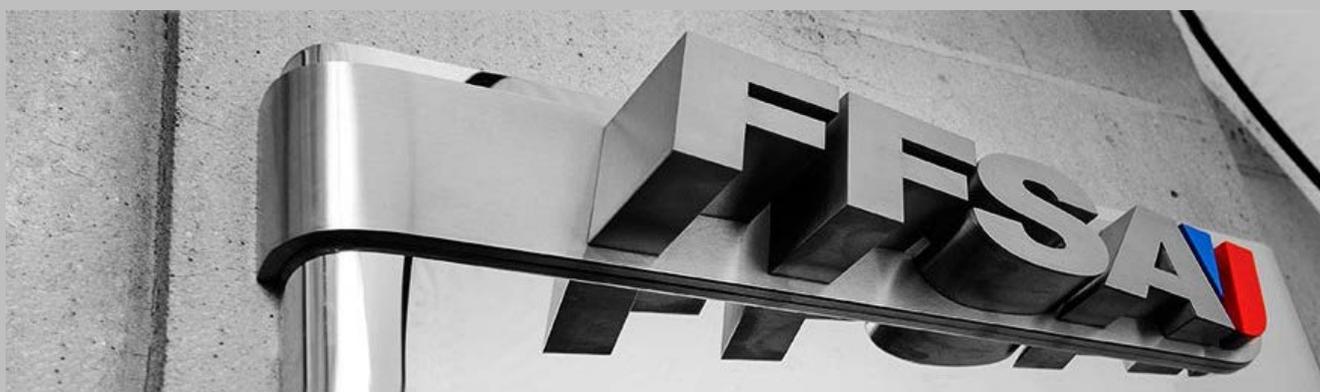


# MANUEL DE FORMATION COMMISSAIRE.

## MODULE 4 RALLYE



## SOMMAIRE RALLYE

UN PEU DE VOCABULAIRE	PAGE 04
RAPPEL DE SIGNALISATION	PAGE 07
TENUE ET ACCESSOIRES DU COMMISSAIRE	PAGE 08
COMMISSAIRE / CHEF DE POSTE	PAGE 09
SUR L'ES	PAGE 10
SIGNALISATION ET CONTROLE	PAGE 11
AUTRES PANNEAUX IMPLANTES SUR L'E.S.	PAGE 12
PANNEAUX ZONES SPECTATEURS	PAGE 13
DISPOSITIONS GENERALES RELATIVES AUX CONTROLES	PAGE 14
BRIEFING AUX COMMISSAIRES	PAGE 18
REGLES DE BASE	PAGE 19
SPECTATEURS	PAGE 22



# SÉCURITÉ RALLYE

## FFSA



AMIS COMMISSAIRES,  
C'EST GRÂCE À  
VOTRE REGARD  
ET À VOTRE  
RÉACTION

QUE LA DIRECTION  
DE COURSE POURRA

**PRENDRE LES  
BONNES  
DÉCISIONS**

SOYEZ TRÈS VIGILANTS  
AVEC LES DISPOSITIFS  
MIS EN PLACE SUR VOTRE  
ZONE !

LA SÉCURITÉ EN RALLYE, C'EST L'AFFAIRE DE TOUS



## LE VOCABULAIRE

**ADDITIF** : Bulletin officiel faisant partie intégrante du Règlement Particulier du rallye et destiné à modifier, préciser ou compléter ce dernier. Les additifs doivent être numérotés et datés. Les concurrents (ou membres de l'équipage) doivent en accuser réception par émargement. Les additifs sont établis :

- Par l'organisation, jusqu'au jour des vérifications
- Par le collège des commissaires sportifs du rallye pendant toute la durée de la compétition

**ARRIVEE LANCEE** : Poste de chronométrage situé à l'arrivée de l'épreuve spéciale où les concurrents ne s'arrêtent pas. Précisé dans le carnet d'itinéraire

**ASSISTANCE** : Arrêt prévu dans une zone pour permettre aux concurrents d'effectuer l'assistance technique sur leur véhicule. Précisé dans le carnet d'itinéraire

**CARNET D'ITINERAIRE (Appelé également ROAD BOOK)** : Document détaillé et précis de l'itinéraire officiel que doivent impérativement emprunter les concurrents ainsi que les véhicules d'encadrement (Tricolore, Damiers...etc.)

Rallye de PORTICCIO - MARE à MACHIA 2016				
CH 000 PORTICCIO		DISTANCE	Samedi	
CH 011 X GUARGUAGLE		24,23 Km	SECTION 1	
E SPECIALE		MOYENNE	TEMPS	
		Km	00 h 30	
DISTANCE TOTAL (PARTS)	DIRECTION	INFORMATION	Kms (à la D)	
0,00 / 0,00		Sortie Assistance 	24,23	
2,72 / 2,72		AJACCIO	21,51	
3,15 / 0,43		SARTENE	21,08	
4,11 / 0,96		SARTENE	20,12	
9,75 / 5,64		BONIFACIO	14,48	

ASACC TOUR de CORSE

Rallye de PORTICCIO - MARE à MACHIA 2016				
CH 000 PORTICCIO		DISTANCE	Samedi	
CH 011 X GUARGUAGLE		24,23 Km	SECTION 1	
E SPECIALE		MOYENNE	TEMPS	
		Km	00 h 30	
DISTANCE TOTAL (PARTS)	DIRECTION	INFORMATION	Kms (à la D)	
19,34 / 1,19		CHUVA	13,29	
11,89 / 0,95		SARTENE	12,34	
18,52 / 6,63		Auberge du Col St Georges	5,71	
26,07 / 1,55		ALBERTOCCO	4,16	
22,48 / 2,41		GUARGUAGLE BONIFACIO	1,75	

ASACC TOUR de CORSE

Rallye de PORTICCIO - MARE à MACHIA 2016				
CH 000 PORTICCIO		DISTANCE	Samedi	
CH 011 X GUARGUAGLE		24,23 Km	SECTION 1	
E SPECIALE		MOYENNE	TEMPS	
		Km	00 h 30	
DISTANCE TOTAL (PARTS)	DIRECTION	INFORMATION	Kms (à la D)	
23,73 / 1,25			0,50	
24,23 / 0,50		CH 135 CH 135	0,00	
24,23 / 0,00		80 mètres Départ ES 135	0,00	

**CARNET DE CONTRÔLE** : Carnet destiné à recueillir les visas des différents contrôles prévus sur l'itinéraire. Ce carnet comporte une page par secteur. Il est prévu un carnet d'adresse de contrôle par section d'étape.

Il est obligatoire dans tous les rallyes

Le carnet de contrôle devra être disponible à toutes demandes, plus particulièrement à tous les postes de contrôles où il devra être présenté par un membre de l'équipage pour être visé

A moins d'être approuvé par un commissaire responsable, ce document ne doit être ni rectifié, ni modifié sous peine d'exclusion

L'absence de visa de n'importe quel contrôle ou sa non remise à chaque contrôle horaire, de passage ou à l'arrivée, entraîne l'exclusion prononcée par la « D.C. »

Il appartient à l'équipage de présenter en temps voulu son carnet de contrôle au commissaire responsable et de vérifier que l'inscription du temps est correcte

Seul le commissaire en poste est autorisé à inscrire l'heure réelle sur le carnet de contrôle

**CONTRÔLE DE PASSAGE** : Emplacement précis où les concurrents ont obligation de s'arrêter pour faire viser leur carnet de contrôle. Précisé dans le carnet d'itinéraire

**CONTRÔLE HORAIRE** : Emplacement précis où les concurrents doivent s'arrêter à leur horaire idéal de passage pour faire viser leur carnet de contrôle. Précisé dans le carnet d'itinéraire



**CARNET D'INFRACTION** : Document permettant d'inscrire par les autorités compétentes (Gendarmerie, Police...), les infractions au code de la route constatées envers les concurrents, hors épreuve spéciale.  
Ce document est rendu obligatoirement en fin de rallye avec le carnet de bord, sous peine d'exclusion

FINALE DE LA COUPE DE FRANCE  
DES RALLYES 2006

**FFSAI**  
GROUPE DE FRANCE RALLYE

N° de course  
N°

**CARNET DE CONTRÔLE DES INFRACTIONS  
AUX REGLES DE LA CIRCULATION**

**NOTE IMPORTANTE**

Les agents ou fonctionnaires qui constateraient une infraction aux règles de la circulation, commise par un équipage du rallye, devront la lui signaler de la même manière que celle utilisée pour les autres usagers de la route.

La réglementation française prévoit (art. 54 de l'arrêté ministériel du 1er décembre 1959) que les agents de la surveillance de la circulation routière inscrit sur un carnet à feuilles détachables, dont chaque conducteur doit être muni, les infractions graves relevées à l'encours de ce dernier.

Dans le cas où ils décideraient de ne pas arrêter le conducteur en infraction, ils pourront demander d'appliquer les pénalités prévues au règlement particulier du rallye, sous réserve que :

- La notification de l'infraction parvienne par voie officielle et avec une note écrite, avant l'affichage du classement
- Les procès-verbaux soient suffisamment détaillés pour que l'identité du contrevenant soit établie et les lieux et heures parfaitement précisés
- Les faits reprochés ne soient pas susceptibles d'interprétations diverses.

