

The background of the entire page is a collage of blue-tinted images related to motorsport. On the left, a driver's helmet is visible with 'SSÄ' and 'COM' text. In the center, a person is working on a car seat. On the right, a person is wearing a racing harness. At the bottom, a steering wheel and dashboard are partially visible.

LIGNES DIRECTRICES DE LA NORME FIA POUR LES SIÈGES DE COMPÉTITION ET HAUTE PERFORMANCE

Avis et conditions préliminaires

La reproduction ou la diffusion de tout ou partie des présentes Lignes directrices de la norme FIA pour les sièges («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 sièges («Lignes directrices») fournissent des informations générales et des illustrations concernant les sièges 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.

SCOPE

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/ Position assise du pilote
 - 2/ Inserts en mousse
 - 3/ Ancrages pour fixation des supports de siège
 - 4/ Informations supplémentaires pour le Tout-Terrain
-

VÉRIFICATIONS TECHNIQUES 12

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

INTRODUCTION

Un siège de compétition est important pour soutenir et retenir le pilote ou le copilote pendant la course et en cas d'accident. Le siège fait partie intégrante du système de retenue de sécurité du pilote. Les normes FIA applicables exigent donc que les sièges offrent des niveaux de protection spécifiques contre les charges pouvant être générées lors d'accidents.

À l'intérieur du véhicule, le siège offre résistance et soutien lors des chocs arrière, ainsi qu'un soutien plus complet du bassin, des épaules et de la tête en cas de choc latéral.

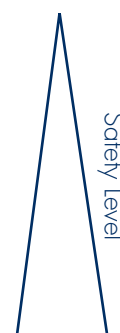
La protection du siège est fondamentale en cas de choc arrière et les parties latérales du siège offrent une protection contre les chocs latéraux au niveau de la tête, des épaules et du bassin. De plus, le siège retient le corps du pilote lors d'un choc et est conçu pour réduire le risque que le pilote heurte la structure de la voiture.

Les supports du siège sont également approuvés en tant que partie intégrante du système de siège et doivent pouvoir supporter les charges spécifiées dans chaque norme sans déformation excessive.

haute qualité. C'est pourquoi la FIA recommande aux concurrents de toujours rechercher l'hologramme FIA.

Il existe actuellement 3 normes FIA pour les sièges :

- 8855-1999 Sièges de compétition (ancienne norme)
Conçus pour supporter des chocs jusqu'à 20 G (arrière) et 15 G (latéraux).
- 8855-2021 Sièges de compétition (nouvelle norme)
Conçus pour supporter des chocs jusqu'à 42 G.
- 8862-2009 Sièges de compétition haute performance
Conçus pour supporter des chocs jusqu'à 70 G.



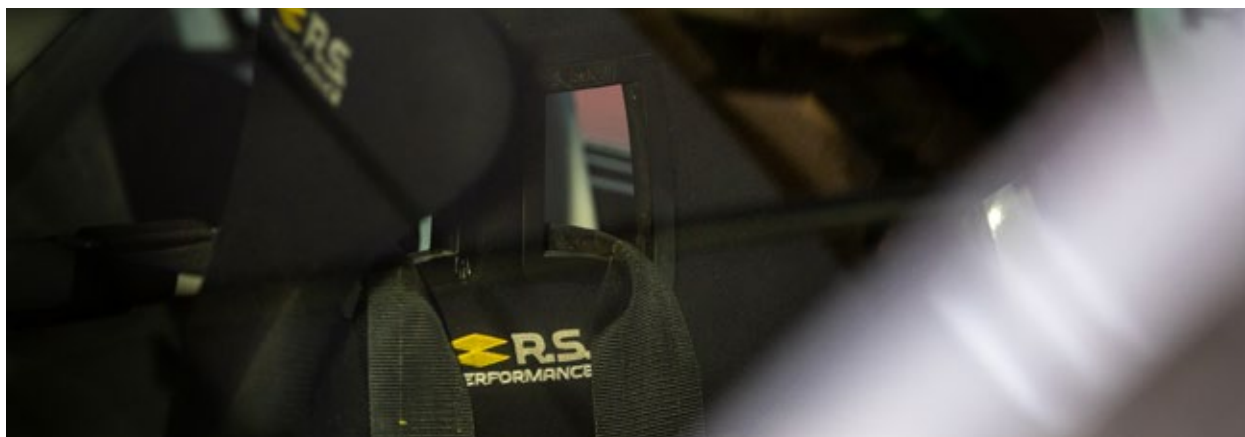
Consultez l'Annexe J du Code Sportif International – Articles 253 et 283 ainsi que le Règlement Technique du championnat visé pour savoir lequel vous concerne.

