

COMMISSION NATIONALE SPORTS MÉCANIQUES AUTO



ufolep
TOUS LES SPORTS AUTREMENT

RÈGLEMENT TECHNIQUE SSV

RÈGLEMENT APPLICABLE DANS
TOUTES LES ÉPREUVES UFOLEP

2025 - 2026

Catégories à l'essai sur les manifestations du Trophée Sud-Est pour la saison 2025-2026.

PREAMBULE

Les véhicules SSV sont des véhicules de série, décrits dans une fiche d'homologation FFSA dont le modèle de base a été régulièrement produit et commercialisé à au moins 500 exemplaires en 12 mois consécutifs, n'ayant subi aucune autre modification que celles qui pourraient figurer dans le règlement technique de cette catégorie ou celles nécessaires au montage de certains éléments de sécurité. Ces véhicules sont admis en Challenge SSV.

ARTICLE 1. VEHICULES ADMIS

Les Véhicules admis sont de type SSV, 2 ou 4 roues motrices.
Tous les véhicules devront être biplaces.

Il est à la charge du concurrent de présenter tous les documents nécessaires au contrôle du véhicule. Tout concurrent s'engageant dans une épreuve doit être en possession du passeport technique FFSA ou FIA du véhicule qu'il engage.

Tout nouveau modèle SSV pouvant être engagé dans les différentes classes devra être soumis pour validation au service technique de la FFSA, au minimum 3 mois avant de pouvoir participer à une compétition FFSA.

Tout véhicule SSV de série pour lequel une fiche d'homologation visée par la FFSA est disponible sera admis à participer à une épreuve et à marquer les points correspondants à son classement dans les épreuves concernées.

Nota 1

Les fiches d'homologation pour les SSV de série seront de 2 types :

Type 1 : version complète à l'usage exclusif des Délégués et Commissaires Techniques de la discipline,

Type 2 : version restreinte* destinée aux concurrents.

* version dans laquelle certains critères définis comme confidentiels par les constructeurs ne sont pas renseignés.

Nota 2

Les concurrents qui, hors épreuve, souhaiteraient s'assurer de la conformité de leur véhicule [par exemple à la suite de l'acquisition d'un modèle d'occasion] pourront solliciter le Délégué Technique de la discipline. Pour ce faire, le concurrent lui soumettra les caractéristiques précises de son véhicule pour lesquelles il souhaite un retour quant à leur conformité.

Si le véhicule, après examen par les Commissaires Techniques, apparaît comme un véhicule ayant subi des modifications par rapport à sa version originale, alors :

- Pour ce faire, il devra obligatoirement être en adéquation avec le règlement de ce groupe concernant la sécurité.
- Il devra obligatoirement être équipé d'une bride d'admission de 25 mm.
- Cette exception ne pourra pas être renouvelable pour le concurrent comme pour le véhicule qui devra ensuite présenter un véhicule conforme à sa fiche d'homologation SSV de série.

ARTICLE 2. GROUPES ET CLASSES

Véhicule SSV de série à moteur atmosphérique	Cylindrée de 0 à 1050 cm ³	Classe 1
Véhicule SSV de série avec moteur suralimenté	Cylindrée de 0 à 1050 cm ³	Classe 2

ARTICLE 3. DEFINITIONS

Les véhicules SSV se définissent comme suit :

a) Véhicule SSV de série à moteur atmosphérique 2 ou 4 roues motrices (Classe 1).

Véhicule SSV dont la limite de préparation est définie dans l'article 4.3

b) Véhicule SSV de série à moteur suralimenté 2 ou 4 roues motrices (Classe 2). Véhicule SSV dont la limite de préparation est définie dans l'article 4.4

Toutes les caractéristiques des véhicules SSV de série devront être définies par une fiche d'homologation FFSA spécifique renseignée par le constructeur du véhicule.

L'UFOLEP se réserve le droit d'accepter ou de refuser dans les différents groupes/classes toute option/variante/kit.

Remplacement de pièces : En cas de remplacement de pièce, toute pièce mécanique d'un véhicule construit à partir du millésime 2020 ne pourra être remplacée que par une pièce identique à la pièce du véhicule de base utilisé (modèle et millésime). Un véhicule millésime 2019 ou antérieur à cette date ne pourra en aucune façon utiliser de pièces mécaniques d'un véhicule millésime 2020 et années suivantes si celles-ci sont différentes par rapport au véhicule de base utilisé

ARTICLE 4. MODIFICATIONS AUTORISEES

4.1 VEHICULE SSV DE SERIE A MOTEUR ATMOSPHERIQUE (Classe 1)

Véhicule SSV strictement de série, à l'exception des points suivants :

4.1.1 Moteur

Les poulies et les courroies pour l'entraînement des servitudes sont libres.