1 <sup>re</sup> infraction	1 <sup>er</sup> feuillet détaché	Casse à cocher
Pénalisation :	<b>AMENDE DE 160 €</b>	<input type="checkbox"/>
2 <sup>e</sup> infraction	2 <sup>e</sup> feuillet détaché	<input type="checkbox"/>
Pénalisation :	<b>PENALITE 5 mn</b>	
3 <sup>e</sup> infraction	3 <sup>e</sup> feuillet détaché	<input type="checkbox"/>
Pénalisation :	<b>MISE HORS COURSE</b>	

Ce carnet de contrôle doit être remis au CH 14A  
Entrée parc fermé à l'arrivée du rallye

Dans l'hypothèse où un équipage choisirait de ne pas s'arrêter, les « autorités » pourront demander l'application des peines prévues au règlement particulier du rallye sous réserve que :

- La notification de l'infraction parvienne par voie officielle avec note écrite avant l'affichage du classement
- Les procès-verbaux soient détaillés afin que l'identité du contrevenant soit établie, l'heure précisée
- Les faits reprochés ne doivent pas prêter à interprétations

FINALE DE LA COUPE DE FRANCE  
DES RALLYES 2006

**FFSAI**  
GROUPE DE FRANCE RALLYE

N° de course  
N°

**1ère INFRACTION**

N° de course : ..... N° immatriculation : .....

Nom - prénom : .....

Nationalité : .....

Domicile : .....

Permis de conduire n° : ..... catégorie : .....

Délivré le : ..... à .....

Nature de l'infraction : .....

Date : ..... Heure : .....

Lieu : .....

Observations : .....

Service verbalisateur : .....

PC Course prévue le : .....

Visa verbalisateur : ..... Visa conducteur : .....

**DEPART** : Emplacement où les concurrents démarrent pour effectuer le parcours chronométré. Précisé dans le carnet d'itinéraire (Road-book) des Concurrents

**EPREUVES SPECIALES (E.S)** : Parcours, sur route à usage privatif, où les concurrents effectuent une épreuve de vitesse chronométrée

- Départ donné arrêté.
- Arrivée jugée lancée

**ETAPE** : Chacune des parties du rallye séparé par un arrêt d'au moins 8 heures ou par un arrêt égal à la durée du parcours effectué si inférieur à 07heures. Une étape est constituée de plusieurs sections

**ELEMENTS DE SIGNALÉTIQUE** : Ensemble de moyens de signalisation destinés à l'attention des concurrents, des officiels et du public

**NEUTRALISATION** : Temps pendant lequel des équipages sont stoppés par l'organisation, pour quelque raison que ce soit

**RECONNAISSANCE** : Dans tous les rallyes asphalte, dans le but de limiter les nuisances, les concurrents et équipages auront l'obligation de respecter au cours des reconnaissances, le code de la route (vitesse et bruit) ainsi que les prescriptions et interdictions suivantes :

- Le nombre de passages en reconnaissance est limité
- Tout retour en arrière, tout fractionnement et/ou bouclage en cours de reconnaissance des « E.S. » est interdit
- Tout accès à une épreuve spéciale devra se faire obligatoirement par son départ
- En fonction des heures fixées au règlement

**Rallye National Pays du Coutançais  
FICHE DE RECONNAISSANCES  
Suivi et Contrôle des reconnaissances**

Equipe : .....  
N° d'Ordre : .....

Véhicule utilisé pour les reconnaissances  
Marque : ..... Type : ..... Immatriculation : .....

**AVIS TRÈS IMPORTANT**

Les reconnaissances ne sont autorisées que les jours suivants :  
**Samedi 26 juin - Dimanche 27 Juin de 9 heures à 20 heures**  
**Vendredi 2 juillet de 9 heures à 18 heures**

Le nombre de passages est limité à 3 et il vous est demandé de respecter les dispositions du code de la route. Des contrôles seront effectués par l'organisation qui transmettra toute infraction à la Direction de Course pour application des sanctions prévues au règlement des Rallyes 2009.

**CONTRÔLE DES PASSAGES EN RECONNAISSANCES**

Le tableau ci-dessous devra être complété par vos soins au stylo bille (pointage de chaque passage). Il pourra être vérifié à tout instant par l'un des contrôleurs de l'organisation.

	ES 1 - 3 - 5 - 7 St Denis le Vétu - Roncey		ES 2 - 4 - 6 - 8 Montpinchon - Courcy	
	Heure Départ	Heure Arrivée	Heure Départ	Heure Arrivée
Passage 1				
Passage 2				
Passage 3				

**CONSTATATION D'INFRACTIONS EN RECONNAISSANCES**

Le tableau ci-dessous est destiné à être complété par l'un ou l'autre contrôleurs de l'organisation si une ou plusieurs infractions venaient à être constatées lors des reconnaissances.

Date	Heure	Infraction Constatée	Nom du Contrôleur	Emplacement Contrôleur

Document à remettre obligatoirement aux organisateurs lors des Vérifications Administratives

**R.T.S. : Règles Techniques et de Sécurité.** Elles sont édictées conformément au Code du Sport par la FFSA, Fédération Délégitaire et sont applicables à tout organisateur dans le cadre de la mise en œuvre d'un rallye

**SECTEUR LIAISON :** Tronçon d'itinéraire compris entre :

- Deux contrôles horaires successifs

**SECTION :** Portion du parcours comprise entre :

- Le parc de départ et le 1<sup>er</sup> parc de regroupement
- Deux parcs de regroupement successifs
- Le dernier regroupement et le parc d'arrivée d'étape ou de rallye

**PARC ASSISTANCE :** L'organisateur doit prévoir un ou plusieurs parc(s) d'assistance. Ces parcs sont indiqués dans l'itinéraire du rallye. Ils sont signalés avec un contrôle horaire d'entrée et un contrôle de sortie (Les distances de 25 mètres sont réduites à 5 mètres). La vitesse des voitures dans les parcs d'assistance ne peut dépasser les 30 km sous peine de pénalité

**PARC FERME :** Zone dans laquelle aucune réparation, ni intervention n'est possible, sauf dans les cas expressément prévus par les règlements internationaux et/ou par le règlement particulier du rallye

**PARC DE REGROUPEMENT :** Arrêt prévu par l'organisation pour permettre d'une part, un retour à l'horaire théorique et d'autre part, le regroupement des équipages restant en course.

Le temps d'arrêt peut être différent pour chaque équipage et est géré par le contrôle horaire d'entrée

**P.K. :** Point Kilométrique. C'est le poste commissaire

**POINT STOP :** Poste de contrôle situé après l'arrivée lancée où les concurrents sont tenus de s'arrêter pour faire viser leur carnet de contrôle. Précisé dans le carnet d'itinéraire

**TABLEAU D'AFFICHAGE :** A partir du début de l'épreuve, des tableaux d'affichage se trouvent installés par l'organisateur à des endroits stratégiques, aux emplacements prévus par le règlement particulier de l'épreuve. Tous les documents, extraits de procès-verbaux, décisions, additifs ou autres, affichés sur ce tableau, sont opposables aux concurrents, soit immédiatement, soit à l'issue des délais prévus par le C.S.I.

**TEMPS IMPARTI :** Délai imposé aux concurrents entre :

- Deux contrôles horaires
- Le départ d'une épreuve spéciale et le contrôle horaire suivant.

Tout retard ou avance est pénalisé par le directeur de course

**VOITURES D'ENCADREMENT ET VIP :** Les principales missions de ces voitures d'encadrement sont :

- **Tricolore :** Vérifier la mise en place des dispositifs et fermer la route de course à un usage public et l'ouvrir à un usage privatif
- **Autorité/Organisateur Technique :** Evoluer en complément de la voiture tricolore, vérifier et attester de la conformité de tous les dispositifs de sécurité humain et matériels tel que mentionnés dans le dossier de sécurité présenté en préfecture
- **Information :** Attirer l'attention du public par des moyens visuels (phares allumés, gyrophare ou rampe de phare) et sonore si possible, de l'ouverture de la manifestation
- **Promotion :** Regrouper les différentes voitures liées à la promotion (Invités, partenaires, publicité...)
- **Observateur :** Etablir un rapport sur l'organisation du rallye
- **Info sono :** Rappeler de manière sonore les consignes de sécurité à l'égard du public et donner des informations relatives à la compétition
- **000, 00, 0 :** (Equipées de gyrophare ou de rampe de phare). Vérifier le dispositif général du fonctionnement des C.H. et des C.P., de la sécurité du public
- Sans oublier en fin de spéciale : **Voiture à damiers :** Fermer la route à la compétition et la rendre libre à l'usage public

**ZONE SPECTATEUR :** Il s'agit de zone sécurisée, matérialisée par du grillage ou du filet de couleur **VERT**.

Un fléchage permet aux spectateurs d'y accéder dans des conditions optimales de sécurité.

⇒ **En dehors de ces zones définies, la présence de spectateurs et autres « curieux » est interdite**

**ZONE INTERDITE AUX SPECTATEURS :** L'organisateur technique utilise de la rubalise **ROUGE** ou du grillage **ROUGE** pour **IDENTIFIER ET PRECISER LES ZONES REPUTÉES PARTICULIEREMENT DANGEREUSES**

Plus particulièrement, il s'agit des :

- ⇒ Zones d'intersection avec les épreuves spéciales
- ⇒ Des reliefs d'épreuves spéciales entraînant un saut des voitures en compétition
- ⇒ Des Départs/Arrivées d'épreuves spéciales

Des zones de freinage et des zones extérieures aux courbes

Dans les sections du parcours présentant un danger particulier :

- ⇒ Des panneaux sont également mis en place, même en l'absence de tout point d'accès
- ⇒ Des copies de l'arrêté préfectoral doivent être affichées pour informer du déroulement de la compétition.
- ⇒ Une signalisation renforcée doit être mise en place.

