

The background of the entire page is a blue-tinted photograph of a Formula 1 pit stop. A mechanic in a Red Bull racing suit is working on the engine of a race car. The car has various sponsor logos like 'Red Bull', 'Mobil 1', 'ESSE', 'citrix', 'PIRELLI', and 'HONDA'. The scene is dynamic, with other team members and equipment visible in the background.

LIGNES DIRECTRICES DE LA NORME FIA POUR LES CÂBLES DE RETENUE

Avis et conditions préliminaires

La reproduction ou la diffusion de tout ou partie des présentes Lignes directrices de la norme FIA pour les câbles de retenue 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 câbles de retenue de sécurité (« Lignes directrices ») fournissent des informations générales et des illustrations concernant les câbles de retenue 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/ Références réglementaires

GUIDE D'UTILISATION ET INSTALLATION 08

1/ Longueur et entretien

2/ Installation et inspection

VÉRIFICATIONS TECHNIQUES 14

1/ Contrôles avant l'épreuve

2/ Contrôles en cas d'accident

INTRODUCTION



Figure 1 - Câbles de retenue retenant l'assemblage de roue

Les câbles de retenue sont des éléments flexibles absorbant l'énergie qui relient la partie retenue à la structure principale de la voiture. Leur rôle est de réduire le risque d'éjection d'un élément d'une voiture, tel que l'assemblage de roue, la structure d'absorption de choc arrière ou les dispositifs aérodynamiques. Dans la norme FIA 8864-2013, le câble de retenue qui retient l'assemblage de roue est appelé « câble de retenue de roue » ou « câble ». Les câbles de retenue sont des composants importants des véhicules de course qui améliorent la protection des pilotes, des officiels, des spectateurs, etc. à proximité d'une épreuve de course.

Les normes de la FIA exigent que les câbles de retenue résistent à des contraintes spécifiques auxquelles ils peuvent être soumis lors d'un accident. Dans certaines conditions d'accident très spécifiques, il peut y avoir un compromis à trouver entre la retenue d'un objet et le décollage de la voiture. Dans ce cas, les objectifs de performance définis dans la norme FIA 8864-2022 visent à privilégier la retenue de l'objet.

Les performances des câbles de retenue seront évaluées au moyen d'essais dynamiques préconisés dans les normes FIA pour reproduire les contraintes du monde réel d'une manière contrôlée, précise et répétable.

1 / RÉFÉRENCES RÉGLEMENTAIRES

Les câbles de retenue sont des dispositifs homologués qui doivent respecter les normes de sécurité de la FIA. Il existe actuellement deux normes FIA en vigueur pour les câbles de retenue :

- 8864-2013 Câbles de retenue de roue – Norme relative aux câbles de retenue de l'assemblage de roue uniquement
- 8864-2022 Câbles de retenue – Norme relative aux câbles de retenue destinés à diverses applications telles que les assemblages de roues, les structures d'absorption de choc arrière et les dispositifs aérodynamiques

L'utilisation, dans une compétition figurant au Calendrier Sportif International de la FIA, de tout câble de retenue est interdite, sauf si le dispositif a été homologué conformément à la norme FIA 8864-2022. Les câbles de retenue homologués sont répertoriés dans la Liste Technique n° 93 de la FIA.



QR Code 1 - Liste Technique n°93 « Liste des câbles de retenue approuvés par la FIA conformément à la norme FIA 8864-2022 »

L'utilisation, dans une compétition figurant au Calendrier Sportif International de la FIA, de tout câble de retenue de roue est interdite, sauf si le dispositif a été homologué conformément à la norme FIA 8864-2013. Les câbles de retenue de roue homologués sont répertoriés dans la Liste Technique n° 37 de la FIA.