Les composants internes du boîtier CDI pourront être modifiés, mais non les connecteurs, les entrées (senseurs actuateurs etc...), et les sorties, le système doit être entièrement interchangeable avec le boîtier d'origine (c'est-à-dire que le véhicule doit démarrer lorsque l'on remplace le boîtier par le boîtier de série). Les boîtiers additionnels et toute modification du faisceau sont strictement interdits.

Un plombage interdisant la déconnexion du boîtier et du faisceau sera mis en place par les Commissaires Techniques lors des vérifications préliminaires.

La pression d'essence doit rester celle du véhicule d'origine.

La rampe d'injection est libre mais les injecteurs devront rester de série.

Le filtre à air et son emplacement sont libres. Les canalisations d'admission d'air sont libres jusqu'au corps du papillon. Le silencieux d'échappement doit être le modèle figurant sur la fiche d'homologation en respectant le montage d'origine (emplacement, fixations et orientation).

4.1.2 Suspension

Les ressorts sont libres dans le respect :

a)

- du nombre de ressorts de série décrit dans la fiche d'homologation FFSA.
- du nombre spires de séries décrit dans la fiche d'homologation FFSA.

- du diamètre de fil + ou – 1 mm décrit dans la fiche d'homologation FFSA.

b) Les amortisseurs pourront être modifiés sous réserve de conserver le corps, la tige et le débattement d'origine. Le nombre d'amortisseurs ainsi que les points d'ancrage devront rester identiques à l'origine.

c) L'utilisation d'une suspension active est interdite (système permettant de contrôler la flexibilité, l'amortissement, la hauteur et/ou l'assiette de la suspension lorsque le véhicule se déplace). Toute connexion entre les amortisseurs est interdite, les seules connexions autorisées sont les points de fixation de l'amortisseur passant dans le châssis, sans autre fonction.

d) Les sangles de débattements sont autorisées à l'avant et à l'arrière.

4.1.3 Transmission

a) Boite de vitesses CVT (variateur): Le variateur et l'ensemble du système qui le compose (masselottes et courroie comprises) devra rester strictement de série.

Les canalisations du variateur sont libres mais aucun ventilateur ne pourra y être ajouté à l'intérieur.

b) Boite à vitesses mécanique : Celle-ci doit figurer sur la fiche d'homologation du véhicule SSV concerné.

c) Les diamètres des arbres de transmission devront obligatoirement être ceux des arbres de transmission équipant d'origine le véhicule homologué.

d) Un mécanisme de différentiel actif sera admis uniquement si celui-ci figure sur la fiche d'homologation du véhicule concerné.

e) Les carters du variateur, de la boite de vitesses, des ponts avant et arrière et de la boîte de transfert seront obligatoirement plombés par les Commissaires Techniques lors des vérifications préliminaires.

4.1.4 Châssis

Il est autorisé de renforcer les triangles, les bras tirés et le châssis à condition qu'il s'agisse d'un matériau épousant la forme d'origine et en contact avec celle-ci.

La(les) voie(s) du véhicule d'origine figurant sur la fiche d'homologation ne pourra (ont) pas être modifiée. La mesure sera effectuée aux conditions définies sur la fiche d'homologation.

La largeur maximale hors tout du véhicule est limitée 1900mm hors rétroviseurs.

4.1.5 Carrosserie

Aucun élément de carrosserie du véhicule de référence ne pourra être supprimé hormis la cloison de séparation de l'habitacle d'origine à la seule fin d'y installer la cloison réglementaire ci-après ainsi que la boîte à gants.

Les ailes doivent recouvrir en projection verticale au minimum 120° de la partie supérieure des roues (située au-dessus de l'axe de roue en vue de côté). Si nécessaire, il faudra ajouter soit des extensions d'ailes soit des ailes en plastique rigide telles que représentées sur le dessin N°1 (fixation libre). Ces ailes pourront également servir à fixer les bavettes obligatoires (voir article 7.2)

L'habitacle doit être séparé de la partie mécanique par une cloison étanche aux liquides et aux flammes en acier ou en aluminium (épaisseur 2 mm au minimum) ou en matériau composite (épaisseur 5 mm minimum) en contact avec l'arceau principal de l'armature de sécurité. L'arceau principal de l'armature de sécurité ne devra pas être percé pour la fixation de la cloison.

Cette cloison devra fermer intégralement l'espace compris entre les deux montants principaux de l'arceau de sécurité et le haut de ce même arceau.