**Bien entendu, Le balisage sera conforme à la charte des éléments de sécurité rallye.**



**POSSEDER UNE BONNE CONNAISSANCE DE CE VOCABULAIRE EST IMPORTANT EN RALLYE**

## RAPPEL DE SIGNALISATION

Afin d'être parfaitement visibles, les drapeaux doivent avoir des dimensions au moins égales à :

⇒ Drapeau : 60 x 80 cm

### 1. DIRECTION DE COURSE



#### DRAPEAU NATIONAL

- ✓ Présenté depuis une voiture officielle avant le départ de toute partie d'une épreuve
- ✓ Est apposé sur les portières de cette voiture officielle sous forme d'autocollants
- ✓ Après le passage de la voiture tricolore, la route de course est réservée à la compétition



#### DRAPEAU A DAMIERS

- ✓ Présenté depuis une voiture officielle à la fin de toute partie d'une épreuve
- ✓ Est apposé sur les portières de cette voiture officielle sous forme d'autocollants
- ✓ Le passage de cette voiture informe de la fin de la compétition mais pas de la fin de la privatisation de l'épreuve

### 2. COMMISSAIRE

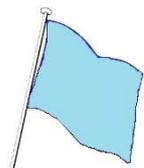


#### DRAPEAU JAUNE

Présenté **AGITE** au poste commissaire

Un drapeau :

- ✓ Réduisez votre vitesse. Soyez prêt à changer de direction. Il y a un danger sur le bord ou sur une partie de la route de compétition.



#### DRAPEAU BLEU

**PAS D'UTILISATION EN RALLYE sauf** pour les épreuves spéciales en boucle où son usage est recommandé  
Présenté AGITE : Au concurrent le moins rapide, lui signifiant qu'il doit impérativement se laisser doubler.



#### DRAPEAU BLANC

Présenté **AGITE**

- ✓ Une voiture risque de rattraper un véhicule beaucoup plus lent sur la portion de la route de compétition contrôlé par ce poste signalisation et être sérieusement gêné.

**SON UTILISATION EST FACULTATIVE**

A moins d'être spécifié dans un règlement particulier, l'usage de tous les autres drapeaux est **INTERDIT**



## TENUE ET ACCESSOIRES DU COMMISSAIRE

### LA CHASUBLE

Vêtement d'identification, elle est portée en complément de la combinaison orange, symbole de la fonction de commissaire



Chasuble Orange avec inscription  
« **Chef de Poste** »  
devant et derrière



Chasuble Orange avec inscription  
« **Commissaire** »  
devant et derrière



Chasuble Jaune avec logo  
« **Radio** »  
devant et derrière

Des bandes de visibilité, pour les épreuves de nuit sont recommandées

**IL S'AGIT D'UN VETEMENT D'IDENTIFICATION DE FONCTION,  
EN AUCUN CAS IL EST DESTINE A PROTEGER.**

### ***Panoplie du Commissaire en poste :***

- **Casquette**
- **Sifflet**
- **Gants résistants à la chaleur**
- **Montre**
- **Carnet - Stylo**
- **Coupe-sangle**
- **Chaussures montantes**
- **Lampe (Pour les épreuves nocturnes)**
- **Lunettes de soleil**
- **Licence(s)**
- **Sac contenant des vêtements adaptés aux conditions atmosphériques...**



**NB :** Les gants peuvent être à la ceinture tant que l'épreuve n'a pas débuté.  
Ils seront enfilés avant le passage de la première voiture.

## COMMISSAIRE EN POSTE SUR UNE SPECIALE – SUIVANT R.T.S. RALLYE

Les commissaires occupent les postes (P.K.) qui leur sont désignés par le directeur de course, conformément au plan attesté par l'organisateur technique. Dès l'ouverture du meeting, chaque commissaire faisant office de chef de poste est sous les ordres du directeur de course du rallye ou de l'épreuve spéciale auquel il doit rendre compte immédiatement par tous les moyens dont il dispose (Téléphone, signaux, estafette...) de tous les incidents, accidents, qui peuvent se produire dans la section dont son poste (P.K.) a la surveillance.

Dès que possible, au plus tard à la fin de chaque rallye, il doit remettre (ou faire parvenir) au directeur de course un rapport écrit sur les incidents/accidents constatés par lui.

Durant les compétitions, sauf avis contraire du directeur de course, les commissaires devront, dans la mesure du possible, indiquer l'ordre de passage des concurrents devant leur poste de surveillance.

- Chaque poste commissaire se voit remettre par le D.C. ou son représentant, le plan de la zone où il est affecté. Ce plan sera conforme à l'ensemble des dispositifs liés à la sécurité mentionnés dans le dossier de sécurité. Toute modification devra être signalée au D.C. qui en avisera l'organisateur technique.
- Concernant le public éventuel, visible de la zone où se situent les commissaires, il sera de leur devoir de veiller à leur bon emplacement selon les spécifications mentionnées dans le dossier de sécurité. Dans le cas où ce public est situé en zone interdite et ne se déplacerait pas suite aux conseils donnés par les commissaires, ces derniers en avertiront la direction de course qui pourra annuler l'épreuve spéciale concernée.

**NB :** Les commissaires auront une connaissance appropriée des présentes règles techniques et de sécurité et des recommandations de la FFSA, en particulier sur l'identification des zones autorisées ou interdites au public.

⇒ Le positionnement du véhicule et du matériel « Commissaire » d'un poste, devra être indiqué dans le dossier de sécurité.

## CHEF DE POSTE « ROUTE » DANS UN RALLYE

### 1.FONCTIONS ATTRIBUEES A UN CHEF DE POSTE « ROUTE »

- Contrôle Horaire Entrée / Sortie de Parc Fermé - Regroupement - Assistance
- Contrôle Horaire avant Epreuve Spéciale
- Point-Stop après Arrivée Epreuve Spéciale
- Poste en inter E.S.
- Chef de poste sur le parcours
- « Chargé des Relations avec les Concurrents » (CRAC) dans les épreuves régionales Rallye et/ou course de côte.

**Il est Responsable du poste et interlocuteur auprès de la « D.C. »**



**COMMISSAIRES ET/OU CHEFS DE POSTE AURONT UNE CONNAISSANCE APPROPRIÉE DES RÈGLES TECHNIQUES ET DE SÉCURITÉ ET DES RECOMMANDATIONS DE LA FFSA**



## SUR LA SPECIALE

### OUVERTURE / FERMETURE D'UNE SPECIALE – VOITURES ENCADREMENT

VOITURE	IDENTIFICATION	FONCTION	HEURE PASSAGE
<b>TRICOLORE</b>	Sur les portières sous forme de stickers	Vérifie la mise en place des dispositifs	☒ National : H-90' à H-75' ☒ Régional : H-60'
<b>AUTORITE ORG. TECHNIQUE</b>	Sur les portières sous forme de stickers	Evolue en complément de la voiture Tricolore Vérifie et atteste de la conformité des dispositifs de sécurité humains , matériels tel que mentionnés dans le dossier sécurité présenté en Préfecture	☒ National : H-60' ☒ Régional : H-45'
<b>PROMOTION</b>	Sur les portières sous forme de stickers	Regroupe les différents véhicules liés à la promotion (invités, partenaires, publicité, véhicules de série en démonstration, ...).	☒ National : H-50' à H-35' ☒ Régional : H-39' à H-35
<b>OBSERVATEUR</b>	Sur les portière sous forme de stickers	Etablit un rapport sur l'organisation du rallye	☒ National : H-35' ☒ Régional : H-34'
<b>INFO / SONO</b>	Sur les portière sous forme de stickers, rampe lumineuse, sono	Rappelle de manière sonore les consignes de sécurité à l'égard du public et donne des informations relatives à la compétition.	☒ National : H-30' ☒ Régional : H-30'
<b>« 000 » Voiture non configurée « Course »</b>	Sur les portières sous forme de stickers, gyrophare, sirène, Liaison radio avec le PC Dossier sécurité, caméra conseillée	Vérifie qu'aucune modification n'a été apportée par rapport au dossier de sécurité Informe en temps réel la DC, de sa progression et de l'état de l'ES	☒ National : H-30' ☒ Régional : H-30' à H-25'
<b>« 00 » Voiture non configurée « Course »</b>	Sur les portières sous forme de stickers, gyrophare, sirène, Liaison avec le PC, dossier sécurité, caméra conseillée	Vérifie qu'aucune modification n'a été apportée par rapport au dossier de sécurité Informe en temps réel la DC, de sa progression et de l'état de l'ES	☒ National : H-20' à H-15' ☒ Régional : H-20' à H-15'
<b>« 0 » Voiture configurée « course », possible</b>	Sur les portières sous forme de stickers, gyrophare, sirène, Liaison avec le PC, dossier sécurité, caméra conseillée (Pilote & co-pilote si configurée course)	Signale le passage imminent de la première voiture de course Informe la DC de sa progression, en temps réel et au fur et à mesure de l'état de l'E.S Le véhicule « 0 » ne participe pas au rallye en tant que tel. Il s'agit de la dernière voiture de sécurité avant le passage de la première voiture de course. Même en configuration course, aucun temps ne doit être donné à l'équipage.	☒ National : H-10' ☒ Régional : H-10'
<b>1<sup>er</sup> voiture</b>	N° Concurrent		☒ National : H ☒ Régional : H
<b>BALAI / DAMIER</b>	Sur les portières sous forme de stickers	Ferme la route de course la compétition. Ramasse le matériel et les rapports	☒ Nat. : Après la dernière ☒ Rég. : Après la dernière

**NB :** Préalablement à ces véhicules d'encadrement, l'organisateur technique s'assurera par le biais de ses équipes que les dispositifs d'implantation sont conformes au dossier de sécurité.



