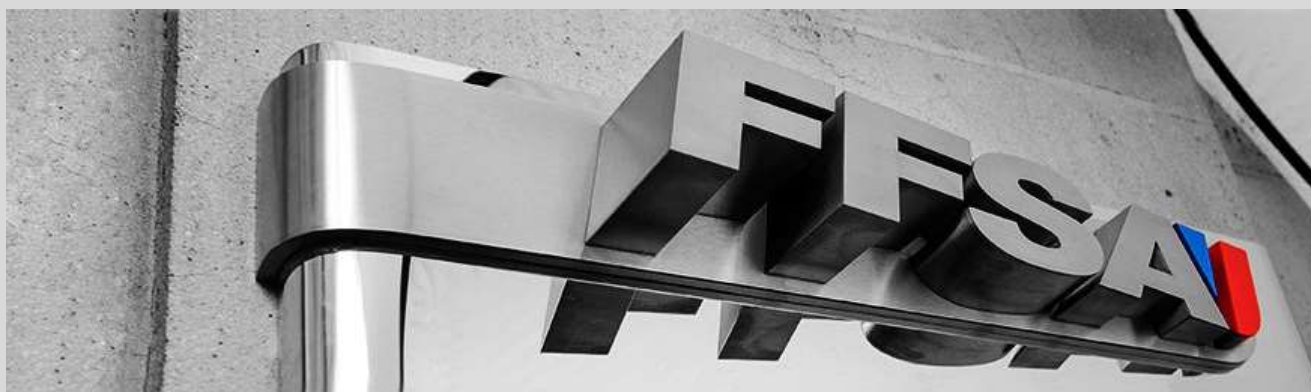


2022

MANUEL FORMATION COMMISSAIRE[®]

4-RALLYE



SOMMAIRE

UN PEU DE VOCABULAIRE	PAGE 03
RAPPEL DE SIGNALISATION	PAGE 06
ROLE & DEVOIR DU COMMISSAIRE EN POSTE	PAGE 08
COMMISSAIRE « A » - RALLYE	PAGE 08
PRESCRIPTIONS GENERALES	PAGE 08
AUTRES PANNEAUX IMPLANTES SUR L'E.S.	PAGE 17
PANNEAUX ZONES SPECTATEURS	PAGE 18
BRIEFING COMMISSAIRES	PAGE 19
IMPLANTATION DU POSTE (P.K.) SUR L'ES	PAGE 19
DURANT L'ES	PAGE 20
MESSAGES RADIO	PAGE 23
ZONES SPECTATEURS	PAGE 26



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



VOCABULAIRE

* Même si souvent, cela peut paraître rébarbatif, il est important d'apprendre le vocabulaire, afin que chacun puisse parler le même langage et se comprendre

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 2018			
CH 00B PORTICCIO	DISTANCE	Section	
CH 01 X GUARDIALE	24,23 Km	SECTION 1	
E. SPECIALE	Moyenne	TEMPS	
	Km	48.46 Km/h	00 à 30
DISTANCE	DIRECTION	INFORMATION	km
0,00	0,00	Sortie Assistance	24,23
2,72	2,72	ASACCIO	25,51
3,15	0,43	BARTONE	21,08
4,11	0,96	BARTONE	20,12
9,75	5,64	BOMFACO	14,48

ASACC TOUR de CORSE

Rallye de PORTICCIO - MARE à MACHIA 2018			
CH 00B PORTICCIO	DISTANCE	Section	
CH 01 X GUARDIALE	24,23 Km	SECTION 1	
E. SPECIALE	Moyenne	TEMPS	
	Km	48.46 Km/h	00 à 30
DISTANCE	DIRECTION	INFORMATION	km
18,84	1,19	CAIRO	53,29
11,88	0,95	BARTONE	12,34
18,52	6,63	Auberge du Col St Georges	5,71
20,07	1,55	BARTONE	4,16
22,48	2,41	GUARDIALE BIANCO	1,75

ASACC TOUR de CORSE

Rallye de PORTICCIO - MARE à MACHIA 2018			
CH 00B PORTICCIO	DISTANCE	Section	
CH 01 X GUARDIALE	24,23 Km	SECTION 1	
E. SPECIALE	Moyenne	TEMPS	
	Km	48.46 Km/h	00 à 30
DISTANCE	DIRECTION	INFORMATION	km
23,73	1,25		0,50
24,23	0,50	ARRIVEE LANCEE CH 1 3 5	0,00
24,23	0,00	80 mètres Départ ES 1 3 5	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 RALLYE