1 / RÉFÉRENCES RÉGLEMENTAIRES

Le programme FIA Safety Equipment Homologation a été conçu pour garantir aux concurrents qu'ils peuvent acheter en toute confiance des produits de sécurité de



QR code – FIA.com



VARIANTES DE SIÈGES

8855-1999 et 8855-2021

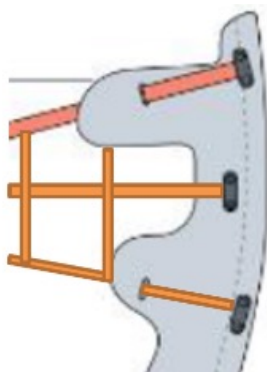
Ces sièges sont approuvés pour une utilisation dans tout type de compétition automobile.

8862-2009

Pour cette norme, certains sièges sont approuvés pour une utilisation uniquement dans des véhicules destinés à la compétition sur circuit, et portent la mention «**For Circuit events only**», (Pour les épreuves sur circuit uniquement), tandis que les autres sièges peuvent être utilisés dans toutes les autres compétitions.

Número homologation Homologation number	Constructeur Manufacturer	Modèle Model	Supports du siège pour circuit Plancher <i>Circuit seat brackets Floor</i>	Supports du siège pour circuit Dossier <i>Circuit seat brackets Back</i>	Supports du siège pour rallye <i>Rally seat brackets</i>	Début d'Homol. Beginning of homol.	Fin d'Homol. ⁽¹⁾ End of homol. ⁽¹⁾	Produit valide jusqu'au ⁽²⁾ Product valid until ⁽²⁾
AS.072.18	RACETECH	RT-BABT62-A1 (for circuit events only)	Ne pas utiliser de supports (Fixation directe au plancher) No need brackets (Floor direct fixation)	JOS-001-A13-095		08.2018	08.2023	2033
AS.073.18	CORBEAU	PREDATOR GT (for circuit events only)	Predator mounting feet 1137B / 1138B 1140B / 1141B	Predator GT Shoulder Mount 1304D		11.2018	11.2023	2033
AS.074.18	MOTORDRIVE	MD20	MD20-1-M01	MD20-1-M02		11.2018	11.2023	2033

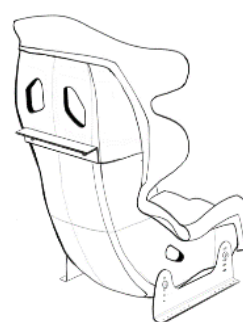
Pour cette norme, il existe également des sièges avec fixation pour filets de course.



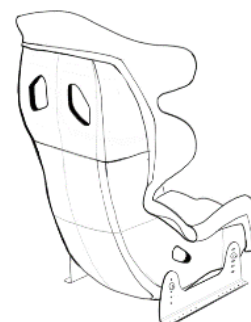
- Les sangles arrière des filets de course peuvent être fixées directement à ces sièges spécifiques.
- Les fixations et les guides inclus dans le siège pour les filets ont été évalués et testés.
- Si les filets de course ne sont pas obligatoires lors de l'épreuve, le siège peut être utilisé sans les filets de course (le siège est approuvé pour une utilisation avec ou sans filets de course).
- L'installation du filet de course doit respecter les instructions du fabricant du filet de course et les «*Spécifications d'installation des filets de course de la FIA pour les voitures de tourisme et de grand tourisme*».