Si le montage de cette cloison implique une ou des modification(s) de la carrosserie, ces modifications devront se limiter strictement à l'implantation de cette cloison.

Une prise d'air pourra être installée aux conditions suivantes :

- Elle sera située sur la moitié arrière du toit.
- Ses dimensions maximum seront de 500 mm de largeur et 80 mm de hauteur.
- Elle ne devra pas se trouver à plus de 80 mm de la surface du toit.
- La distribution de l'air fourni par cette prise d'air pourra se faire par des boas souples ou des canalisations rigides qui n'auront aucune autre fonction que le transport d'air.
- Aucune autre prise d'air supplémentaire ne sera autorisée.

4.1.6 Système de freinage

Le frein de parking est obligatoire.

Un frein à main supplémentaire pourra être ajouté, mais le verrouillage de celui-ci devra être exclusivement effectué au moyen de pièces métalliques.

Les plaquettes de freins sont libres mais la surface de freinage devra être identique à l'origine.

4.1.7 Roues et pneumatiques

Voir article 7.1

4.2 VEHICULE SSV DE SERIE AVEC MOTEUR SURALIMENTE (Classe 2)

Véhicule SSV strictement de série, à l'exception des points suivants :

4.2.1 Moteur

Les poulies et les courroies pour l'entraînement des servitudes sont libres.

Les composants internes du boîtier CDI pourront être modifiés, mais non les connecteurs, les entrées (senseurs actuateurs etc...), et les sorties, le système doit être entièrement interchangeable avec le boîtier d'origine (c'est-à-dire que le véhicule doit démarrer lorsque l'on remplace le boîtier par le boîtier de série). Les boîtiers additionnels et toute modification du faisceau sont strictement interdits.

Un plombage interdisant la déconnexion du boîtier et du faisceau sera mis en place par les Commissaires Techniques lors des vérifications préliminaires.

La pression d'essence doit rester celle du véhicule d'origine.

La rampe d'injection est libre mais les injecteurs devront rester de série.

Le filtre à air et son emplacement sont libres. Les canalisations d'admission d'air sont libres jusqu'au corps du papillon. Le silencieux d'échappement doit être le modèle figurant sur la fiche d'homologation en respectant le montage d'origine (emplacement, fixations et orientation).

Le coefficient de suralimentation est égal à 1.

Aucune modification du système de suralimentation n'est autorisée.

- Soupape de régulation de pression (waste-gate) / Système d'injection d'air dans le collecteur d'échappement : Identique au véhicule d'origine / aucune modification autorisée.

- Le turbocompresseur et la waste-gate seront systématiquement plombés par les Commissaires Techniques lors de vérifications préliminaires. Si l'un de ces éléments devait être remplacé en cours d'épreuve, l'élément qui avait été plombé devra obligatoirement être remis aux Commissaires Techniques. Tout manquement à cette obligation entrainera automatiquement un rapport au Collège des Commissaires Sportifs.

Tout système ou dispositif régulant ou modifiant la pression d'admission est strictement interdit sauf si un tel système est monté de série sur le véhicule de base utilisé (modèle et millésime).

4.2.2 Suspension

a) Les ressorts sont libres dans le respect :

- du nombre de ressorts de série décrit dans la fiche d'homologation FFSA.
- du nombre spires de séries décrit dans la fiche d'homologation FFSA.
- du diamètre de fil + ou - 1 mm décrit dans la fiche d'homologation FFSA.

b) Les amortisseurs pourront être modifiés sous réserve de conserver le corps, la tige et le débattement d'origine. Le nombre d'amortisseurs ainsi que les points d'ancrage devront rester identiques à l'origine.

c) L'utilisation d'une suspension active est interdite (système permettant de contrôler la flexibilité, l'amortissement, la hauteur et/ou l'assiette de la suspension lorsque le véhicule se déplace). Toute connexion entre les amortisseurs est interdite, les seules connexions autorisées sont les points de fixation de l'amortisseur passant dans le châssis, sans autre fonction.

d) Les sangles de débattements sont autorisées à l'avant et à l'arrière.

4.2.3 Transmission

a) Boîte à vitesses CVT (variateur) : Le variateur et l'ensemble du système qui le compose (masselottes et courroie comprises) devra rester strictement de série.

Les canalisations du variateur sont libres mais aucun ventilateur ne pourra y être ajouté à l'intérieur.

b) Boîte à vitesses mécanique : Celle-ci doit figurer sur la fiche d'homologation du véhicule SSV concerné.

c) Les diamètres des arbres de transmission doivent être ceux des arbres de transmission équipant le véhicule d'origine.

d) Un mécanisme de différentiel actif sera admis uniquement si celui-ci figure sur la fiche d'homologation du véhicule concerné.

e) Les carters du variateur ou de la boîte de vitesses, du pont avant et arrière ainsi que celui de la boîte de transfert seront obligatoirement plombés par les Commissaires Techniques lors des vérifications préliminaires.