N° de course
N°

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

NOTE IMPORTANTE

Les agents ou fonctionnaires qui constatent 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 1955) que les agents de la surveillance de la circulation routière inscrivent sur un carnet à feuilles détachables, dont chaque conducteur doit être muni, les infractions graves relevées à l'endroit 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 conducteur en infraction soit indiscutablement établie et les lieux et heures parfaitement précisés
- Les faits reprochés ne soient pas susceptibles d'interprétations diverses.

1 ^{re} infraction	1 ^{er} feuillet détaché	Casse à cocher
Pénalisation :	AMENDE DE 140 €	<input type="checkbox"/>
2 ^e infraction	2 ^e feuillet détaché	<input type="checkbox"/>
Pénalisation :	PENALITE 5 mn	<input type="checkbox"/>
3 ^e infraction	3 ^e feuillet détaché	<input type="checkbox"/>
Pénalisation :	MISE HORS COURSE	<input type="checkbox"/>

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 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 : Heures :

Lieu :

Observations :

Service verbalisateur :

PC Course prévue le : à

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 SIGNALIETIQUE : 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		Véhicule utilisé pour les reconnaissances		
N° d'Ordre		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^{er} 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 REPUTEES 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.

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

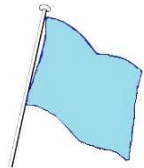


DRAPEAU JAUNE

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**



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
- Chasuble
- Montre / Smartphone
- Carnet - Stylo
- Coupe-sangle
- Chaussures montantes
- Lampe (Pour les épreuves nocturnes)
- 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.



ROLE & DEVOIR COMMISSAIRE EN POSTE - RTS RALLYE

Les commissaires occupent les postes qui leur sont désignés par le directeur de course, conformément au plan attesté par l'organisateur technique. Dès l'ouverture de la compétition, 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 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 constaté 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 à la suite des 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.

COMMISSAIRE « A » - RALLYES

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.



PRESCRIPTIONS GENERALES

LES CONTROLES - DISPOSITION GENERALE

- 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 début 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.
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 FERME**".
- La durée de l'arrêt dans toute zone de contrôle ne devra pas excéder le temps nécessaire aux opérations de contrôle
- Il est strictement interdit, sous peine de disqualification :
 - De pénétrer dans une zone de contrôle par une direction autre que celle prévue par l'itinéraire du rallye.
 - De retraverser ou de repénétrer dans une zone de contrôle lorsque le carnet a déjà été pointé à ce 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 peuvent leur communiquer aucune information sur cette heure idéale de pointage.
- Les postes de contrôle commenceront à fonctionner 15 minutes avant l'heure idéale de passage du premier équipage.
Sauf décision contraire du Directeur de Course, ils cesseront d'opérer 15 minutes après l'heure idéale du dernier concurrent, augmentée du délai de mise hors course. Soit après le passage de la voiture à balais et ordre de fermeture par la DC
- Les équipages sont tenus de suivre les instructions du commissaire chargé de tout poste de contrôle, sous peine d'une pénalité pouvant aller jusqu'à la disqualification, prononcée à la discrétion des Commissaires Sportifs

1. CONTROLE HORAIRE

A ces contrôles, les commissaires en 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

* Installation

- Respecter l'emplacement déterminé par l'organisation (RTS, Marquages au sol, Instruction...)
- Respecter l'horaire de fin de mise en place
- Porter les signes distinctifs de votre fonction (Chasuble, badge...)
- Etudier le fonctionnement des extincteurs, les disposer judicieusement dans le périmètre du poste
- Tester les moyens de communication (Téléphone, radio...) mis à disposition



* distance réduite uniquement pour les Parcs d'assistance

* Rôle du Poste

- Inscrire l'heure de présentation (heure, minutes) sur le carnet de contrôle de l'équipage.
- Reporter l'heure sur le cahier de CH et faire émarger l'équipage.
- Si le secteur de liaison suivant ne débute pas une épreuve spéciale, l'heure de pointage inscrite sur le carnet de contrôle de l'équipage, constitue à la fois l'heure d'arrivée de fin de secteur de liaison et l'heure de départ du nouveau secteur de liaison.
- Toute inobservation relevée à l'encontre d'un équipage concernant les règles de procédures de pointage doit faire l'objet d'un rapport écrit à la Direction de Course.
- Transmettre les documents, à l'issue du contrôle, à la personne chargée de les récupérer (Voiture à damiers, ...)