QR Code 2 - Liste Technique n°37 « Liste des câbles de retenue de roues approuvés par la FIA conformément à la norme FIA 8864-2013 »



GUIDE D'UTILISATION ET INSTALLATION

1 / LONGUEUR ET ENTRETIEN DU CÂBLE DE RETENUE

LONGUEUR

La longueur du câble doit être adéquate, une longueur excessive pouvant provoquer des effets de compression sur les fils ou les fibres lors du braquage des pneus avant. Le fabricant doit fournir un manuel d'utilisation pour l'installation des câbles de retenue sur le véhicule. Le manuel d'utilisation prescrit l'installation afin d'éviter tout dommage inutile pouvant être causé par des arêtes vives, de la poussière de frein ou autre. Il est recommandé d'éviter toute tension élevée autour des arêtes à risque lors de l'installation et de bien aligner les extrémités du câble. Le fait de tordre le câble et de le fixer des deux côtés augmentera la tension dans le câble lors de son allongement.

USURE DUE AUX CONDITIONS MÉTÉOROLOGIQUES ET À LA TEMPÉRATURE

La norme FIA 8864-2022 définit la méthodologie des essais de performance des câbles de retenue. Avant de tester les performances en traction des câbles de retenue, ceux-ci doivent être conditionnés à l'aide de méthodes qui simulent les conditions météorologiques extrêmes auxquelles ils pourraient être soumis au cours de leur durée de vie. Afin de réduire au minimum les effets négatifs des conditions météorologiques sur les performances d'un câble de retenue, il est fortement recommandé de procéder à une inspection visuelle du câble après la course. Il est également conseillé d'inspecter les parties du câble les plus proches des freins, car ceux-ci peuvent devenir très chauds lors du freinage, ce qui peut provoquer des contraintes thermiques sur la structure du câble de retenue et sa couche protectrice.

FLUIDES ET HUMIDITÉ

La vapeur d'eau et l'exposition directe au soleil peuvent endommager la couche protectrice du câble de retenue.

Le liquide de frein ou d'autres liquides ne devraient pas entrer en contact avec le câble ; une inspection des câbles après chaque course est fortement recommandée.

ABRASION

Les câbles de retenue sont sensibles à l'abrasion causée par la poussière provenant de la surface de la piste ou par la poussière des freins. La couche protectrice garantit l'intégrité de l'âme des parties internes du câble de retenue afin d'assurer un niveau de performance constant. Les couches protectrices doivent être inspectées minutieusement ; toute pénétration de la couche protectrice endommagera la structure porteuse du câble de retenue.

STOCKAGE

Les câbles de retenue doivent être stockés de manière appropriée afin d'éviter tout dommage à la structure avant leur installation. Il est recommandé de stocker les câbles sur une surface plane, sans rien poser dessus. La température de stockage doit être proche de la température ambiante (20 °C à 25 °C), avec un taux d'humidité compris dans la plage normale (30 % à 60 % d'humidité relative). Un stockage inadéquat peut affecter l'intégrité du câble de retenue.

MODIFICATIONS

Les câbles de retenue ne peuvent être modifiés que par les fabricants à condition que les modifications soient conformes à l'Article 5.4 de la norme FIA 8864-2022. Toute modification effectuée par l'utilisateur est strictement interdite. Les câbles de retenue doivent être utilisés exactement comme fournis par le fabricant et installés conformément à ses instructions.

ENTRETIEN

Le fabricant fournit le manuel d'utilisation, qui doit contenir des informations concernant le stockage, le nettoyage et l'entretien du câble de retenue.



Figure 2 - Installation dans les triangles de suspension

CYCLE DE VIE

Le cycle de vie des câbles de retenue peut varier en fonction de la pièce sur laquelle ils sont installés. La partie la plus critique pour la retenue est l'assemblage de roue, c'est pourquoi il est recommandé d'effectuer une inspection approfondie après chaque course et de remplacer les câbles de retenue de roue après un certain kilométrage parcouru par le véhicule. Le délai pour effectuer une inspection d'entretien et remplacer les câbles de retenue de roue est recommandé par le fabricant. En cas de dommages décrits dans la section suivante, les câbles de retenue doivent être remplacés.

EXIGENCES POUR CHAQUE CHAMPIONNAT

Le Règlement Technique de chaque championnat prescrit le nombre de câbles de retenue qui doivent être placés sur le véhicule. Par exemple, le Règlement Technique de Formule Un 2024 stipule : « Chaque roue doit être équipée de trois câbles conformes à la Norme FIA 8864-2022. » Pour les autres championnats, il est nécessaire de vérifier les exigences stipulées dans leur Règlement Technique.