SUPPORTS DE SIÈGE

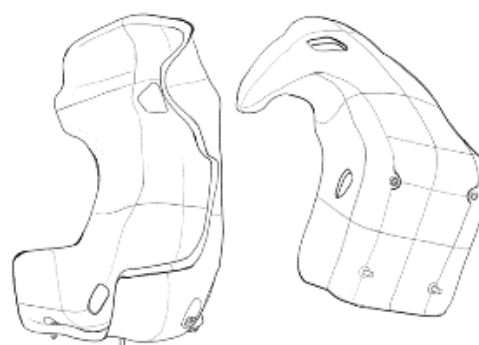
Il existe actuellement trois types de supports de siège conformes aux normes FIA :



a. Latéral et arrière



b. Latéral



c. Inférieur

8855-1999

Pour cette catégorie, tous les supports sont autorisés pour tous les types de compétitions.

Certains sièges peuvent être utilisés soit avec des supports de siège approuvés par le fabricant du siège, soit avec des supports conçus par le concurrent, à condition que l'épaisseur des supports de siège soit de 5 mm pour l'aluminium ou de 3 mm pour l'acier.

De plus, si la Liste Technique mentionne que le siège doit être utilisé avec des supports inférieurs et arrière, même si le concurrent conçoit ses propres supports de siège, le siège doit être fixé avec des supports inférieurs et arrière.

Certains sièges ne peuvent être installés qu'avec des supports de siège approuvés par la FIA. Dans ce cas, la Liste Technique comporte la mention suivante : «Ce modèle de siège n'est autorisé qu'avec un support de siège homologué».

8855-2021

Pour cette catégorie, tous les supports sont autorisés pour tous les types de compétitions, mais les supports de siège doivent être approuvés par la FIA.

Le siège ne peut être installé qu'avec des supports approuvés par la FIA conformément à la Liste Technique n°91. Les détails des supports approuvés par la FIA figurent dans la fiche de présentation.



8862-2009

Pour les compétitions sur circuit (veuillez noter que l'Autocross et le Rallycross sont considérés comme des compétitions sur circuit), le siège ne peut être installé

qu'avec des supports approuvés par la FIA conformément à la Liste Technique n° 40.



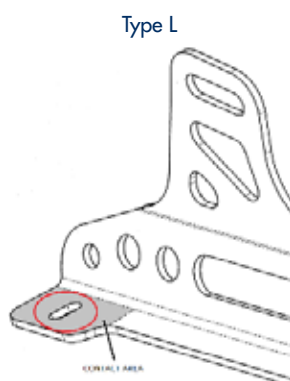
Pour les Rallyes et le Tout-Terrain, veuillez consulter l'Annexe J du Code Sportif International et le Règlement Technique du championnat concerné.

Pour les catégories de Rallyes de la FIA, il existe deux possibilités :

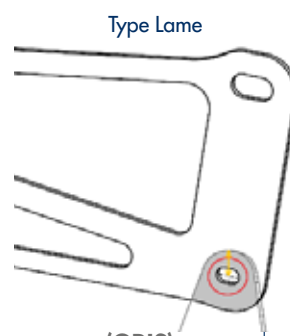
1. Le siège peut être installé avec des supports approuvés en tant que Variante Option (VO) pour les voitures WRC et Rally2 homologuées avant le 01/01/2022.
2. Le siège ne peut être installé qu'avec des supports de siège de rallye approuvés par la FIA pour les voitures Rally1, WRC 400 et Rally2 homologuées à partir du 01/01/2022. Les supports de siège de rallye sont également répertoriés dans la Liste Technique n° 40.



Les sièges peuvent être équipés de supports de siège de rallye spécifiques, qui ne peuvent être utilisés que dans les voitures de rallye. Afin de garantir que l'installation d'un support de siège dans le châssis est sûre et conforme, les points suivants relatifs aux « DÉTAILS DES ANCRAGES POUR SUPPORTS DE SIÈGES DE RALLYE HOMOLOGUÉS SELON LA NORME FIA 8862-2009 » doivent être respectés :



Type L



Type Lame

1. **Surface de contact (GRIS)** minimale entre le support du siège et le montage sur la voiture (mm²).
2. **Rayon minimum (ROUGE)** de la surface de contact (mm).
3. Pour les supports de type lame uniquement : **Distance verticale maximale (JAUNE)** du point d'ancrage au bord de l'ancrage (mm).