4.2.4 Châssis

Il est autorisé de renforcer les triangles, les bras tirés et le châssis à condition qu'il s'agisse d'un matériau épousant la forme d'origine et en contact avec celle-ci.

La(les) voie(s) du véhicule d'origine figurant sur la fiche d'homologation ne pourra (ont) pas être modifiée. La mesure sera effectuée aux conditions définies sur la fiche d'homologation.

La largeur maximale hors tout du véhicule est limitée 1900mm hors rétroviseurs.

4.2.5 Carrosserie

Aucun élément de carrosserie du véhicule de référence ne pourra être supprimé hormis la cloison de séparation de l'habitacle à la seule fin d'y installer la cloison réglementaire ci-après d'origine ainsi que la boîte à gants.

Les ailes doivent recouvrir en projection verticale au minimum 120° de la partie supérieure des roues (située au-dessus de l'axe de roue en vue de côté). Si nécessaire, il faudra ajouter soit des extensions d'ailes soit des ailes en plastique rigide telles que représentées sur le dessin N°1 (fixation libre). Ces ailes pourront également servir à fixer les bavettes obligatoires (voir article 7.2).

L'habitacle doit être séparé de la partie mécanique par une cloison étanche aux liquides et aux flammes en acier ou en aluminium (épaisseur 2 mm au minimum) ou en matériau composite (épaisseur 5 mm minimum) en contact avec l'arceau principal de l'armature de sécurité. L'arceau principal de l'armature de sécurité ne devra pas être percé pour la fixation de la cloison.

Cette cloison devra fermer intégralement l'espace compris entre les deux montants principaux de l'arceau de sécurité et le haut de ce même arceau.

Si le montage de cette cloison implique une ou des modification(s) de la carrosserie, ces modifications devront se limiter strictement à l'implantation de cette cloison. Une prise d'air pourra être installée aux conditions suivantes :

- Elle sera située sur la moitié arrière du toit.
- Ses dimensions maximum seront de 500 mm de largeur et 80 mm de hauteur.
- Elle ne devra pas se trouver à plus de 80 mm de la surface du toit.
- La distribution de l'air fourni par cet équipement pourra se faire par des boas souples ou des canalisations rigides qui n'auront aucune autre fonction que le transport d'air.
- Aucune autre prise d'air supplémentaire ne sera autorisée.

4.2.6 Système de freinage

Le frein de parking est obligatoire.

Un frein à main supplémentaire pourra être ajouté, mais le verrouillage de celui-ci devra être exclusivement effectué au moyen de pièces métalliques.

Les plaquettes de freins sont libres mais la surface de freinage devra être identique à l'origine.

4.2.7 Roues et pneumatiques

Voir article 7.1

4.3 APPLICABLE AUX VEHICULES DU GROUPE SSV Classes 1 et 2

Le radiateur d'eau d'origine et son (ses) ventilateur(s) devra(ont) être conservé(s) à leur(s) emplacement(s) d'origine.

Des protections (grillage à mailles fines, métal déployé, persiennes) contre l'accumulation de boue pourront être installées en avant du radiateur. Elles devront être situées dans le périmètre intérieur de la carrosserie et ne devront pas entraîner de modifications du châssis et de la carrosserie.

ARTICLE 5. RESERVOIRS DE CARBURANT ET CANALISATIONS D'HUILE

GROUPE Classes 1 et 2

Pour les véhicules disposant d'une fiche d'homologation, le réservoir d'origine ainsi que ses canalisations pourront être conservés sous réserve de respecter la position et les fixations d'origine. Toutefois, le montage d'un réservoir homologué FIA est autorisé dans le respect des règles édictées ci-dessous.

Dans le cas d'utilisation de réservoir(s) FT3, FT3.5, FT5 seuls les canalisations et raccords de type FIA seront acceptés.

Dans la zone habitacle définie entre les tubes de l'arceau principal et ½ latéraux/arceau avant ou latéraux, afin d'éviter toute projection de carburant en cas de rupture d'un élément, toutes les canalisations et tous les composants du circuit de carburant devront être recouverts par un/des caisson(s) ininflammables en supplément du caisson du réservoir de carburant.

Des trappes de visite pourront être aménagées afin de pouvoir accéder à ces éléments.

Si les canalisations d'huile de lubrification sont changées, elles devront être conformes à l'article 283.3.