* Pour les concurrents

- La procédure de pointage commence au moment où le véhicule franchit le panneau d'entrée de zone du C.H.
- Entre le panneau d'entrée de zone et le poste de contrôle, il est interdit à l'équipage de s'arrêter ou d'adopter une allure anormalement lente.
- Il est strictement interdit, sous peine de disqualification :
 - De pénétrer dans une zone de contrôle par une direction autre que celle prévue par l'itinéraire du rallye.
 - De retraverser ou de repénétrer dans une zone de contrôle lorsque le carnet a déjà été pointé à ce contrôle.
- 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. 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
- 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 équipages ont interdiction de se doubler entre le poste de contrôle et la fin de la zone.

* Règlementation

- L'heure idéale de pointage est obtenue en additionnant le temps accordé pour parcourir le secteur de liaison, à l'heure de départ de ce secteur, temps exprimés en minutes.
- L'équipage n'encourt aucune pénalisation pour 'avance' si l'heure d'entrée du véhicule dans la zone de contrôle correspond au déroulement de la minute idéale de pointage ou de celle qui la précède.
- L'équipage n'encourt aucune pénalisation pour 'retard' si l'heure de présentation du carnet de contrôle au commissaire en poste correspond au déroulement de la minute idéale de pointage.
 - Ex : Un équipage devant passer au C.H. à 18 h 58 mn sera considéré à l'heure, si le pointage s'effectue entre 18 h 58 mn 00 sec et 18 h 58 mn 59 sec.
- Aux C.H de fin d'étape, les équipages sont autorisés à pointer en avance sans encourir de pénalité. (Sauf cas contraire spécifié dans le règlement particulier).
- Seuls les officiels en poste et/ou les membres des équipages peuvent pousser une voiture de compétition à l'entrée d'un CH

NB : Toute inobservation relevée à l'encontre d'un équipage concernant les règles de procédure de pointage ci-dessus définies (et notamment le fait de pénétrer dans la 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 du contrôle, d'un rapport écrit immédiatement retransmis au directeur de course.



2. HEURE 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

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 commissaire en 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. De plus 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.

3. CONTROLE DE PASSAGE

* Installation

- Respecter l'emplacement déterminé par l'organisation (RTS, Marquages au sol, Instruction...)
- Respecter l'horaire de fin de mise en place
- Porter les signes distinctifs de votre fonction (Chasuble, badge...)
- Etudier le fonctionnement des extincteurs, les disposer judicieusement dans le périmètre du poste
- Tester les moyens de communication (Téléphone, radio...)



* Pour les concurrents

- Les équipages peuvent passer à ce contrôle dans n'importe quel ordre.
- Les équipages ne doivent impérativement traverser la zone de contrôle qu'une seule fois et dans le sens de l'épreuve.
- L'équipage ne descend pas du véhicule.

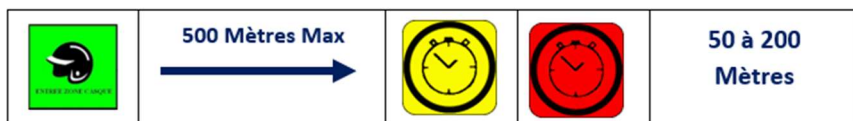
* Rôle du poste

- Apposer une marque d'identification (tampon), prévue par l'organisation, sur le carnet de contrôle de l'équipage, à l'emplacement prévu, mais sans mentionner l'heure de passage.
- Tenir un cahier de C.P et éventuellement faire émarger les équipages.
- Transmettre les documents, à l'issue du contrôle, à la personne chargée de les récupérer (Voiture à damiers, ...)