N° Homol.	Supports du siège pour rallye Rally seat brackets	Surface de contact totale entre les support de siège (gauge + droit) et les points d'ancrage sur la voiture (mm ²) Total contact area between the seat supports (left + right support) and the mounting points on the car (mm ²)			Rayon minium de la surface de contact (mm) Minimum radius of the contact area (mm)	Distance vertical maximum du point d'ancrage au bord de l'ancrage (uniquement pour les supports de type lame) (mm) Maximum vertical distance from the mounting point to the edge of the anchorage (only for blade type supports) (mm)
AS.007.10	TA22050229B		1194		11	11
	TA22060295A		1194		11	11
	TA22050299A		1194		11	11
	TA22060341A		1194		11	11
	T30020075-76A		1690		11	N/A
	HC/940		35884		12	N/A
	598802651D 598802652D		5024		12	N/A



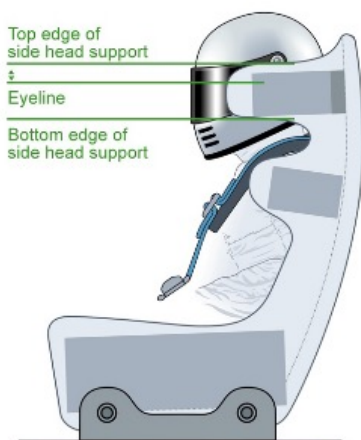
« DÉTAILS DES ANCRAGES POUR SUPPORTS DE SIÈGES DE RALLYE HOMOLOGUÉS SELON LA NORME FIA 8862-2009 »

GUIDE D'UTILISATION ET INSTALLATION

1 / POSITION ASSISE DU PILOTE ET COPILOTE

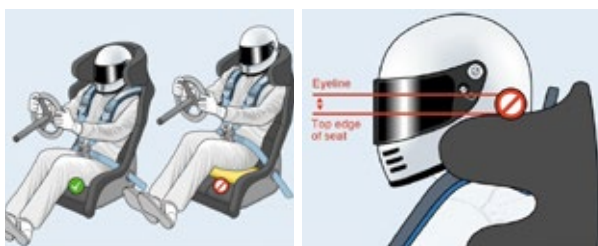
Le pilote/copilote doit choisir un siège bien adapté à son corps. Lorsque le pilote/copilote est assis en position de course normale, le siège doit soutenir confortablement son bassin, ses épaules et sa tête selon les indications ci-après :

- la ligne des yeux doit se situer entre le bord inférieur et le bord supérieur du support latéral de la tête ;
- les épaules doivent se loger à la hauteur du support d'épaules latéral du siège ;
- le bassin doit être soutenu de manière appropriée par le support latéral du bassin.



Si le casque du pilote est trop haut par rapport au support de tête du siège, celui-ci peut ne pas offrir un soutien latéral et arrière au casque en cas d'accident.

Si le pilote est assis trop haut, comme le montre l'exemple ci-dessous, le casque peut rouler sur le dessus du support de tête du siège, ce qui peut entraîner des blessures au cou.



Pour les compétitions inscrites au Calendrier Sportif International de la FIA ou les compétitions disputées conformément aux règlements de la FIA, les officiels peuvent refuser la participation à une compétition si le pilote et/ou le copilote ne sont pas assis dans la position correcte, en vérifiant la conformité avec le Code Sportif International de la FIA, Annexe J (Articles 253 et 283), qui régit la position d'assise telle que décrite ci-dessus.

S'agissant des sièges et des positions d'assise, il est important de souligner les risques suivants associés à un accident avec retournement :

- En raison de l'élasticité des sangles du harnais de sécurité et de l'installation du harnais, le pilote/copilote se déplacera verticalement.
- Le toit peut se déformer au contact du sol en raison de la déformation de l'armature de sécurité.

Dans les deux cas, l'espace entre le haut du casque du pilote/copilote et le toit/l'armature de sécurité de la voiture sera réduit. Afin de réduire le risque de blessures à la tête et à la colonne vertébrale, il est important de s'assurer qu'il y a suffisamment d'espace pour la tête du pilote et du copilote afin de permettre une certaine perte d'espace en cas de retournement.