## SIGNALISATION DES CONTROLES

Même si le rôle du commissaire est plutôt limité dans l'implantation des panneaux, il est néanmoins important d'en connaître les règles qui régissent leurs usages

SIGNALISATIONS DES CONTROLES									
Début zone de contrôle			Arrêt obligatoire				Fin de zone de contrôle		
	<b>SENS DU PARCOURS</b> 5 mètres ou 25 mètres mini				<b>SENS DU PARCOURS</b> 5 mètres ou 25 mètres à 50 mètres				
<b>PARC FERME DE DEPART</b>							Sortie		
		Entrée	<b>PARC FERME DE FIN D'ETAPE</b>						
			<b>PARC D'ASSISTANCE</b> (Pas de fin de zone en Championnat du Monde des Rallyes)						
		<b>PARC FERME DE REGROUPEMENT</b>							
			ASSISTANCE			REGROUPEMENT			
		REGROUPEMENT			ASSISTANCE				
SIGNALISATION POUR UNE EPREUVE SPECIALE									
	500 Mètres Max			50 à 200 Mètres			EPREUVE SPECIALE		
EPREUVE SPECIALE			200 à 500 Mètres + Lampes à Eclats ou tout autre dispositif lumineux visible de jour	STOP		500 Mètres Max			
CONTROLE DE PASSAGE									
LIAISON						LIAISON			

**NB :** La mise en place des panneaux devra tenir compte de :

- ⇒ La configuration du terrain
- ⇒ Passages à niveaux
- ⇒ Croisements
- ⇒ Panneaux routier
- ⇒ Forêt

## AUTRES PANNEAUX IMPLANTES SUR UNE E.S.

- ⇒ Les éléments de signalétiques, à l'égard des concurrents, des officiels et du public sont désormais une obligation
- ⇒ Pour plus de détails, nous vous invitons à consulter les R.T.S. Rallye ([www.ffsa.org](http://www.ffsa.org), réglementation et sécurité, sites et infrastructures)

Panneau : « Poste Commissaire » indique chaque point kilométrique depuis le départ de l'E.S.	Panneau de Signalisation 20cm x 30 cm	
Panneau : « Positionnement véhicule Commissaire »	Panneau de Signalisation 20cm x 30 cm	
Panneau : « Pré-Signalisation » Radio indique qu'à 100m un poste intermédiaire est pourvue d'un moyen radio en liaison avec le PC Course	Panneau de Signalisation ⊙ Environ 50cm	
Panneau : « Radio » est placé à l'endroit où le poste intermédiaire est détenteur d'un moyen radio	Panneau de Signalisation : ⊙ Environ 50 cm	
Panneau : « Changement de Direction » mis en place de part et d'autre de la chaussée sur l'E.S. informant en amont, les concurrents d'un changement de direction	Panneau de signalisation : 20 cm x 20 cm	
Panneau : « Zébra » Changement de Direction, utilisé en complément des flèches. Il est placé dans le carrefour ou à l'entrée d'une chicane, bien en vue du pilote	Panneau de signalisation : 80 cm x 200 cm	
Panneau : « Chicane » est placé au moins 50 m avant la chicane. Il a pour fonction d'indiquer la présence d'une chicane et l'obliger à ralentir	Panneau de signalisation : 80 cm x 80 cm	
Panneau : « Itinéraire Evacuation Sanitaire » est positionné sur les routes conduisant hors de l'E.S. et définies par l'organisateur comme étant un axe prioritaire aux secours	Panneau de signalisation : 60 cm x 40 cm	
Panneau de décélération avant Point Stop marque l'arrivée d'une E.S. sur un point stop. Ils sont placés à 50 m (3 traits), 100 (2 traits), 50 m (1 trait) du point stop. Le panneau 150 m est doublé d'un feu clignotant orange	Panneau de signalisation : 80 cm x 15 cm	
Panneau « Entrée zone casque » est placé sur la route conduisant à E.S. 500 m avant le point de contrôle horaire. Au-delà de ce panneau, les équipages doivent circuler avec leur casque sur la tête	Panneau de signalisation : 60 cm x 60 cm	
Panneau « Sortie zone casque » est placé 500 m maxi après le point stop. Au-delà de cette limite, les équipages ne doivent plus être porteurs du casque en conduisant.	Panneau de signalisation : 60 cm x 60 cm	

Panneau : « Entrée zone de refueling » est disposé à l'entrée de la zone	Panneau de signalisation : 60 cm x 60 cm	
Panneau : Sortie zone de refueling » est disposé à la sortie de la zone	Panneau de signalisation : 60 cm x 60 cm	

## PANNEAU ZONE SPECTATEURS

Panneau : Information Course Automobile	Panneau de signalisation : 20 cm x 30 cm	
Panneau double : Zones Interdite ou Autorisée au Public	Panneau de signalisation : 20cm x 30 cm	
Panneau : « Zone interdite au public » est disposé en en accès ou en limite d'une zone interdite Pour accentuer l'information sur les risques de passer au-delà	Panneau de signalisation : 60cm x 40 cm	
Panneau : Circulation interdite aux piétons	Panneau de signalisation : 60cm x 60 cm	
Rubalise ou grillage type chantier délimitant les zones Interdites ou Autorisées au Public		
Panneau : « Accès public » informe que le public de la direction à emprunter pour se rendre en toute sécurité dans une zone autorisée	Panneau de signalisation : 80 cm x 25 cm	

⇒ Retrouvez l'ensemble des « Règles Techniques et de Sécurité » sur le site [www.ffsa.org](http://www.ffsa.org),

🏠 / FFSA / VIE FÉDÉRALE / COUPES & CHAMPIONNATS / **RÈGLEMENTATION & SÉCURITÉ** / HAUT NIVEAU / ACTUALITÉS / BOUTIQUE OFF

RÈGLEMENTATION SPORTIVE  
RÈGLEMENTATION TECHNIQUE  
HOMOLOGATION VÉHICULES  
**SITES ET INFRASTRUCTURES**  
LIEUX DE PRATIQUE  
SÉCURITÉ

TEXTES RÉGLEMENTAIRES  
**RÈGLES TECHNIQUES ET DE SÉCURITÉ**  
NATURA 2000  
IDENTIFICATION VÉHICULES DE RALLYE  
AFNOR  
FORMULAIRES CERFA  
BOÎTE À OUTILS

**RÈGLEMENTATION & SÉCURITÉ**

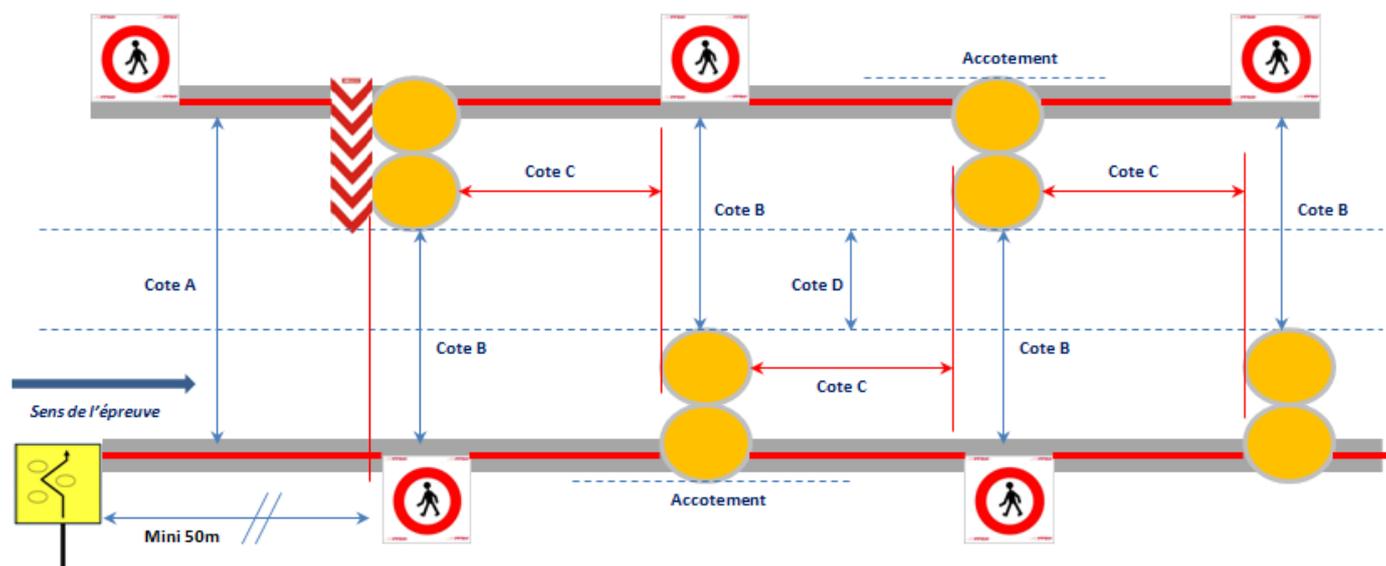
## CHICANE

Dans un même rallye, les chicanes auront un sens d'entrée constant, et pourront suivre les schémas recommandés ci-dessous.

Un poste commissaire sera implanté à proximité immédiate de manière à pouvoir notifier des faits de course et replacer le matériel en place le cas échéant, avec comme élément prioritaire la sécurité des personnes présentes à ce niveau.

### Modèles recommandés :

Entrée par la droite ou par la gauche, reste au choix des organisateurs, en fonction de la configuration terrain



Ballot de paille ou équivalent

Marquage au sol du périmètre

Cote A	Cote B	Cote C	Cote D
4,00 m	2,50 m Max	11 m	1,00 m
4,50 m	2,50 m Max	11 m	0,50 m
5,00 m	2,70 m Max	11 m	0,50 m
5,50 m	3,00 m Max	11 m	0,50 m
6,00 m	3,25 m Max	11 m	0,50 m
6,50 m	3,50 m Max	10 m	0,50 m
7,00 m	3,75 m Max	10 m	0,50 m
7,50 m	4,00 m Max	10 m	0,50 m
8,00 m	4,25 m Max	10 m	0,50 m

## DISPOSITIONS GENERALES RELATIVES AUX CONTROLES

Tous les contrôles : contrôles horaires et de passage, départ et arrivée des épreuves spéciales, contrôles de regroupement ou de neutralisation seront indiqués au moyen de panneaux standardisés.