Si un/des réservoir(s) FT3, FT3.5, FT5 est /sont utilisé(s) le réservoir d'origine devra être enlevé ou rendu inopérant. Dans le seul but de mettre des raccords vissés FIA, il est autorisé de modifier la pompe à essence immergée d'origine ou de la remplacer par une pompe à essence immergée ou non immergée possédant les mêmes caractéristiques que celle d'origine (débit et pression).

Le nombre de réservoirs FT3, FT3.5 ou FT5 sera de 2 maximum uniquement si ceux-ci sont situés sous les sièges ou à l'emplacement du siège passager dans le cas d'épreuve d'endurance uniquement. Chaque réservoir devra être équipé d'une pompe à carburant. La capacité maximale (du) des réservoirs ne devra pas excéder 130 litres. L'orifice de remplissage devra être extérieur à l'habitacle, sans dépasser la projection verticale du véhicule.

Lorsque le réservoir de carburant d'origine est conservé et se trouve situé sous les sièges, si la protection inférieure d'origine de celui-ci est en plastique il est recommandé de la remplacer par une tôle d'une épaisseur minimale de 3mm en acier ou 5mm en aluminium fixée sous le châssis de manière à protéger celui-ci de toute projection de pierres ou en cas de choc.

Tout réservoir d'huile, et tout réservoir de carburant, doit être situé dans la structure principale du véhicule.

ARTICLE 6. ARMATURES DE SECURITE

L'armature de sécurité devra être soit :

- a) Une armature de sécurité de substitution pour les SSV conforme aux éléments détaillés dans le dossier technique [propre au châssis utilisé] fourni par le Service Technique de la FFSA. Le constructeur de l'armature devra respecter le dossier dans son intégralité.
- b) Une armature de sécurité de substitution pour les SSV conforme au règlement d'homologation

FIA des armatures de sécurité [règlement non en accès libre ; se rapprocher du Service Technique de la FFSA pour ce type d'homologation].

Dans tous les cas l'armature de sécurité devra être homologuée par la FFSA ou une ASN reconnue par la FIA.

La carrosserie d'origine pourra être modifiée si l'armature de sécurité homologuée interfère avec celle-ci. Ces modifications devront se limiter strictement à l'implantation de l'armature.

A partir du 01/01/2024

b) Une armature de sécurité de substitution pour les SSV conforme au règlement d'homologation FIA des armatures de sécurité [règlement non en accès libre ; se rapprocher du Service Technique de la FFSA pour ce type d'homologation] (voir Note France de l'article 283.8.1).

Dans tous les cas l'armature de sécurité devra être homologuée par la FFSA ou une ASN reconnue par la FIA.

La carrosserie d'origine pourra être modifiée si l'armature de sécurité homologuée interfère avec celle-ci. Ces modifications devront se limiter strictement à l'implantation de l'armature.

OBLIGATOIRE POUR TOUS LES VEHICULES SSV

Au cas où l'implantation des croix de portes entrainerait la suppression des portes ou en cas d'absence de celles-ci, un panneau de matériau dur et opaque fixé sur les croix de portes, tel que représenté sur le dessin N° 2 est obligatoire.

Un toit devra être présent. Si celui-ci n'est pas monté sur le véhicule d'origine, un panneau en matériau libre dur (fibre, aluminium ou acier) devra couvrir le cadre supérieur formé par l'armature de sécurité. Il est interdit de percer les tubes de l'armature sécurité pour la fixation de ce panneau, ou de souder des pattes de fixation sur ceux-ci. La fixation de ce panneau ne pourra se faire qu'au moyen de brides.

Une structure tubulaire horizontale anti-encastrement située entre les roues complètes avant et arrière et affleurant en largeur l'extérieur des roues complètes devra être fixée au bas du châssis.

ARTICLE 7. EQUIPEMENTS DES VEHICULES

7.1. ROUES

Applicable à tous les groupes et classes (sauf indication contraire)

Le diamètre maximum des roues (jantes ou flasque +jante) est fixé à 15 pouces Le diamètre maximum des roues complètes est fixé à 30 pouces.

La largeur maximale des roues complètes est fixée à 10 pouces.

Les jantes sont libres dans le respect des dimensions maximum d'origine (voie, largeur, déport et diamètre).

Exception : les véhicules SSV de série dont les roues complètes d'origine dépassent la largeur maximale de 10 pouces pourront conserver la largeur des roues complètes d'origine uniquement s'ils conservent les jantes d'origine.

Pneumatiques

Les pneumatiques autorisés sont ceux de grandes diffusions et référencés sur le catalogue commercial du manufacturier.

Seuls les pneus de grande diffusion, homologués route sur un catalogue constructeur non référencés et/ou non marqués compétition, sont autorisés.