4. CONTROLE HORAIRE - DEPART EPREUVE SPECIALE

* Installation

- Respecter l'emplacement déterminé par l'organisation (RTS, Marquages au sol, Instruction...)
- Respecter l'horaire de fin de mise en place
- Porter les signes distinctifs de votre fonction (Chasuble, badge...)
- Etudier le fonctionnement des extincteurs, les disposer judicieusement dans le périmètre du poste
- Tester les moyens de communication (Téléphone, radio....) mis à disposition



* Pour les concurrents

- Se reporter aux prescriptions générales contrôles.
- Se reporter aux prescriptions générales du contrôle horaire.
- Après son pointage au C.H. l'équipage doit se rendre immédiatement au départ de l'épreuve spéciale.

* Rôle du Poste

- Inscrire l'heure de présentation (heure, minutes) sur le carnet de contrôle de l'équipage.
- Inscrire l'heure théorique de départ (heure, minutes) sur le carnet de contrôle de l'équipage (Heure de pointage plus **3 minutes**).
- Reporter les heures sur le cahier de Contrôle Horaire et faire émarger l'équipage.
- Tenir informé le Directeur de l'Epreuve Spéciale.
- Transmettre les documents, à l'issue du contrôle, à la personne chargée de les récupérer (Voiture à damiers, ...)

* Règlements

Dans la zone, en cas de pneumatique dégonflé, il sera octroyé à l'équipage concerné un temps maximum de **5 minutes** supplémentaires, sans pénalisation.

Après réparation, l'heure de départ qui lui sera affectée devra respecter, avec l'équipage qui le précède, l'intervalle auquel lui donne droit son classement ou sa priorité.

5. CONTROLE HORAIRE - DEPART EPREUVE SPECIALE - INTERRUPTION D'EPREUVES



* Interruption d'épreuve

- Informer les équipages.
- Remonter la file d'attente des équipages, (CH volant) en déplaçant les panneaux, même hors zone, afin de pointer chaque équipage.
- Inscrire l'heure de pointage (heure, minutes) sur le carnet de contrôle de l'équipage :
 - Si l'équipage pointe en avance inscrire son heure idéale,
 - Si l'équipage pointe en retard inscrire son heure de pointage,
- Reporter l'heure sur le cahier de contrôle horaire et faire émarger l'équipage.
- Aucune heure théorique de départ ne sera inscrite.
- Les équipages ont interdiction de se doubler entre le C.H et le départ.
- Dès qu'il pénètre dans la zone modifiée, l'équipage se trouve en régime de **parc fermé**.

* Reprise de l'épreuve

- Informer les équipages.
- Dès que la file d'attente a dégagé la zone de contrôle, le CH reprend le cours normal de son travail.

* Annulation de l'épreuve

- Informer les équipages.
- Inscrire l'heure de pointage (heure, minutes) sur le carnet de contrôle de l'équipage.
- Reporter l'heure sur le cahier de contrôle horaire et faire émarger l'équipage.
- Aucune heure théorique de départ ne sera inscrite.

6. DEPART EPREUVE SPECIALE

* Installation

- Respecter l'emplacement déterminé par l'organisation (RTS, Marquages au sol, Instruction...)
- Respecter l'horaire de fin de mise en place
- Porter les signes distinctifs de votre fonction (Chasuble, badge...)
- Etudier le fonctionnement des extincteurs, les disposer
- Tester les moyens de communication (Téléphone, radio...) mis à disposition



* Pour les concurrents

- Les équipages ont interdiction de se doubler entre le C.H et le Départ.
- Port obligatoire d'une combinaison et du casque homologué pour l'équipage, (déjà enfilé dès pénétration dans la zone de départ) gants obligatoires pour le pilote, 'Hans' et harnais bouclé et serré.
- Le départ est donné arrêté, moteur obligatoirement en marche

* Rôle du poste

- Inscrire, sur le carnet de contrôle de l'équipage, l'heure réelle (Heure, minutes) de départ, en vérifiant que l'équipage a bien eu 3 minutes minimum entre le CH et l'heure de départ.

⇒ **Vérifier l'équipage : Casques attachés, harnais bouclés et serrés, gants pour le pilote, vitres remontées.**

- Tenir le cahier de départ.
- Les équipages partent au minimum de minute en minute aux ordres du chronométrateur (sauf cas particulier précisé par la Direction de course).
- Tenir informée la direction de course.
- Transmettre les documents, à l'issue de l'épreuve, à la personne chargée de les récupérer (Voitures à damiers, ...)