2/ INSTALLATION AND INSPECTION

Pour chaque câble de retenue, le fabricant fournit une description détaillée de son installation que l'utilisateur doit respecter. Lors de l'installation du dispositif, l'utilisateur doit prendre des précautions pour s'assurer que le dispositif ne subit aucun dommage avant son utilisation. L'étirement du câble de retenue pendant l'installation provoquera des précharges dans la partie structurale du dispositif, ce qui réduira l'énergie qu'un câble est capable d'absorber. Les protections doivent toujours être maintenues sur le dispositif et ne doivent pas être retirées, car elles servent à protéger l'âme. Tout dommage causé à la protection compromettra les performances du dispositif. Lors du positionnement du câble de retenue, il est fortement recommandé d'éviter de le placer sur ou à proximité de bords tranchants. Il est important d'aligner correctement les bords du câble de retenue afin d'éviter toute torsion. Lors de l'installation dans le triangle de suspension du véhicule, il convient d'être particulièrement vigilant, car il est facile d'endommager la couche protectrice au moment de l'insertion du câble.

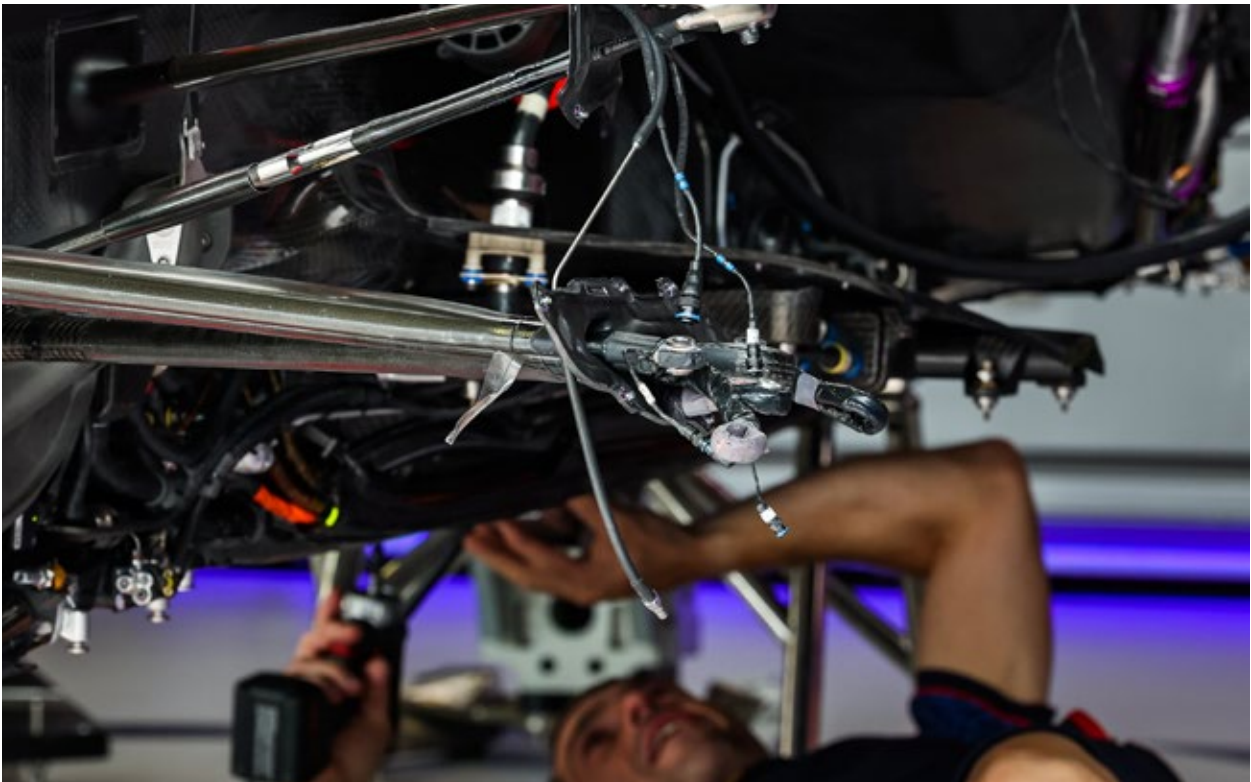


Figure 3 - Câbles de retenue installés dans les triangles de suspension

Les câbles de retenue sont conçus avec deux fixations d'extrémité qui servent de points de fixation au châssis de la voiture et à la partie à retenir. La norme FIA 8864-2022 définit les classes pour les fixations d'extrémité mesurées en fonction de la force maximale enregistrée lors de l'essai d'homologation.