Le commencement de la zone de contrôle est indiqué par un panneau avertisseur à fond jaune. A une distance d'environ 25 m, l'emplacement du poste de contrôle est indiqué par un panneau identique à fond rouge, cette fois.

La fin de la zone de contrôle, 50 m plus loin environ, est indiquée par un panneau final à fond beige avec 3 barres noires transversales (les distances peuvent être réduites pour les parcs d'assistance).

Toute zone de contrôle (c'est-à-dire toute zone entre le premier panneau avertisseur jaune et le dernier panneau final beige à 3 barres transversales) est considérée comme "Parc Fermé".



**NB :** La durée de l'arrêt dans toute zone de contrôle ne devra pas excéder le temps nécessaire aux opérations de contrôle.

- L'heure idéale de pointage est sous la seule responsabilité des équipages qui peuvent consulter la montre officielle placée sur la table de contrôle.
- Les commissaires en poste ne sont pas autorisés à communiquer une information sur cette heure idéale de pointage.
- Les postes de contrôle doivent être fonctionnels 15 minutes avant l'heure idéale de passage du premier équipage.  
Pour cesser d'opérer 15 minutes après l'heure idéale du dernier concurrent, augmentée du 14  
délai de mise hors course.

## 1. CONTROLE DE PASSAGE

A ces contrôles, les commissaires ou chef de poste doivent simplement viser le carnet de bord dès que celui-ci leur est présenté par l'équipage, mais sans mentionner l'heure de passage.



## 2. CONTROLE HORAIRE

À ces contrôles, les commissaires ou chef de poste indiquent sur le carnet de bord l'heure de présentation.

La procédure de pointage débute au moment où la voiture franchit le panneau d'entrée dans la zone de contrôle horaire.

⇒ Entre le panneau d'entrée de zone et le poste de contrôle, il est interdit à l'équipage d'observer un arrêt quelconque ou d'adopter une allure anormalement lente.

- Le pointage du carnet ne peut être effectué que si les deux membres de l'équipage ainsi que la voiture se trouvent dans la zone de contrôle.

**NB :** Ce pointage pourra être effectué, équipage à bord.

Pour les CH qui précèdent le départ d'une ES, le pointage sera **OBLIGATOIREMENT** effectué équipage à bord.

- L'heure de pointage correspond au moment exact où l'un des membres de l'équipage présente le carnet de bord au contrôleur. Celui-ci inscrit alors sur ce carnet soit manuellement, soit au moyen d'un appareil à imprimante, l'heure de présentation effective et elle seule.
- L'heure idéale de pointage est celle qui est obtenue en additionnant le temps accordé pour parcourir le secteur de liaison, à l'heure de départ de ce secteur, ces temps étant exprimés à la minute

**NB :** Un équipage n'encourt aucune pénalisation pour avance si l'heure d'entrée de la voiture dans la zone de contrôle, correspond au déroulement de la minute idéale de pointage ou de celle qui la précède.

**NB :** Un équipage n'encourt aucune pénalisation pour retard si l'heure de présentation du carnet au chef de poste, correspond au déroulement de la minute idéale de pointage.

⇒ Toute différence entre l'heure réelle et l'heure de pointage sera pénalisée par le Directeur de Course

Aux contrôles horaires de fin d'étape, les équipages sont autorisés à pointer en avance sans encourir de pénalité



- Toute inobservation relevée à l'encontre d'un équipage concernant les règles de procédure de pointage définies ci-dessus (Et notamment le fait de pénétrer dans une zone de contrôle, plus d'une minute avant le déroulement de l'heure effective de pointage) devra faire l'objet de la part du chef de poste responsable du contrôle, d'un rapport écrit, à transmettre immédiatement au « D.C. ».

## 3. HEURES DE DEPART DES CONTROLES

Si le secteur de liaison suivant ne débute pas par une épreuve spéciale l'heure de pointage portée sur le carnet de contrôle constitue à la fois l'heure d'arrivée de fin de secteur de liaison et l'heure de départ du nouveau secteur.

- Par contre, lorsqu'un contrôle horaire est suivi d'un contrôle de départ d'épreuve spéciale la procédure suivante sera appliquée : Les deux postes seront compris dans une seule zone de contrôle dont les panneaux seront disposés comme suit :



- Au CH d'arrivée du secteur de liaison, le chef de poste inscrira sur le carnet, d'une part l'heure de pointage de l'équipage, d'autre part son heure de départ prévisionnelle pour le secteur de liaison suivant. Celle-ci devra respecter un écart de 3 minutes, pour permettre à l'équipage de se préparer au départ.
- En cas de pneu dégonflé, il sera également octroyé à l'équipage concerné un temps maximum de 5 minutes supplémentaires. L'heure de départ qui lui sera alors affectée après réparations devra respecter, avec le nouvel équipage parti devant lui, l'intervalle auquel lui donne droit son classement ou sa priorité.

- Après son pointage au CH, l'équipage devra se rendre immédiatement au poste de départ de l'épreuve spéciale. Le chef de poste en charge de ce poste inscrira sur la fiche d'épreuve l'heure prévue pour le départ de cette épreuve, qui correspondra normalement à l'heure de départ prévisionnelle pour le secteur de liaison suivant. Puis, il donnera le départ à l'équipage selon la procédure réglementaire
  - Le départ sera donné arrêté, le moteur étant obligatoirement en marche sur la ligne de départ. Un équipage ne pouvant présenter sa voiture avec le moteur en marche sera disqualifié avec effet immédiat.
  - Toute voiture ne pouvant démarrer dans les 20 secondes suivant le signal de départ sera mise hors course avec effet immédiat et la voiture sera immédiatement déplacée.
- ⇒ L'heure de départ sera celle du secteur de liaison, indiquée sur le carnet de bord par le commissaire au départ.

**NB :** En cas d'incident, il peut exister une divergence entre les deux inscriptions, l'heure de départ de l'épreuve spéciale fera foi, sauf décision contraire du collège des commissaires sportifs.

**NB :** Une avance sur l'heure idéale ne permettra en aucun cas de réduire le retard entraînant la disqualification. Les pénalisations pour pointage en avance à un contrôle horaire ne seront pas prises en considération pour le calcul du retard maximum entraînant la disqualification.

#### **4. MISE HORS COURSE**

- La mise hors course intervient, prononcée par le « D.C. » :
  - Pour tout retard supérieur à 15 minutes sur l'horaire imposé entre 2 contrôles horaires
  - Pour un retard supérieur à 20 minutes à la fin de chaque étape et/ou section du rallye
  - Pour un retard total supérieur à 30 minutes
- Une avance sur l'heure idéale ne permet en aucun cas de réduire le retard entraînant l'exclusion
- Le délai de mise hors course peut être augmenté à tout moment par une décision du collège des commissaires sportifs, sur proposition du directeur de course.
- Les équipages doivent en être informés aussitôt que possible.

**NB :** La mise hors course pour dépassement du timing autorisé ne peut être prononcée qu'en fin de section ou en fin d'étape.

#### **5. ZONES DE REGROUPEMENT**

Des zones de regroupement pourront être établies sur le parcours. Les contrôles d'entrée et de sortie seront soumis aux règles générales régissant les postes de contrôle

Les regroupements servent à réduire les intervalles plus ou moins importants qui ont pu se créer entre les équipages, à la suite de retards et (ou) d'abandons. Il faut donc prendre en considération l'heure de départ du regroupement et non la durée de celui-ci.

- Le chef de poste récupère auprès de l'équipage, le carnet de contrôle et éventuellement la fiche d'E.S.
- Le chef de poste ou son équipier communique dès que possible les instructions sur les heures de départ.
- L'ordre de départ étant le même que celui de l'arrivée, Les moteurs des voitures seront obligatoirement coupés
- Le chef de poste peut distribuer un nouveau carnet de contrôle, soit en entrée ou en sortie de parc fermé



#### **6. EPREUVES SPECIALES (E.S.)**

**RAPPEL :** Les épreuves spéciales sont des épreuves de vitesse sur route à usage privatif. Le chronométrage pourra être effectué à la seconde ou au dixième de seconde.



Pour information : Au cours de ces épreuves spéciales, sous peine de disqualification, le port d'un casque, et systèmes de retenue des casques et d'une combinaison ignifugée homologuée est obligatoire pour les membres de l'équipage.

- ⇒ L'équipage doit obligatoirement être sanglé.
- ⇒ Le port de gants ignifugés homologués est obligatoire pour le pilote.

- Le départ sera donné arrêté, le moteur en marche sur la ligne de départ.
- Lorsque la voiture avec son équipage à bord viendra s'arrêter devant le contrôle de départ, le commissaire en poste recopiera sur la fiche de l'épreuve l'heure prévue pour le départ de la voiture concernée (heure et minutes). Il remettra ce document à l'équipage et lui annoncera à haute voix les 30 secondes, 15 secondes, 10 secondes et les 5 dernières secondes une à une.

- Les 5 dernières secondes révolues, le signal de départ est donné. Le démarrage de la voiture doit être immédiat.
- ⇒ Toute voiture ne pouvant démarrer dans les 20 secondes suivant le signal de départ, est mise hors course avec effet immédiat et la voiture sera immédiatement déplacée.

- Le départ d'une épreuve spéciale, à l'heure indiquée sur le carnet de contrôle, ne peut être retardé par le commissaire ou le chef de poste à ce départ qu'en cas de force majeure.
- En cas de retard de la part de l'équipage, le commissaire ou le chef de poste inscrit une nouvelle heure, le retard étant alors considéré comme un retard enregistré sur un secteur de liaison.