Les pneus réchappés sont interdits.

Les pneumatiques à profil slick, moulés, à crampons ou à tétines et agraires sont interdits.

Les pneumatiques à profil semi-slick, de type racing ou de type motorsport homologués, "route" sont interdits (une liste d'exemples de pneumatiques interdits est disponible sur le site de la FFSA. Tout pneumatique ayant un profil semi-slick, de type racing ou de type motorsport qui ne figurerait pas dans la liste d'exemples précédemment citée est également interdit.).

7.2. BAVETTES

Afin d'éviter toute projection à l'arrière du véhicule, des bavettes efficaces en toile caoutchoutée ou en plastique (épaisseur minimale 5 mm) sont obligatoires derrière les roues motrices. Celles-ci doivent couvrir au minimum la largeur de chaque roue complète, et se trouver à 100 mm maximum du sol lorsque le véhicule est à l'arrêt.

Afin d'éviter toute projection à l'arrière du véhicule, les bavettes transversales sont obligatoires derrière les roues les plus en arrière et en arrière des roues motrices. Elles devront satisfaire aux conditions suivantes :

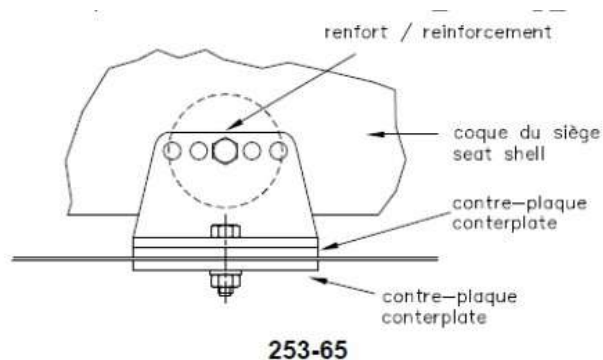
- Ne pas présenter d'interstice avec la carrosserie.
- Être en toile caoutchoutée (caoutchouc armé d'une tresse non métallique) ou en matière plastique de densité minimale de 0.9 g/cm³.
- Avoir une épaisseur minimale de 4 mm.
- Elles doivent couvrir au moins la largeur de la roue, l'espace entre les roues restant libre.
- Le bas de ces bavettes doit être à 8 cm +/- 2 cm du sol à l'arrêt.
- Pour les SSV celles-ci doivent être fixées à l'aile en dessous de l'axe des roues.

7.3 SIEGES

1) Les sièges baquets homologués FIA 8855 1999 ou FIA 8862 2009 sont obligatoires pour tous les véhicules.

2) Les supports de sièges devront être rigidement fixés au châssis par soudure ou au moyen de boulons d'un diamètre minimum de 8mm.

L'épaisseur minimale de ces supports devra être de 3mm pour l'acier et de 5mm pour l'aluminium, et leur longueur de 60 mm minimum. Si la fixation de ces supports est faite par boulons, les supports devront être renforcés au moyen de contreplaques de 3mm d'épaisseur. (voir dessin 253-65).



7.4 HARNAIS (VOIR AUSSI ART. 283.6)

Obligatoire tous groupes et toutes classes Harnais conformes à la norme FIA 8853/98

Les harnais conformes à la norme FIA 8853-98 sont obligatoires jusqu'au 31.12.2022.

Harnais conformes à la norme FIA 8853-2016

Les harnais conformes à la norme FIA 8853-2016 sont recommandés et seront obligatoires à partir du 01.01.2023.

Points de fixation à la coque ou au châssis : 2 pour la sangle abdominale, 2 pour les sangles d'épaules, 1 ou 2 (en conformité avec l'homologation) pour la ou les sangles pelviennes.

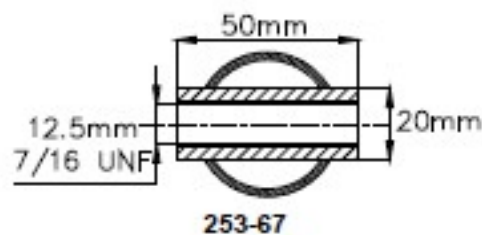
Installation

Il est interdit de fixer les ceintures de sécurité aux sièges ou à leurs supports. Les points d'ancrage

du véhicule d'origine doivent être utilisés. Si le montage sur ces ancrages s'avère impossible, de nouveaux points d'ancrage seront installés sur la coque ou le châssis, un séparé pour chaque sangle. Pour cela, une plaque/équerre d'une épaisseur minimale de 3mm en acier et d'une longueur minimale de 40 mm sera rapportée par soudure ou par vissage avec des boulons de 8mm minimum sur le châssis. Chaque point d'ancrage doit pouvoir résister à une charge de 1470 daN, ou 720 daN pour les sangles d'entrejambes.

