

**Überrollbügel** (Art. 253.8 Anhang J)

Im Gegensatz zum Art. 253.8 des Anhang J, wird das Anbringen zusätzlicher Streben an homologierten Bügeln unter folgenden Bedingungen von der NSK bewilligt:

- das Bohren oder Schweissen der homologierten Armatur ist untersagt;
- die Montage darf nur mittels Briden erfolgen, welche keine Anpassung der Grundarmatur erfordern.
- das Weglassen von Elementen des homologierten Basisbügels ist eine unerlaubte Änderung. Es ist aber gestattet, von einem homologierten Überrollkäfig nur den hinteren Teil (Hauptbügel und hintere Streben) zu verwenden.

**Gruppe IS:** Es sind ausschliesslich Strukturen aus Stahl zugelassen. Alle Fahrzeuge müssen mit einer dem Anhang J 1993 oder dem aktuellen Anhang J entsprechenden Stahlstruktur (Überrollkäfig) ausgerüstet sein.

**Gruppe SuperSerie:** Bitte Kapitel VII – C beachten.

**Slalom:** In der Gruppe SuperSerie und in den Kategorien LOcal L1+L2+L3+L4 werden Fahrzeuge des Typs Targa (abnehmbares Dachoberteil) sowie Fahrzeuge mit festem einziehbarem Dach (Typ Coupé-Cabriolet) mit ihrer originalen Überrollstruktur zugelassen. Diese Fahrzeuge dürfen ausschliesslich mit geschlossenem und verriegeltem Dach fahren.

**Sitze** (Art. 253.16 Anhang J)

Für alle seiner Autorität unterstehenden Veranstaltungen mit Status National oder kleiner hat die NSK beschlossen, auch die nach der Norm FIA 8855/1992 homologierte Sitze zu anerkennen und die von der FIA vorgesehene Benützungsbegrenzung nicht anzuwenden. Die Bestimmungen gemäss Art. 253.16 des Anhangs J FIA bleiben vollumfänglich anwendbar.

**Einbauanleitung eines Stromkreisunterbrechers****1. Anschluss**

Es soll sichergestellt werden, dass bei Unfällen der Streckenposten die Möglichkeit hat, Zündung, elektrische Anlage und eventuell elektrische Benzinpumpen abzuschalten. Es ist auch bekannt, dass eine infolge Kurzschluss glühende Leitung immer wieder zum Aufflammen der Isolierung führt und dadurch als Brandherd wirkt. Auch das Weiterlaufen von Motoren und das Fördern der elektrischen Benzinpumpen verstärkt die Feuergefahr oder nährt ein eventuell bereits vorhandenes Feuer. Ganz abgesehen von der Gefahr, die vom laufenden Motor ausgeht, wenn das Fahrzeug eventuell auf dem Dach liegt. Ausgehend von dieser Betrachtungsweise wird man sofort einsehen, dass der alleinige Einbau eines Batterie-Hauptschalters, ob in die Minus- oder in die Plusleitung, nicht zu dem gewünschten Erfolg führen kann, da unter diesen Umständen die Zündung eingeschaltet bleibt und beim laufenden Motor infolge des abgegebenen Ladestromes der Lichtmaschine weder Motor noch Benzinpumpe stillgelegt werden.

Ein Doppelkontaktschalter (mind. 250 A), der im Sinne eines Batterie-Hauptschalters unmittelbar in der Nähe der Batterie eingebaut wird, erfüllt die gestellten Anforderungen am ehesten. Der zweite Kontakt sollte dazu verwendet werden, die Leitung Nummer 15 vom Zündschloss zur Zündspule zu unterbrechen.

Der Vorteil einer solchen Schaltung ist der, dass bei Schalterbetätigung einerseits die Zündung ausgeschaltet wird und andererseits der Batterie-Hauptstrom vollkommen abgeschaltet ist. Der Ladestrom der Lichtmaschine resultiert nur noch aus dem auslaufenden Motor.

**2. Schalter innen und aussen**

Ein einziger Schalter genügt, sofern die vorgeschriebenen Bedienungsmöglichkeiten von der Fahrzeuginnen- und -aussenseite gegeben sind.

**Arceaux de sécurité** (Art. 253.8 Annexe J)

Au contraire de l'art. 253.8 de l'Annexe J, la CSN autorise l'apport d'entretoises supplémentaires à tout arceau homologué, ce aux conditions suivantes:

- tout perçage ou toute soudure supplémentaire de l'armature de sécurité homologuée est interdite.
- le montage ne peut être effectué qu'au moyen de connexions à bride ne nécessitant aucune adaptation de l'armature de base.
- la suppression d'éléments de l'arceau de base homologué est considérée comme une modification interdite; il est toutefois autorisé de n'utiliser que la partie arrière (arceau principal et entretoises AR) d'une cage de sécurité homologuée.

**Groupe IS:** Seules les structures en acier sont autorisées. Tous les véhicules doivent être équipés d'une structure en acier (cage de sécurité) conforme à l'Annexe J 1993 ou à l'Annexe J actuelle.

**Groupe SuperSerie:** Se référer au Chapitre VII – C.

**Slalom:** En Groupe SuperSerie et dans les Catégories LOcales L1+L2+L3+L4, les véhicules de type Targa (sommets de toit amovibles) ainsi que les véhicules à toit rigide escamotable (type coupé-cabriolet) sont autorisés avec leur structure anti-tonneau d'origine. Ces véhicules doivent rouler exclusivement avec le toit fermé et verrouillé.

**Sièges** (Art. 253.16 Annexe J)

Pour toutes les compétitions de statut national et inférieur dépendant de son autorité, la CSN a décidé de reconnaître également les sièges homologués selon la norme FIA 8855/1992 et de ne pas appliquer la durée limite d'utilisation prévue par la FIA. Les dispositions de l'Art. 253.16 de l'Annexe J FIA restent intégralement applicables.