**NB :** Si départ au feu, une cellule couplée à un chrono, est implantée après la ligne de départ pour détecter les éventuels départs anticipés. Un départ anticipé est un départ effectué avant que le commissaire et/ou une horloge et/ou un feu ne donne le signal. Il n'y a aucune tolérance, le départ devant être effectif à la minute pleine, pas avant.

- L'arrivée des épreuves spéciales sera jugée lancée, l'arrêt entre le panneau jaune avertisseur et le panneau stop est interdit sous peine de disqualification. Le chronométrage se fera sur la ligne d'arrivée, au moyen de chronomètre avec imprimante obligatoirement.
- A une distance de 200 à 500 mètres environ après l'arrivée, l'équipage devra s'arrêter à un contrôle (Point Stop) signalisé par un panneau rouge "STOP", pour faire inscrire sur la fiche chrono son heure d'arrivée



## 7. PARC FERME

**Conditions générales :** Pendant un régime de parc fermé, il est interdit, sous peine de disqualification, de procéder à toute réparation ou ravitaillement. Dans les parcs fermés, la pose de housses ou de tout autre dispositif recouvrant la voiture est interdite. Toute infraction au régime du parc fermé entraînera une pénalité pouvant aller jusqu'à la disqualification.

- Le parc fermé est interdit à toute personne, sauf aux officiels du rallye devant y assurer une fonction spécifique.
- Les voitures sont en régime de parc fermé :
  - Dès leur entrée dans un parc de départ, de regroupement ou de fin d'étape et jusqu'à leur départ de ceux-ci.
  - Dès leur entrée dans une zone de contrôle et jusqu'à leur départ de celle-ci.
  - Dès leur arrivée à la fin du rallye, jusqu'à l'expiration des délais pour le dépôt des réclamations et à la prononciation de l'ouverture du parc par le directeur de course.
- Après avoir garé sa voiture, l'équipage devra obligatoirement arrêter le moteur et quitter immédiatement le parc fermé, qui sera dès lors interdit à toute entrée. Toute infraction au régime du parc fermé entraînera la disqualification.
- Les pirouettes et figures diverses (des voitures) sont interdites dans les parcs fermés, sous peine de disqualification.
- Pour sortir d'un parc fermé de départ, de regroupement ou de fin d'étape, l'équipage est autorisé à pénétrer dans le parc 10 minutes avant son heure de départ. Dans le cas où un parc de regroupement ne durerait pas plus de 15 minutes, les équipages pourront rester dans le parc de regroupement.
- Seuls les officiels en poste et/ou les membres des équipages pourront pousser une voiture de compétition à l'entrée, à l'intérieur ou à la sortie d'un parc fermé de départ, d'un contrôle horaire, de regroupement ou d'étape, à la sortie d'un point stop. A l'intérieur du parc fermé, la mise en route des moteurs peut être effectuée au moyen d'une batterie extérieure (sous le contrôle d'un commissaire) qui ne pourra ensuite être embarquée dans la voiture.
- Par exception au régime du parc fermé, mais sous le contrôle d'un commissaire ou chef de poste compétent, il est permis à l'équipage dans les parcs de départ, de regroupement ou de fin d'étape :
  - De changer, par les moyens du bord, un pneu crevé ou endommagé.
  - De faire procéder au changement du pare-brise, avec possibilité d'aide extérieure



**NB :** Si pour le remplacement du pare-brise, un redressement succinct des parties de carrosserie et/ou d'arceau de sécurité est rendu nécessaire, les minutes employées pour effectuer l'intervention seront considérées comme autant de minutes de retard enregistrées sur un secteur de liaison (1 minute = 1 minute de pénalisation).

Elles sont donc prises en considération pour le calcul de la disqualification. C'est pourquoi le temps employé pour la réparation ne pourra excéder le délai de disqualification qui serait alors prononcée.

## 10. RESTITUTION DES DOCUMENTS

- L'ensemble des documents, rapports...etc. sont à remettre à la personne chargée de les récupérer à l'issue de l'épreuve (Voiture à damiers, voiture « balais » ...)

# BRIEFING AUX COMMISSAIRES

Le briefing écrit doit être **OBLIGATOIREMENT** distribué aux commissaires et directeurs d'E.S. en plus de celui normalement dispensé oralement par le responsable commissaires de l'E.S. correspondante

Nous vous demandons de bien vouloir prendre connaissance des consignes qui suivent  
Votre rôle est primordial pour le bon déroulement du rallye. A ce titre, il convient de faire preuve de sérieux et compétence

## 1. LES HORAIRES

Il est indispensable que vous soyez à l'heure.

- ⇒ Votre mission débute à l'heure de convocation pour se terminer après le passage de votre D.C. d'E.S.
- ⇒ Un retard de votre part peut entraîner une annulation de l'E.S., si votre poste n'est pas couvert
- ⇒ Prévenez l'organisateur ou le responsable commissaire, le plus tôt possible, si vous vous trouvez dans l'impossibilité de venir sur le rallye

## 2. LES CONSIGNES GENERALES

### 2.1. L'AFFECTATION DES POSTES

L'organisateur s'est engagé lors de la présentation de son dossier en préfecture, à ce que **TOUS LES POSTES** référencés soient couverts par des commissaires formés et titulaires d'une licence en cours de validité.

- ⇒ Cette obligation contraint à affecter les postes **AVANT** le début du rallye et d'indiquer où le commissaire doit positionner son véhicule, de façon sécuritaire.

**6<sup>ème</sup> Rallye d'Automne**  
**19<sup>ème</sup> Charente-Maritime Historic**

ES 1 "AIGREFEUILLE" - 8,520 km

PK	Radio	CSC	GPS	ZP	Extincteur
35	1	2	49°12'27.5"N - 0°59'28.0"E	ZP1	1

**Observations**

Attention route d'évacuation par la D204 E2  
Interdire le stationnement d'un cob

Prendre tout à gauche et pas de tour de RP



- L'organisateur s'engage à vous remettre une fiche signalétique de l'implantation « sécurité » de votre poste, selon les Règles Techniques de Sécurité en vigueur.
  - Lorsque vous arriverez sur les lieux, votre mission est de vérifier qu'il n'y a pas d'incohérence entre l'implantation générale de votre zone et celle représentée sur votre fiche
  - **Il ne vous appartient en aucun cas, de modifier l'implantation « sécurité » de votre propre initiative.**
  - Si vous constatez une anomalie, vous devez en informer immédiatement le PC course qui prendra les dispositions nécessaires en concertation avec l'organisateur technique
  - Repérez rapidement votre emplacement.  
Vous devez **OBLIGATOIREMENT** tenir votre poste à l'endroit indiqué dans le dossier sécurité en excluant toute autre initiative
- ⇒ En cas de problèmes, d'hésitation, avisez le PC ou le départ d'ES

- ⇒ Vous devez, sauf information contraire, fermer les routes et chemins d'accès à H-90' et interdire toute circulation

**CAS PARTICULIER :** Avant de laisser partir un riverain en retard, la poste, les services d'urgence, tel que médecin, infirmier, vétérinaire...etc., toujours demander l'autorisation par radio à la D.C. de votre E.S.

- ⇒ Si accord, ils devront en tout état de cause, partir dans le sens de l'E.S



**DANS TOUS LES CAS, POUR DES MOTIFS DE SECURITE EVIDENTS, N'AUTORISEZ PERSONNE REMONTER L'E.S EN SENS INVERSE, MEME POUR QUELQUES CENTAINES DE METRES.**

## 3. NUMERO DE TELEPHONE DU P.C.

**Le Numéro du téléphone du P.C. est le : 00. 00. 00. 00. 00**

Il s'agit du n° du directeur de course ou de son adjoint

- ⇒ N'appellez que pour des cas urgents, sérieux ou qui requièrent une certaine confidentialité
- Notez ce numéro et enregistrez-le sur votre portable pour la durée du rallye  
(D'autres numéros comme celui du D.C. d'E.S., responsable commissaires, Médecin... etc., peuvent également vous être communiqués)
- Réclamez l'heure officielle (**3699**) afin que tous les événements pouvant survenir, soient en cohérence sur l'ensemble des documents et rapports. Il vaut mieux s'éviter des problèmes avant qu'ils ne surviennent

## 4. LA RADIO

Si votre poste (PK : Point Kilométrique) est pourvu d'une radio.

Elle vous met en liaison avec le départ de votre E.S.

⇒ Avant de vous rendre à votre poste, assurez-vous du n° de canal utilisé sur votre E.S.

Quelques règles impératives :

- Pour émettre, appuyez sur la pédale, attendre une ou deux secondes et parlez
- Parlez calmement, lentement et sans crier. Soyez clair, précis et concis
- Toujours commencer par vous identifier :

On débutera toujours le message par : « **DEPART POUR P.K. ...** » et non l'inverse

- Attendre que le PC réponde avant d'engager la conversation
- En quelques phrases courtes, décrivez précisément la situation. Allez immédiatement à l'essentiel !!
- N'occupez les ondes que pour un événement important
- Précisez la fin du message
- Evitez d'interrompre un message en cours (sauf cas d'urgence)  
Parler en même temps rend les messages inaudibles  
De par votre calme, votre interlocuteur percevra que vous maîtrisez la situation

⇒ **IMPORTANT** : De H-90 minutes jusqu'au passage de votre D.C. de l'E.S. à la fin du déroulement de l'E.S. vous devez être constamment à l'écoute de votre radio et être en mesure de répondre aux appels

## 5. VERIFICATION DE VOTRE POSTE (P.K.)

Une fois votre véhicule positionné en sécurité, c'est-à-dire loin de la route de compétition, hors trajectoire, conformément à l'emplacement matérialisé sur le document (RTS) que vous a remis l'organisateur ou le responsable des commissaires,

Vous devrez après avoir enfilé votre tenue, au moment de disposer le matériel mis à votre disposition, effectuer une reconnaissance de votre zone d'action

A cette occasion, dans cette zone d'action, Il vous faudra contrôler :

- Que les chemins, routes et autres accès sont bien fermés par de la rubalise **ROUGE** (La remettre en place si celle-ci a été placée en attente, mal fixée ou malencontreusement arrachée)
- Que votre zone correspond en termes de signalétique à ce qui est mentionné dans le dossier sécurité, dont un extrait vous a été remis ;
- Que les zones autorisées au public sont bien matérialisées conformément au dossier sécurité

Une fois toutes ces opérations réalisées, que tout est en place et conforme aux Règles Techniques et de Sécurité, vous pourrez effectuer un essai radio.