Si la fixation de ces supports est faite par boulons, les supports devront être renforcés au moyen de contreplaques de 3mm d'épaisseur

Il faut éviter que les sangles puissent être usées en frottant contre des arêtes vives. Les sangles d'épaules pourront également être fixées à l'armature de sécurité ou à une barre anti-rapprochement par une boucle, ou s'appuyer ou être fixées sur un renfort transversal soudé à l'armature de sécurité. (Arceau principal de préférence). Si une fixation par vissage est utilisée pour les sangles d'épaule, un insert doit être soudé pour chaque point d'ancrage (voir Dessin 253-67 pour les dimensions).



7.5 COUPE CEINTURE

Un coupe-ceintures par occupant doit être en permanence à bord. Ils doivent être facilement accessibles par le pilote ou le copilote installés dans leur siège avec leur harnais bouclé.

7.6 FILETS

Les filets conformes à l'article 283.11.3.2 FFSA sont obligatoires.

7.7 EXTINCTEURS

Chaque véhicule doit être équipé au moins d'un extincteur manuel de 2 kg conforme à l'article 283.7. Celui-ci devra être accessible au pilote sans qu'il soit nécessaire de descendre du véhicule.

7.8 RETROVISEURS

La vision vers l'arrière devra être assurée de façon efficace par au moins 1 rétroviseur intérieur + deux rétroviseurs extérieurs (un de chaque côté du véhicule). Ils devront avoir une surface réfléchissante utile d'au moins 90 cm² chacun.

7.9 ANNEAU DE REMORQUAGE

Un anneau de prise en remorque doit être monté à l'avant (au point milieu du châssis) ainsi qu'à l'arrière (point milieu du châssis). Ils seront très solidement fixés. Ces anneaux seront clairement visibles et peints en jaune, rouge ou orange. Ils devront être inscrits à l'intérieur du périmètre du véhicule. Diamètre intérieur minimum : 60 mm épaisseur minimum : 10mm.

Les sangles FIA régulièrement commercialisées d'une largeur minimale de 50mm sont acceptées.

7.10 PARE-BRISE

Un pare-brise en verre feuilleté ou en polycarbonate transparent épaisseur 5mm est obligatoire pour tous les véhicules. Dans les 2 cas un essuie-glace efficace et un système de lave glace devront être installés.

Le pare-brise peut être remplacé par un grillage métallique dont les mailles du grillage seront de 40mm x 40mm maximum et le fil de 1mm de diamètre minimum.

En cas de bris de pare-brise durant une compétition et si celui-ci ne peut être remplacé, il devra être remplacé par un grillage métallique comme défini ci-dessus.

Rappel : Il est strictement interdit de percer l'armature de sécurité

7.11 COUPE CIRCUIT

- 8 Le coupe-circuit général est obligatoire et doit couper tous les circuits électriques (batterie, alternateur ou dynamo, lumières, avertisseurs, allumage, asservissements électriques, etc...) à l'exception du feu de brouillard et doit également arrêter le moteur. Ce coupe-circuit doit être d'un modèle antidéflagrant et doit pouvoir être manœuvré de l'intérieur et de l'extérieur du véhicule.

7.12 EQUIPEMENTS LUMINEUX

Tous les phares et feux d'origine avant et arrière en plastique pourront être conservés. S'ils sont brisés, ils seront remplacés, ou supprimés symétriquement. Ils ne devront pas pouvoir fonctionner.

Si les phares et feux d'origine sont supprimés, leurs orifices devront être bouchés dans la silhouette générale d'origine. Un trou d'une surface de 30 cm² pourra être prévu dans chaque emplacement de phare pour le refroidissement.

- Feu rouge « Anti-crash » :

Chaque voiture devra être équipée d'un feu rouge arrière central du type « anti-crash ». La surface éclairée devra être d'au moins 60 cm² ; il devra fonctionner avec une ampoule de 21 watts minimum ou d'un feu à leds d'une hauteur ou d'un diamètre de 50 mm minimum et équipé minimum de 36 leds à haute luminosité. Il devra être allumé en permanence.

- Deux feux stop :

de plus, chaque voiture devra être équipée de 2 feux stop, placés symétriquement par rapport à l'axe longitudinal de la voiture. Ils devront avoir une surface éclairée de 60 cm² minimum et avoir une ampoule de 15 watts minimum ou de 2 feux à leds d'une hauteur ou d'un diamètre de 50 mm minimum et équipé minimum de 36 leds à haute luminosité. Toute action sur le système de freinage, y compris le frein à main, devra allumer les feux stop.