- Classe 1. 30 kN
- Classe 2. 50 kN
- Classe 3. 70 kN
- Classe 4. 80 kN

Les deux fixations d'extrémité doivent être conçues de manière à pouvoir supporter une charge supérieure à la charge maximale que peut supporter un câble de retenue. Lors de la fixation du câble aux fixations d'extrémité, il est important de ne pas exercer une force excessive, car cela pourrait entraîner un glissement entre les fibres

et les tubes. Les mécaniciens doivent s'assurer que le câble de retenue ne peut en aucun cas être retiré de son point de fixation.



Figure 4 - Endommagement des fixations d'extrémité du câble de retenue

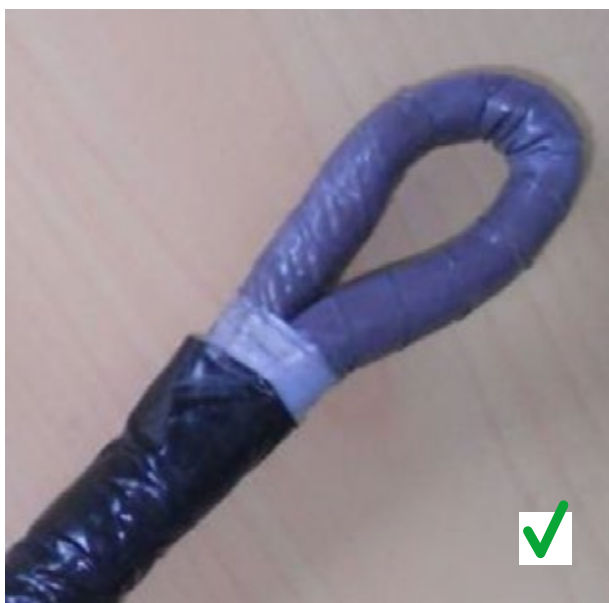


Figure 5 - Fixation d'extrémité valide

ENTRETIEN ET INSPECTION

Entretien du câble : il est indiqué dans le manuel d'utilisation que les câbles de retenue doivent être soumis à une procédure d'inspection afin de garantir l'intégrité du dispositif. Lors du montage et du démontage des pièces retenues, il est nécessaire de veiller à retirer le câble avec précaution afin de ne pas l'endommager.

Lors de l'entretien et du nettoyage des pièces situées à proximité du câble de retenue, telles que les assemblages de roues, il est fortement recommandé d'utiliser des substances chimiques peu abrasives. Les produits chimiques utilisés pour nettoyer les freins ou les conduits de frein sont souvent très puissants et abrasifs pour les surfaces en contact. Ces produits chimiques peuvent facilement dissoudre la couche protectrice du câble de retenue, ce qui compromet son intégrité et nécessite son remplacement par un câble neuf.

Aucun liquide ne doit entrer en contact avec la couche protectrice du câble de retenue (Figure 6).



Figure 6 - Liquide en contact avec la couche protectrice

Lors de l'inspection, il est important de vérifier que la couche protectrice n'est pas entaillée (Figure 7). Les fibres exposées doivent toujours être recouvertes et scellées afin d'empêcher toute pénétration de poussière ou de liquide.



Figure 7 - Fibres exposées

La poussière a des propriétés abrasives et peut couper les fibres, comme le montre la Figure 8. Si la couche protectrice est endommagée et que les fibres sont abîmées, le câble doit être remplacé.



Figure 8 - Fibres coupées

Si la protection de la gaine présente des traces de frottement ou des discontinuités au niveau du revêtement protecteur, comme illustré à la Figure 9, le câble doit être remplacé en raison du risque d'infiltration de poussière, d'exposition des fibres ou de dommages des fibres sous la surface.