## REGLES DE BASE



**SAUF CAS DE FORCE MAJEURE, A BIEN EVALUER, VOUS N'ETES PAS HABILE A STOPPER LES VOITURES**

Au contraire, vous devez tout mettre en œuvre pour faire passer les concurrents

Contrairement à d'autres disciplines du Sport Auto, l'usage des drapeaux est limité :

⇒ **1 drapeau JAUNE présenté AGITE**

⇒ **1 drapeau BLANC présenté AGITE (Voiture d'intervention ou auto au ralenti)**

⇒ **1 drapeau BLEU présenté AGITE pour les épreuves en boucle**



**IMPORTANT** : Le choix des moyens d'intervention éventuelle reste du **SEUL** ressort du directeur de course du rallye, lequel travaille en concertation avec le directeur de course délégué sur l'E.S.



**UN COMMISSAIRE NE POURRA ETRE TENU POUR RESPONSABLE D'UN EVENEMENT DECOULANT DE LA SEULE RESPONSABILITE DU DIRECTEUR DE COURSE SAUF SI CELUI-CI NE RESPECTE PAS LES CONSIGNES ET LES ORDRES DE LA DIRECTION DE COURSE**

En conséquence, il est conseillé **FORTEMENT** de ne pas prendre de responsabilité à ce niveau, car en cas d'erreur ou de mauvaise appréciation, celle-ci pourrait se trouver engagée

⇒ En cas d'incident, sensibiliser les personnes non habilitées de ne pas intervenir et à demeurer dans la zone autorisée

### **1. VOITURE EN PANNE ou SORTIE DE ROUTE SANS GRAVITE, AUX ENVIRONS DE VOTRE P.K.**

Prévenez le PC en faisant un point de situation (Votre n° de P.K., n° du concurrent...etc.)

- Mettez en place la signalisation (drapeau JAUNE)
- Demandez au concurrent de mettre en place son triangle de sécurité,



⇒ **Règlementairement, celui-ci doit être disposé à 50 mètres au moins en amont de la voiture arrêtée, afin d'avertir les concurrents suivants**

- **UNIQUEMENT** si l'équipage décide d'abandonner, récupérer le carnet de bord. En aucun cas, vous ne pouvez le contraindre.

**APRES UN ARRÊT, VEILLEZ A NE PAS LAISSER REPARTIR UN EQUIPAGE SANS AVOIR VERIFIE**

⇒ **QU'IL SE SOIT SANGLE, GANTE**

⇒ **LE SYSTEME DE RETENUE DES CASQUES (HANS) CORRECTEMENT EN PLACE**

### **2. VOITURE ARRÊTÉE, GENE**

- Procédez comme ci-dessus
- Prévenez rapidement la D.C. de l'E.S. qui informera les concurrents suivants
- Si l'arrêt doit se prolonger, car nécessite une intervention de l'équipage, demander au co-pilote de disposer le triangle de signalisation



⇒ **Règlementairement, celui-ci doit être disposé à 50 mètres au moins en amont de la voiture arrêtée, afin d'avertir les concurrents suivants**

En aucun cas, les concurrents suivants ne doivent être arrêtés, **TANT QU'UN PASSAGE RESTE POSSIBLE, MEME AU RALENTI, MEME PAR LES ACCOTEMENTS**

- Tentez de faire garer la voiture du mieux possible

**TANT QU'UN PASSAGE, MÊME AU RALENTI, DEMEURE POSSIBLE, LA « SPECIALE » NE SERA PAS STOPPEE POUR FAIRE INTERVENIR LA DEPANNEUSE**

### **3. VOITURE BLOQUE VRAIMENT L'E.S.**

- Avertissez le PC en communiquant un point de situation sur ce que vous voyez (Votre n° de P.K., n° de la voiture, état de l'équipage, risque d'incendie...)
- Mettez en place la signalisation (drapeau JAUNE)
- Faites disposer le triangle de signalisation
- Essayez de dégager l'auto, avec les moyens à votre disposition et éventuellement avec l'aide de l'équipage et équipages suivants, bloqués

- Noter les numéros des voitures qui ont été arrêtées, les faire repartir aussitôt que possible et après autorisation du D.C. de l'É.S.
- Si impossibilité de dégager la route (cas exceptionnel), prévenez de D.C. de l'É.S. et/ou P.C. et appliquez les consignes communiquées par la D.C

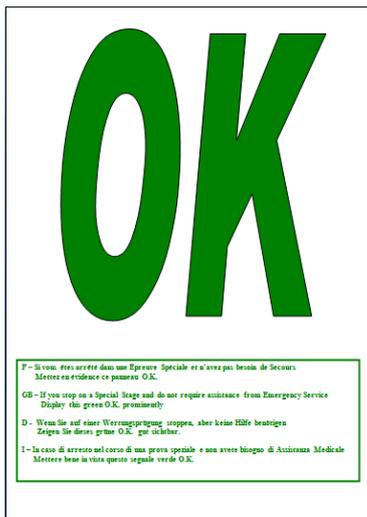


#### 4. ACCIDENT - OCCUPANTS BLESSES

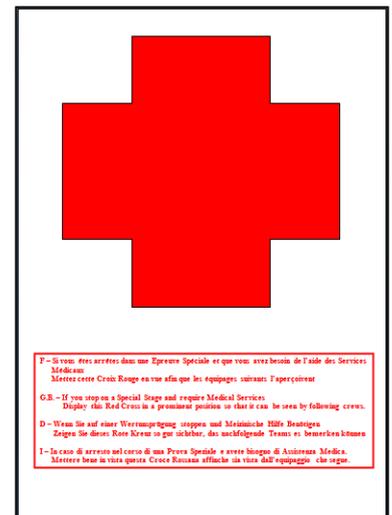
- Mettez en place la signalisation (drapeau JAUNE)
- Prévenez le départ de l'ES, calmement, en faisant un point de situation sur ce que vous voyez (n° de votre P.K., n° de la voiture...)
- Evaluer visuellement la gravité, selon vous, des blessures.
  - Blessure grave, blessure légère
  - Conscient (ou non)
  - Parle, bouge, yeux ouverts, respire...
  - Sans oublier d'indiquer qui est blessé
  - La nature du choc (Arbre, talus, Choc frontal, latéral, tonneaux...)
  - Risque d'incendie

- Ne pas stopper l'épreuve, vous n'en avez pas le droit.
- Suivre attentivement les directives du D.C. Il vaut mieux que les concurrents aillent vers la fin de l'É.S. pour faciliter l'accès des secours vers le lieu de l'accident
- Si les blessures ne sont que légères ou superficielles, informez les concurrents qu'ils seront vus par le médecin de l'É.S. après le passage du véhicule balai
- Ne vous laissez pas influencer par des « éléments extérieurs »

**NB** : Chaque voiture occupée par des concurrents aura à son bord une **croix ROUGE** et un **signe OK VERT**. La présence d'une lampe de poche est également recommandée.



- ⇒ En cas d'accident nécessitant des soins médicaux urgents, la **croix ROUGE** devra, si possible être montrée immédiatement aux voitures suivantes et à tout hélicoptères qui tenterait d'intervenir.
- ⇒ En cas d'accident ne nécessitant pas une intervention médicale immédiate, le **signe OK** devra être clairement montré par un membre d'équipage aux voitures suivantes et à tout hélicoptère qui tenterait d'intervenir
- ⇒ Si l'équipage quitte la voiture, le **signe OK** devra être affiché clairement visible des autres concurrents



#### 5. SPECTATEUR(S) BLESSE(S)

- Prévenez la D.C. de l'ES en faisant un rapide état des lieux, tout en conservant votre calme
- La signalisation doit être mise en place (Drapeau JAUNE et triangle de signalisation)
- L'équipage qui a causé les blessures doit être maintenu sur place, dans l'attente de la décision de la D.C. et des Autorités
- La voiture doit demeurer sur place, dans la mesure du possible
- Prenez quelques photos de la situation

**TENTEZ DE PRENDRE DES PHOTOS DE LA POSITION DE LA VOITURE AU MOMENT DE L'ÉVÉNEMENT  
CETTE MESURE EST IMPORTANTE DANS LE CADRE DE L'ENQUÊTE, CAR SOUVENT :**

- ⇒ **L'ÉQUIPAGE AURA TENDANCE A MINIMISER**
- ⇒ **LES SPECTATEURS AURONT TENDANCE A EXAGERER**

- Essayez de délimitez un périmètre de sécurité, afin d'empêcher tout « curieux » d'approcher.
- Ne vous laissez pas influencer par des « éléments extérieurs »

## 6. DEPANNAGE

Lorsqu'un concurrent s'arrête ou est accidenté à proximité de votre poste, vous allez très certainement subir des pressions de cet équipage qui estimera que :

- ⇒ Sa voiture se trouve en trajectoire
- ⇒ Qu'il est nécessaire de stopper l'E.S.
- ⇒ Qu'il faut la dégager en faisant venir une dépanneuse.

Il faut savoir que ce type de dépannage se négocie financièrement de gré à gré avec le dépanneur local, si le concurrent ne possède pas de moyens propres d'enlèvement.