Les trois feux devront être placés à la même hauteur entre 0,80 m et 1,50 m du sol et être strictement verticaux.

Si la lunette arrière est conservée, les trois feux devront être placés à l'extérieur du véhicule

7.13 AVERTISSEUR SONORE

Chaque véhicule devra être équipé d'un avertisseur sonore puissant en état de marche pendant toute la durée de l'épreuve. Les avertisseurs à plusieurs tonalités sont interdits.

7.14 BRUIT

Le niveau sonore de l'échappement du véhicule ne devra pas excéder 100 décibels.

7.15 POIDS MINIMUM

a) Poids minimum des véhicules équipements de sécurité inclus

Véhicule SSV de série 2 ou 4 roues motrices à moteur atmosphérique	Poids d'origine spécifié sur la fiche constructeur
Véhicule SSV de série 2 ou 4 roues motrices à moteur suralimenté	De cylindrée de base de 1050 cm ³ maxi 800kg

C'est le poids du véhicule sans carburant à tout moment de la compétition. Les niveaux du liquide de refroidissement et d'huile de lubrification moteur ainsi que du liquide de frein doivent être à leurs positions normales.

Si une roue de secours est utilisée (obligatoire en rallye uniquement) le poids indiqué dans le tableau ci-dessus sera majoré de 15kg.

b) Si une pesée est effectuée durant l'épreuve, réservoirs non vidangés, le poids sera le poids minimum indiqué dans le tableau 7.16 a) majoré de 5 kg.

De plus le poids minimum défini dans le tableau 7.16 a) devra également être respecté.

ARTICLE 8. EQUIPEMENTS DE SECURITE DES PILOTES

EQUIPEMENT ET CASQUE

Se référer aux tableaux de sécurité sur le site internet de la FFSA

- 1) Précision pour les casques : Seuls les casques énumérés dans la réglementation casques FFSA articles 1, 2 et 3 sont admis.
- 2) En cas de bris de pare-brise, d'utilisation d'un grillage et d'un casque ouvert, le port de lunettes de type "moto-cross" est obligatoire.
- 3) Dans les secteurs chronométrés, seuls les vêtements homologués FIA seront admis. (Nota : toutes protections de pluie type « K-way » sont strictement interdites).

ARTICLE 9. IDENTIFICATION DES VEHICULES

Le dessin des chiffres sera de type classique tel que reproduit ci-dessous.

1 2 3 4 5 6 7 8 9 0

Sur chaque voiture, les numéros de compétition doivent être apposés aux endroits suivants :

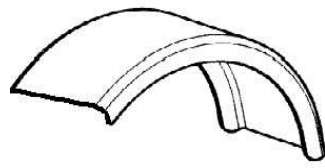
- 1) sur le capot avant et dans l'angle supérieur du pare-brise opposé au poste de pilotage.
- 2) chaque côté d'un panneau monté verticalement et dans l'axe du véhicule sur la partie haute du véhicule. Ce panneau ne doit pas présenter d'arêtes aiguës et ne doit pas constituer un obstacle (montage souple et panneau rigide).

Dimensions des chiffres :

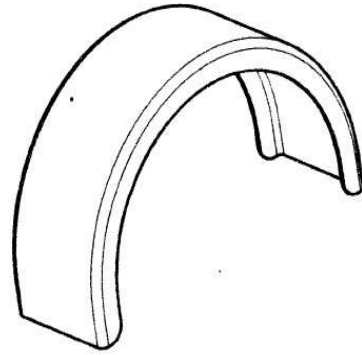
Pour le capot avant, le pare-brise et pour le toit le numéro doit avoir une hauteur minimum de 15 cm avec un trait d'épaisseur de 3 cm.

Au départ de chaque manche, les numéros devront être propres.

Les chiffres seront de couleur noire sur fond blanc

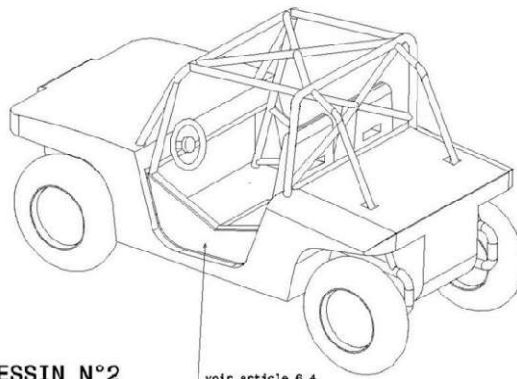


AILE AVANT



AILE ARRIERE

DESSIN N°1



DESSIN N°2

voir article 6.4