**Mode de montage d'un coupe-circuit électrique****1. Connexion**

En cas d'accident, les postes de parcours doivent avoir la possibilité de couper l'allumage, l'installation électrique et une éventuelle pompe à essence électrique. Il est également prouvé qu'une conduite chauffée au rouge à la suite d'un court-circuit conduit toujours à l'inflammation de l'isolation. Un moteur et une pompe à essence électrique continuant de fonctionner augmentent également le danger d'incendie ou nourrissent un foyer éventuel. Ceci sans tenir compte du danger représenté par une voiture retournée avec le moteur en marche. Au vu des remarques ci-dessus, il faut constater que le seul montage d'un interrupteur de batterie, sur le positif ou le négatif, ne sert à rien car, dans ce cas, l'allumage reste branché et, du fait du courant produit par la dynamo ou l'alternateur, ni le moteur, ni la pompe à essence électrique ne pourront être arrêtés.

Un double interrupteur de contact (250 A min.), qui est monté dans le sens d'un interrupteur de batterie dans le voisinage immédiate de celle-ci remplit au mieux les fonctions exigées. Le second contact devrait être utilisé pour interrompre la conduite no 15 de la serrure de contact à la bobine d'allumage.

L'avantage d'un tel mode d'interruption est que, en faisant fonctionner l'interrupteur, l'allumage ainsi que le courant de la batterie sont entièrement interrompus. Le courant de la dynamo ne résulte alors que du moteur en train de s'arrêter.

**2. Interrupteur intérieur et extérieur**

Un seul interrupteur suffit pour autant que les conditions de commande de l'intérieur et de l'extérieur du véhicule soient remplies.

Gemäss den Vorschriften des Anhang J muss der Aussenschalter des Stromkreisunterbrechers wie folgt installiert werden:

- bei geschlossenen Wagen am Fuss des Windschutzscheiben Pfeilers, auf der Fahrerseite.
- bei offenen Wagen entlang dem Hauptpfosten des Überrollbügels, links oder rechts.

Im Innenbereich bietet sich das Armaturenbrett oder der Bereich des Mitteltunnels an. Keinesfalls dürfen unabgesicherte Kabel an Karosserieausserblechen entlang geführt werden. Die Kurzschlussgefahr wird dadurch wesentlich erhöht. Aus diesem Grunde wird auch vorgeschlagen, einen Schalter möglichst in unmittelbarer Nähe der Batterie zu platzieren, um eine zusätzliche Gefahr durch die Verlegung von Batterie-Hauptkabeln soweit wie irgend möglich einzuschränken. Dabei ist auf die genormten Mindestquerschnitte der Kabel zu achten.

### 3. Kennzeichnung

Einer guten Kennzeichnung kommt grösste Bedeutung zu. Der Anhang J schreibt vor, dass der Schalter des Stromkreisunterbrechers mit einem roten Blitz in einem blauen Dreieck mit weissem Rand von mindestens 10 cm Schenkellänge gekennzeichnet werden muss.

#### **Sicherheitseinrichtungen für «reservierte» Veranstaltungen von Markenclubs**

---

Die minimalen, für die Teilnahme an «reservierten» Veranstaltungen von Markenclubs (Porsche usw.) notwendigen Sicherheitseinrichtungen (Fahrzeug und Fahrer) sind wie folgt festgelegt:

- Sicherheitsgurten mit mindestens 3 Verankerungspunkten (Art. 253.6).
  - Handfeuerlöscher mit mindestens 2 kg Inhalt (Art. 253.7).
  - Zwei Aussenrückspiegel bei Rundstreckenrennen (Art. 253.9).
  - Abschlepphaken vorn und hinten (Art. 253.10).
  - Verbundglas-Windschutzscheibe (Art. 253.11).
  - Tragen des Schutzhelms und der feuerabweisenden Kleidung.
- 

Conformément aux prescriptions de l'Annexe J, l'interrupteur extérieur sera installé:

- au pied du montant de pare-brise, côté pilote, pour les voitures fermées
- le long d'un des montants principaux de l'arceau de sécurité, à gauche ou à droite, pour les voitures ouvertes.

A l'intérieur, le tableau de bord ou le tunnel de transmission se prêtent le mieux à ce montage. En aucun cas des câbles non isolés ne devront être fixés le long de la tôle extérieure de la carrosserie, ceci augmentant le danger de court-circuit. De ce fait il est également recommandé de placer l'interrupteur le plus près possible de la batterie afin de limiter autant que possible un danger dû à l'allongement des câbles principaux de la batterie. Il faut également tenir compte des normes de la section moyenne du câble.

### 3. Signalement

Un bon signalement à une grande importance. L'Annexe J prescrit que l'interrupteur du coupe-circuit doit être signalé par un éclair rouge dans un triangle bleu à bordure blanche d'au moins 10 cm de côté.

#### **Équipement de sécurité pour les épreuves «réservées» de clubs de marques**

---

Les équipements de sécurité minimum suivants (véhicules et pilotes) sont exigés pour la participation à des épreuves «réservées» de clubs de marques (Porsche, etc.):

- Ceintures de sécurité à au moins 3 points d'ancrage (art. 253.6)
- Extincteur manuel d'une capacité minimum de 2 kg (art. 253.7)
- Deux rétroviseurs extérieurs pour les courses en circuit (art. 253.9)
- Anneaux de prise en remorque avant et arrière (art. 253.10)
- Pare-brise en verre feuilleté (art. 253.11)
- Port du casque et de la combinaison ignifugée.