- ❖ L'obligation d'un organisateur (c'est écrit dans le France-Auto) est de prévoir une dépanneuse pour :

⇒ **DEGAGER LA ROUTE DE COURSE OBSTRUEE, PAS LES BAS COTES**

- Toutefois, l'auto doit être signalée (triangle, drapeau).



## 7. LE RAPPORT

Dans tous les cas, vous devez rédiger des rapports précis et circonstanciés. Pour cela, utilisez les rapports donnés par l'organisation.

- ⇒ Ce rapport doit comporter votre nom, n° de licence, votre n° de poste, l'heure (d'où importance de l'horloge parlante)
- ⇒ Essayez de noter les identités des tiers lésés (adresse et n° de téléphone)
- ⇒ Notez tous les incidents intéressant l'Organisation, survenus durant l'épreuve :
  - Dégradation sur murs, route, poteaux...
  - Incidents avec riverains
  - Matériel divers utilisé et/ou en panne
- ⇒ En cas d'accident grave, tenez-vous à la disposition de la D.C.

## 8. DISTRIBUTION / RESTITUTION DU MATERIEL

Au terme de votre mission :

- ⇒ La D.C. vous ayant donné l'autorisation de quitter votre poste, avant de partir, ayez le geste « écolo »  
Laissez l'endroit dans l'état où vous l'avez trouvé en arrivant
- ⇒ N'oubliez pas également de restituer le matériel qui vous a été mis à disposition suivant les modalités fixées par l'organisateur, lors du briefing



# LES SPECTATEURS

## 1. ZONES AUTORISEES AUX SPECTATEURS

Les zones autorisées sont délimitées à des distances de sécurité définies par l'organisateur technique.

- Elles doivent être adaptées à la topographie du site.
- Elles sont indiquées aux spectateurs dans les publications préalables au rallye (presse, programmes, ...) et localement par des panneaux informateurs situés entre les aires de stationnement et les zones autorisées au public.
  - ⇒ **Elles sont délimitées par du rubalise VERT ou du filet VERT**

La délimitation de ces zones, tient notamment compte :

- De la position de chaque zone par rapport à la trajectoire prévisible des voitures de course,
- De leur vitesse à l'abord et tout au long de cette zone
- De la topographie du terrain sur lequel celle-ci sera établie

**EX** : Une zone spectateur ne sera pas installée en pleine trajectoire, en bordure de route et sur un terrain plat

Ces zones sont clairement identifiées et délimitées notamment le long de la route de course.

De plus ces zones doivent être facilement accessibles (pour ne pas faire renoncer), leur emplacement clairement signalé

## 2. ZONES INTERDITES AUX SPECTATEURS

L'organisateur technique utilise de la rubalise **ROUGE** ou du grillage **ROUGE** pour :

⇒ **IDENTIFIER ET PRECISER LES ZONES REPUTEE PARTICULIEREMENT DANGEREUSE**

Plus particulièrement, il s'agit des :

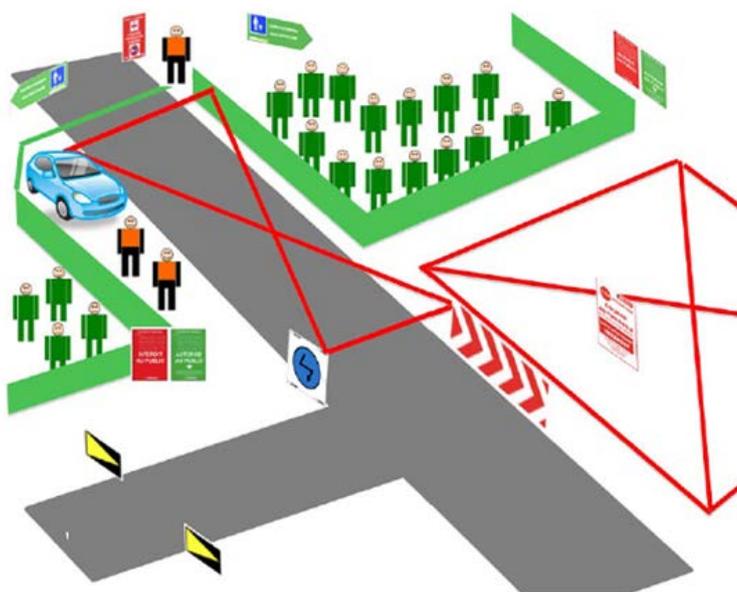
- Zones d'intersection avec les épreuves spéciales
- Des reliefs d'épreuves spéciales entraînant un saut des voitures en compétition
- Des Départs/Arrivées d'épreuves spéciales
- Des zones de freinage et des zones extérieures aux courbes

Dans les sections du parcours présentant un danger particulier :

- Des panneaux sont également mis en place, même en l'absence de tout point d'accès
- Une signalisation renforcée doit être mise en place.

⇒ **LE BALISAGE DOIT ÊTRE CONFORME A LA CHARTE DES ELEMENTS DE SECURITE RALLYE**

**TOUTES LES ZONES, AUTRES QUE LES ZONES AUTORISEES, DOIVENT ETRE CONSIDEREES COMME INTERDITES**



### REGLE n°1 :

Dans une intersection, le public est tenu **LARGEMENT** à l'écart du risque de sortie de route par du « tout droit ».

Le public ne doit en aucune façon se trouver dans l'axe de la route de course, ni au niveau de celle-ci

Une exception cependant tolérée :

⇒ La présence sur un talus suffisamment haut et vertical)

### REGLE n°2 :

Dans une intersection, le public est **LARGEMENT** tenu à l'écart du risque d'erreur de direction.

Pour cela il n'est jamais installé en limite d'intersection sur une route ne devant pas être empruntée, mais toujours largement en retrait, et toujours derrière d'une rubalise **VERTE**.

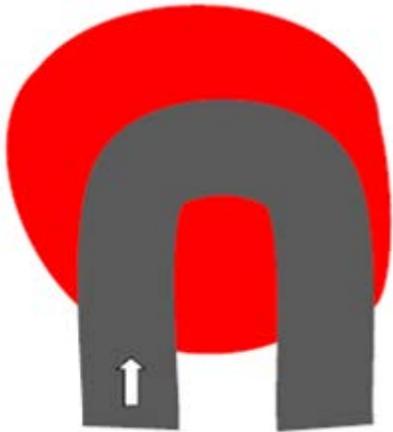
## 1. UN DERNIER MOT CONCERNANT LES SPECTATEURS

- Pour leur sécurité (et la vôtre), ne laissez pas les spectateurs s'approcher de la route de course, de s'installer dans des zones dangereuses ou envahir votre espace vitale.
- Demandez-leur fermement de partir.... Mais toujours avec courtoisie
- N'hésitez pas à leurs rappeler les consignes de sécurité.
- Si de par leur situation, vous estimez que des spectateurs récalcitrants se trouvent en danger, prévenez la D.C. qui prendra les mesures appropriées
- Si l'organisateur vous en a mis à disposition, distribuez les tracts d'information et de mise en garde.

## 2. LES AUTRES ZONES A TRES HAUT RISQUES

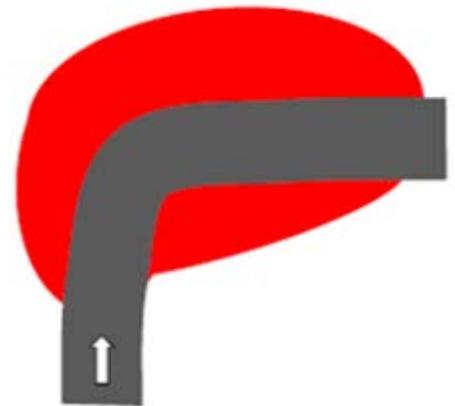
L'intersection ayant été traitée précédemment, voici les 3 autres zones à très haut risques les plus fréquemment rencontrées.

**Attention certaines peuvent aussi se combiner entre elles :** Intersection en épingle ou saut en courbe



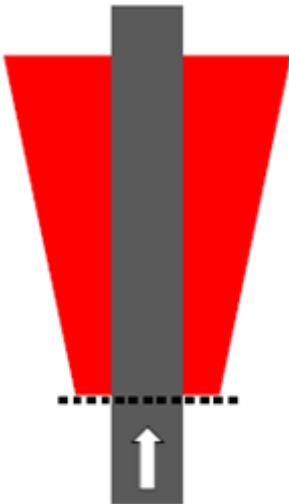
### 2.1. L'ÉPINGLE :

Le virage en épingle est caractérisé par une zone à très hauts risques allant de la zone de freinage en entrée jusqu'à la remise en ligne en sortie, intérieur compris. Attention au très fréquent retour vers l'intérieur à la ré-accelération



### 2.2. LA COURBE :

Le virage en courbe comprend une zone à très hauts risques à l'extérieur depuis la zone de freinage pouvant aller très loin en sortie. Il en sera de même pour la partie inférieure moins profonde, mais pouvant être longue également



### 2.3. LE SAUT (ou JUMP) :

La zone à très hauts risques d'un saut débute dès la bosse s'amplifie à partir de la zone de réception et se prolonge bien au-delà de celle-ci. Plus la vitesse sera élevée, plus la zone devra être allongée et élargie

**NB :** Il va de soi, que laisser des spectateurs s'installer dans ces zones seraient totalement déraisonnables....





LE SUJET VOUS INTERESSE ET VOUS SOUHAITEZ EN CONNAITRE PLUS...

NOUS VOUS INVITONS A LIRE :

- ✓ LE REGLEMENT STANDARD « RALLYE »,
- ✓ LES REGLES TECHNIQUES DE SECURITE « RALLYE »

TELECHARGEABLE DEPUIS LE SITE : [www.ffsa.org](http://www.ffsa.org)