Diverses réglementations techniques définissent une distance verticale minimale entre le haut du casque et le toit ou l'armature de sécurité et/ou la garniture de l'arceau de sécurité. Les concurrents doivent respecter l'espace libre minimum et s'asseoir aussi bas que possible afin de maximiser cet espace. Si la réglementation technique applicable ne définit pas de distance minimale, un espace d'au moins 80 mm entre le haut du casque et toute surface dure est recommandé.

Le respect de ces mesures visant à garantir une position d'assise correcte aux pilotes et copilotes contribuera à prévenir les blessures en cas d'accident.

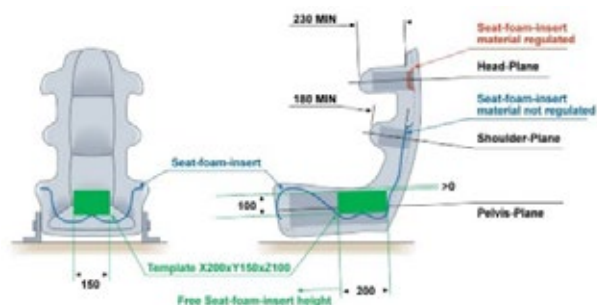
2/ INSERTS EN MOUSSE

Voitures équipées d'un siège conforme aux normes FIA 8862-2009 ou 8855-2021

Si un insert en mousse est utilisé entre le pilote et le siège homologué, un support latéral minimum à la tête du pilote, aux épaules et au bassin doit être garanti de la façon suivante :

- 230 mm minimum au support latéral de tête suivant le plan de la tête.
- 180 mm minimum au support latéral d'épaules du siège suivant le plan de l'épaule.
- 100 mm minimum de hauteur au support latéral du bassin du siège suivant le plan du bassin et sur une longueur de 200 mm minimum.

Cette exigence doit être vérifiée en utilisant un gabarit parallélépipède de dimensions X 200 x Y 150 x Z 100 mm.



Voitures équipées d'un siège conforme à la norme FIA 8855-1999

En cas d'utilisation d'un coussin entre le siège homologué et l'occupant, ce coussin doit être d'une épaisseur maximale de 50 mm.

Note : Les matériaux des revêtements doivent être ignifugés conformément à la norme ISO 3795. La vitesse de combustion doit être inférieure ou égale à 75 mm/min.

ESPACE ENTRE LE CASQUE ET LE SUPPORT LATÉRAL DE LA TÊTE

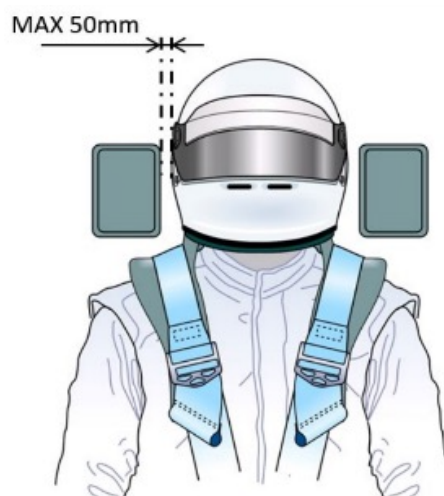
Voitures équipées d'un siège conforme aux normes FIA 8862-2009 ou 8855-2021

Compétitions sur circuit :

Lorsque le pilote est assis en position de conduite, la distance latérale entre le casque et le support latéral de la tête (mesurée à 150 mm de la face avant du support latéral de la tête) ne doit pas être supérieure à 40 mm et peut être ajustée au moyen d'une extension de mousse. Le matériau de l'extension de mousse doit être le même que celui du support de tête du siège concerné. Le montage de l'extension de mousse doit être approuvé par la FIA.