Figure 9 - Gaine endommagée du câble de retenue

L'étiquette d'identification et l'hologramme FIA (Figure 10) doivent être intacts et lisibles et ne doivent pas être déchirés ou décollés du câble. Il est permis d'ajouter un tube de protection transparent sur l'étiquette et l'hologramme FIA.



Figure 10 - Étiquetage FIA



BWT

BWT

BOMBARDIER

carro-

18

BWT

JCB

telcel

VÉRIFICATIONS TECHNIQUES

1/ CONTRÔLES AVANT L'ÉPREUVE

Veuillez vous assurer que vous avez téléchargé la dernière version de la Liste Technique n° 37 (Câbles de retenue de roues, norme FIA 8864-2013) et de la Liste Technique n° 93 (Câbles de retenue, norme FIA 8864-2022). Elle 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.



QR Code 1 - Liste Technique n° 93 « Liste des câbles de retenue approuvés par la FIA conformément à la norme FIA 8864-2022 »



QR Code 2 - Liste Technique n° 37 « Liste des câbles de retenue de roues approuvés par la FIA conformément à la norme FIA 8864-2013 »

L'étiquette approuvée par la FIA n'est apposée sur les produits que s'ils sont conformes aux exigences de sécurité de la FIA. L'hologramme et l'étiquette FIA indiquent que le produit a été soumis aux tests rigoureux définis dans la norme FIA.

Veuillez utiliser 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, veuillez contacter 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.

8864-2013

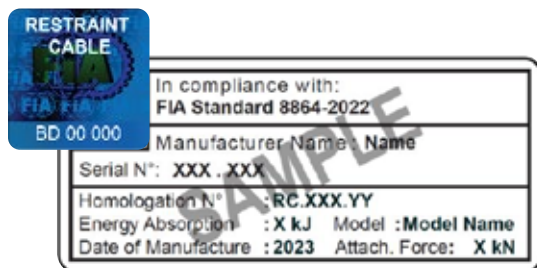
8864-2022

Nouvel étiquetage avec hologramme à compter du 01.01.2013



LISTE DE CONTRÔLE POUR VÉRIFIER LA CONFORMITÉ DES CÂBLES DE RETENUE AVEC LA RÉGLEMENTATION DE LA FIA

1. Comparez l'étiquette et l'hologramme FIA apposés sur le câble de retenue avec le modèle d'étiquette figurant dans la liste technique correspondante.



2. La présentation des informations, la police et l'utilisation des caractères gras doivent être identiques à celles du modèle.
3. La norme, le nom du fabricant, le numéro d'homologation, le nom du modèle et la date de validité doivent toujours être indiqués et imprimés conformément au style et à la taille de la police utilisés sur l'étiquette.



Figure 11 - Étiquetage des câbles de retenue

4. Comparez les informations figurant sur l'étiquette de la FIA avec celles figurant dans la liste technique correspondante.



Figure 12 - Étiquette de câble de retenue avec hologramme

Homologation number	Manufacturer	Model	Length Class [mm]	Minimum Vehicle Pickup Force [kN]	Maximum Energy absorbed [kJ]	Homologation validity	
						Starting	End ⁽¹⁾
RC002.23	CORTEX	C/SK/2130	Class c. 800-999 mm	50	5	10.2023	10.2028

5. Comparez la date de fabrication avec la date d'homologation. La validité des normes FIA 8864-2013 et 8864-2022 est de cinq ans.

2/ CONTRÔLES EN CAS D'ACCIDENT

Après chaque impact sur le véhicule, il est nécessaire de vérifier l'intégrité des câbles de retenue qui pourraient avoir été affectés par l'impact. Assurez-vous qu'il n'y a pas eu d'élongation des câbles de retenue. Les câbles de retenue étirés ont une capacité réduite à absorber l'énergie et doivent être remplacés. La couche de protection et les fixations d'extrémité doivent rester intactes. En cas d'endommagement d'une partie quelconque du câble de retenue, il est nécessaire de remplacer le câble par un neuf.



QR CODES - RÉSUMÉ

Liste Technique n°93



Liste Technique n°37

