est facile d'identifier les produits qui ont été soumis aux tests rigoureux définis dans la norme FIA : il suffit de rechercher l'hologramme et/ou l'étiquette FIA sur le produit.

Vérifiez les étiquettes et les hologrammes FIA ; chaque harnais possède une étiquette et un hologramme. La liste technique de chaque norme comporte un exemple de ce à quoi doivent ressembler l'étiquette et l'hologramme. Voici quelques détails :

	8854/98	8853-2016
Sangle d'épaule gauche Étiquette d'homologation		
Autres sangles Étiquette d'identification		
Commentaires	Exemple B-123.T/98 1^{re} lettre : B = 4 sangles T = Boucle tournante P = Bouton-poussoir L'étiquette peut comporter plusieurs numéros d'homologation. Vérifiez que toutes les étiquettes comportent un numéro commun.	Exemple SH.123.17-T-8 T = Boucle tournante P = Bouton-poussoir Chiffre final = nombre de sangles Le numéro d'homologation doit correspondre sur toutes les sangles.

Certains harnais de sécurité 8853-2016 approuvés par la FIA ne peuvent être utilisés qu'en combinaison avec un

dispositif RFT. Dans ce cas, toutes les étiquettes porteront la mention surlignée ci-dessous :



Utilisez les exemples d'étiquettes ci-dessus pour vérifier la conformité avec la Liste Technique et prouver l'authenticité de l'équipement. En cas de doute, contactez votre ASN ou les officiels de l'épreuve.

Vous pouvez également comparer l'étiquette/l'hologramme avec un autre produit dont vous êtes sûr qu'il est conforme à la réglementation.

2. Comparez les informations figurant sur l'étiquette de la FIA avec celles figurant dans la Liste Technique correspondante.
3. Comparez la date indiquée par le fabricant avec la date d'homologation.
4. En cas de doute, comparez visuellement le harnais avec la fiche de présentation correspondante, par exemple les accessoires.

LISTE DE CONTRÔLE POUR VÉRIFIER LA CONFORMITÉ DU HARNAIS AVEC LA RÉGLEMENTATION DE LA FIA

1. Comparez l'étiquette et l'hologramme FIA apposés sur le harnais avec le modèle d'étiquette figurant dans la Liste Technique correspondante.



VÉRIFICATION DE L'ÉQUIPEMENT AVANT LA COURSE

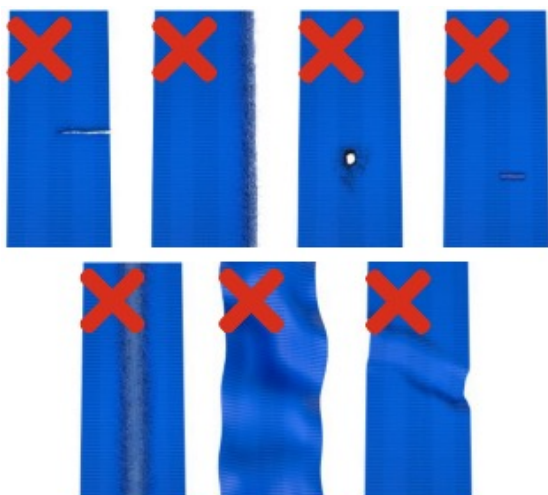
Si le sanglage présente des dommages, tels que des coupures, des étirements, des traces de fusion, etc., le

In compliance with: FIA Standard 8853-2016 Manufacturer Name: Name of Manufacturer Serial N°: xxx.xxx Homologation N°: SH-XXX-XX-XX Not valid after : 2021								
Numéro homologation Homologation number	Constructeur Manufacturer	Modèle Model	Nbre fixations (extrémités sangles) Nb of attachments (strap end-fittings)	Boucle Buckle	Début d'Homol. Beginning of homol.	Fin d'Homol. ⁽¹⁾ End of homol. ⁽¹⁾	Produit valide jusqu'au ⁽²⁾ Product valid until ⁽²⁾	
SH.001.16-T-6	SABELT N	EW SPEC SALOON 6	T	1	0.2016 1	0.2026 2	031	

harnais doit être remplacé. Les dommages causés au sanglage réduisent les performances de l'ensemble du harnais. Les parties endommagées sont les plus susceptibles de présenter une défaillance en cas d'accident.



Si les sangles présentent des fibres lâches, le harnais doit être remplacé. Les fibres lâches et étirées indiquent que le harnais a subi un choc violent. L'énergie qu'il sera capable d'absorber lors d'une épreuve ultérieure sera réduite.



En cas d'endommagement du mécanisme de la boucle ou de toute pièce mécanique et de signes de corrosion, le harnais doit être remplacé. Si la boucle ou les attaches sont endommagées, le harnais ne peut pas offrir la protection nécessaire en cas d'accident. Si la corrosion n'est visible qu'au niveau des points d'attache des sangles et qu'il n'y a aucun signe de dommage ou d'usure sur les autres parties du harnais, seule l'attache peut être remplacée par une nouvelle.

2/ CONTRÔLES EN CAS D'ACCIDENT

L'officiel responsable de la sécurité sur site (Délégué Technique ou Commissaire Technique en chef) doit inspecter visuellement le harnais de sécurité, en particulier après un accident grave (vitesse d'impact estimée > 50 km/h dans n'importe quelle direction, en accordant une attention particulière aux chocs frontaux, latéraux et verticaux).

L'officiel responsable de la sécurité sur site doit annuler toutes les étiquettes du harnais. Cette action doit être effectuée si l'un des types de dommages ci-dessus est visible.

Étant donné que le harnais de sécurité fonctionne avec le dispositif RFT et le casque, si l'un des signes de dommage mentionnés ci-dessus est observé, le dispositif RFT et le casque doivent également être inspectés.



QR CODES - RÉSUMÉ

Liste Technique n°24



Liste Technique n°57



Annexes



Fiche de présentation des harnais