Autres compétitions :

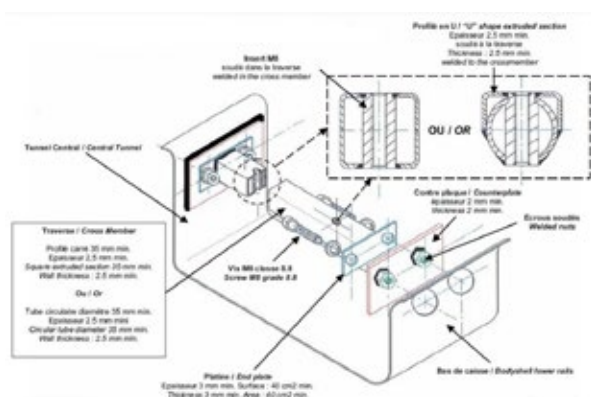
La distance latérale entre le casque et le support latéral de la tête (mesurée à 150 mm de la face avant du support latéral de la tête) ne doit pas être supérieure à 50 mm et peut être ajustée au moyen d'une extension de mousse fixée au siège de manière appropriée. Le matériau de l'extension de mousse doit être le même que celui du support de tête du siège concerné.



3/ ANCRAGES POUR FIXATION DES SUPPORTS DE SIÈGE

La fixation du siège au châssis doit être conforme à l'Annexe J du Code Sportif International – Articles 253 ou 283 ainsi qu'au Règlement Technique du championnat concerné.

Si pour le championnat en question aucune exigence n'est définie concernant les ancrages, telle qu'une conception spécifique ou l'homologation des points d'ancrage, il est recommandé que le point d'ancrage soit conçu conformément à l'Article 253-16.2 de l'Annexe J (dessin 253-65B).



4/ INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES POUR LE TOUT-TERRAIN

En raison des nombreux cas de blessures au niveau de la colonne vertébrale signalés par des concurrents de Tout-Terrain à la suite d'un choc vertical violent ou d'une réception brutale, le Département de la Sécurité de la FIA a mené des recherches approfondies afin d'identifier les facteurs les plus importants contribuant au risque de ce type de blessure.

Dans le cadre de ces travaux, des informations précieuses sont désormais disponibles concernant l'installation et l'utilisation correctes des dispositifs de sécurité actuels dans l'habitacle afin de réduire le risque de telles blessures.

Ces informations résument les mesures qui doivent être adoptées par les concurrents de tous niveaux dans les compétitions Tout-Terrain.

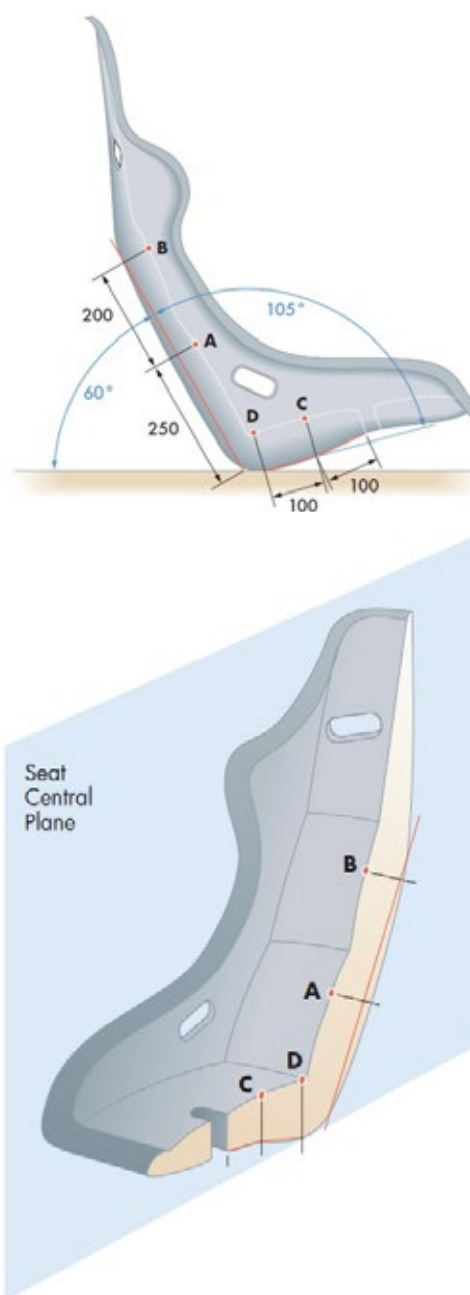


Fig. 1

GÉOMÉTRIE DU SIÈGE ET INSTALLATION

Sélectionnez un siège dont l'angle entre le dossier et la base est d'environ 105°, cet angle étant mesuré comme suit (voir Fig. 1) :

- Marquez un point « A » sur le plan central du siège à 250 mm de la base du siège.
- Marquez un point « B » sur le plan central du siège à 200 mm au-dessus du point « A ».
- Marquez un point « C » sur le plan central du siège à 100 mm en arrière du bord le plus arrière de l'ouverture pour sangle d'entrejambes.
- Marquez un point « D » sur le plan central du siège à 100 mm en arrière du point « C ».
- L'angle entre les lignes reliant les points « A » et « B » et les points « C » et « D » doit être d'environ 105°.

Le siège doit être installé dans la position la plus verticale possible afin que le concurrent puisse conserver une posture confortable et ergonomique. Des recherches ont montré que le fait de faire pivoter le siège de 40° à 60° équivaut à une réduction de 22 % des forces qui se traduit par une fracture de la colonne vertébrale lors d'une réception brutale. L'angle du dossier doit être mesuré comme suit (voir Fig. 1) :

- La ligne reliant les points « A » et « B » doit former un angle d'environ 60° par rapport à l'horizontale.



VÉRIFICATIONS TECHNIQUES

1/ CONTRÔLES AVANT L'ÉPREUVE

Veuillez vous assurer que vous avez téléchargé la dernière version de la Liste Technique. Elle contient des informations très utiles pour vérifier la conformité de l'équipement de sécurité avec la réglementation de la FIA en matière de sécurité.



En outre, les sièges de compétition approuvés par la FIA conformément à la norme FIA 8855-2021 disposent d'une fiche de présentation. En cas de doute, il est possible de comparer l'équipement de sécurité avec la fiche de présentation. Il est important 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 sur la Liste Technique :



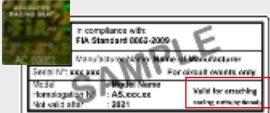
Vous trouverez dans la fiche de présentation les éléments suivants :

- Conception de la coque
- Détails sur les assemblages d'ancrage
- Supports
- Guides pour filet de course
- Bord des ouvertures des sangles
- Informations complémentaires

ÉTIQUETTES FIA

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.

NORME	ÉTIQUETTE	MODÈLE
8855-1999	Étiquette blanche avec hologramme argenté	
8855-1999 re-validée	Étiquette d'homologation (voir ci-dessus) + Étiquette de prolongation de la durée de vie avec 2 ans de validité supplémentaires	
8855-2021	Étiquette blanche avec hologramme bleu	
8862-2009	Étiquette	MODÈLE
General	Étiquette blanche avec hologramme doré sur le siège + Étiquette blanche avec logo FIA pour les supports homologués avec nom du modèle de supports	
Sièges approuvés pour épreuves sur circuit uniquement	Étiquette d'homologation avec mention : « For circuit events only »	
Supports de sièges de rallye approuvés	Étiquette de support avec mention : « For circuit events only »	

8862-2009	LABEL	SAMPLE
Siège avec fixations de filet de course	Étiquette d'homologation avec mention : « Valid for attaching racing nets (optional) »	
Siège spécifique circuit avec fixations de filet de course	Étiquette d'homologation avec mentions : « For circuit events only » + « Valid for attaching racing nets (optional) »	

Utilisez les exemples d'étiquettes ci-dessus pour vérifier que l'équipement est conforme à la Liste Technique et prouver son authenticité. 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.

La présentation des informations, la police et les caractères gras doivent être identiques à ceux du modèle. La norme, le nom du fabricant, le numéro d'homologation, le nom du modèle et la date de validité doivent toujours être indiqués.



Fig. 2 - Modèle d'étiquette FIA

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

1. Comparez l'étiquette et l'hologramme FIA apposés sur le casque avec le modèle d'étiquette figurant dans la Liste Technique correspondante.
2. Comparez les informations figurant sur l'étiquette de la FIA avec celles figurant dans la Liste Technique correspondante.

							
Numéro homologation Homologation number	Constructeur Manufacturer	Modèle Model	Supports à utiliser Supports to be used	S2000 ⁽⁴⁾	Début d'Homol. Beginning of homol.	Fin d'Homol. ⁽¹⁾ End of homol. ⁽¹⁾	Produit valide jusqu'au ⁽²⁾ Product valid until ⁽²⁾
CS.431.19	SPARCO	CIRCUIT QRT 20	Latéraux / Lateral	X	08.2019	08.2024	12.2029

3. Comparez la date de fabrication avec la date d'homologation.

La validité de la norme FIA 8855-1999 est de 5 ans, tandis que celle des normes 8855-2021 et 8862-

2009 est de 10 ans.

Le numéro indiqué sur l'étiquette doit être inférieur ou égal à la dernière colonne de la Liste Technique (Produit valable jusqu'au).



Número homologation Homologation number	Constructeur Manufacturer	Modèle Model	Supports à utiliser Supports to be used	S2000 ⁽⁴⁾	Début d'Homol. Beginning of homol.	Fin d'Homol. ⁽¹⁾ End of homol. ⁽¹⁾	Produit valide jusqu'au ⁽²⁾ Product valid until ⁽²⁾
CS.431.19	SPARCO	CIRCUIT QRT 20	Latéraux / Lateral	X	08.2019	08.2024	12.2029

4. En cas de doute, comparez visuellement les sièges avec la fiche de présentation correspondante (les fiches de présentation ne sont disponibles que pour les sièges homologués 8855-2021).

Toutes les informations techniques pertinentes relatives au siège doivent figurer sur la fiche de présentation.



Fig. 3 - Partie du siège

En cas de fissures dans la coque du siège ou de déformation de la coque, le siège doit être remplacé. L'emplacement de la fissure représente le point le plus faible de la coque du siège. Une coque déformée signifie que le siège a été soumis à des charges élevées et qu'il pourrait donc ne pas être en mesure de soutenir le corps

du pilote lors d'un autre accident. Si le siège présente des fissures visibles, en cas de nouvel accident, le siège pourrait céder à cet endroit et ne pas offrir la protection pour laquelle il a été conçu.



Fig. 4 - Exemple de dommage sur la coque

En cas de dommages aux supports, vous devez vérifier les inserts et la coque du siège pour vous assurer qu'ils n'ont

pas été endommagés. S'il n'y a pas de dommages visibles, vous pouvez remplacer les supports du siège, mais nous vous recommandons vivement de contacter le fabricant du siège pour obtenir des conseils supplémentaires. Veuillez noter que le mécanisme de fixation de l'insert à la coque du siège peut avoir été endommagé même s'il n'y a pas de dommages visibles.



PERSONNALISATION :

8855-2021 et 8862-2009 – les sièges ne peuvent pas être modifiés (la coque du siège, les mousses absorbant l'énergie et le revêtement sont approuvés avec le siège). Le fabricant du siège peut ajouter une broderie sur le revêtement du siège afin de personnaliser le siège pour ses clients.



8855-1999 – le concurrent ne peut pas modifier le siège tel qu'il a été reçu du détaillant.

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 siège après un accident grave (vitesse d'impact estimée > 50 km/h dans n'importe quelle direction, en particulier en cas de choc arrière ou latéral). La coque du siège doit être inspectée avec soin.

L'officiel responsable de la sécurité sur place peut annuler les étiquettes (veuillez vérifier si l'ASN de votre pays a un protocole à suivre) qui semblent avoir été endommagées, soumises à des charges élevées, à des contraintes, etc. Cette mesure doit être prise si l'un des dommages susmentionnés est visible. Les sièges dont les étiquettes ont été annulées peuvent être renvoyés aux fabricants pour vérification. Toutefois, les sièges qui ont été testés et confirmés comme étant en bon état recevront un nouvel autocollant et seront renvoyés au concurrent pour être réutilisés.

QR CODES - RÉSUMÉ

FIA.COM



Liste Technique n°91



Liste Technique n°40



Liste Technique n°40



Ancrages pour supports
de sièges de rallye



Liste Technique n°12



Fiche de présentation
(8855-2021)





FIA.COM