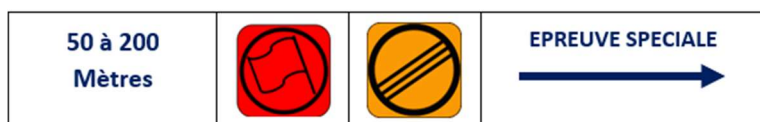
* Règlements

L'équipage qui ne peut présenter son véhicule avec le moteur en marche ou qui ne démarre pas dans les 20 secondes suivant le signal de départ est mis immédiatement hors course par le directeur de course

En cas de retard de la part de l'équipage le commissaire en poste inscrira une nouvelle heure, le départ sera alors considéré comme un retard enregistré sur le secteur de liaison avec effet immédiat et déplacée sans délai.

Le départ d'une épreuve spéciale, à l'heure indiquée sur le carnet de contrôle, ne pourra être retardé par le commissaire en poste à ce départ qu'en cas de force majeure.

7. DEPART EPREUVE SPECIALE - INTERRUPTION D'EPREUVE



* Interruption d'épreuve

- Informer les équipages.
- Les équipages se trouvent en régime de **parc fermé**

* Reprise de l'épreuve

- Informer les équipages.
- Reprendre le cours normal du travail.
- Inscrive, sur le carnet de contrôle de l'équipage, l'heure réelle (Heure, minutes) de départ, en vérifiant que l'équipage a bien eu 3 minutes minimum entre le CH et l'heure de départ.

⇒ **Vérifier l'équipage : casques attachés, harnais bouclés et serrés, gants pour le pilote, vitres remontées.**

- Aucune heure théorique de départ ne sera inscrite.

8. ANNULATION DE L'EPREUVE

- Informer les équipages que l'épreuve spéciale est annulée.
- Epreuve effectuée en liaison **en conservant le temps imparti du secteur de liaison** :
 - Inscrire, sur le carnet de contrôle de l'équipage, l'heure réelle (Heure, minutes) de départ.
 - Reporter l'heure sur le cahier de départ et faire émarger l'équipage.
 - L'intervalle entre deux équipages est donné par la direction de course.
- Epreuve effectuée en liaison **en modifiant le temps imparti du secteur de liaison** :
 - Inscrire, sur le carnet de contrôle de l'équipage, l'heure réelle (Heure, minutes) de départ.
 - Modifier sur le carnet de contrôle de l'équipage le temps imparti.
 - Reporter l'heure sur le cahier de départ.
 - L'intervalle entre deux équipages est donné par la direction de course.

9. ARRIVEE LANCEE - EPREUVE SPECIALE

* Installation

- Respecter l'emplacement déterminé par l'organisation (RTS, Marquages au sol, Instruction...)
- Respecter l'horaire de fin de mise en place
- Porter les signes distinctifs de votre fonction (Chasuble, badge...)
- Etudier le fonctionnement des extincteurs, les disposer judicieusement dans le périmètre du poste
- Tester les moyens de communication (Téléphone, radio...) mis à disposition



* Pour les concurrents

- L'arrivée est jugée lancée.
- Les équipages ont interdiction de s'arrêter entre le panneau d'arrivée jaune et le Point Stop.
- Dans la zone de contrôle, les équipages ont interdiction de faire marche arrière.
- Dès qu'ils pénètrent dans la zone, les équipages se trouvent en régime de **parc fermé**

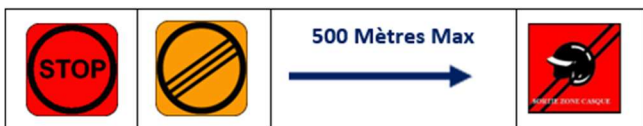
* Rôle du poste

- Pointer les équipages dès qu'ils franchissent la ligne d'arrivée.
- Transmettre au Point Stop, au fur et à mesure des passages, le numéro des équipages et leurs heures respectifs d'arrivée (Heure, minutes, secondes, dixièmes), donné par le chronomètreur.
- Tenir le cahier d'arrivée lancée.
- Contrôler, autant que possible, qu'aucun équipage ne se double entre l'arrivée Lancée et le point stop (zone de décélération).
- Tenir informée la direction de course.
- Transmettre les documents, à l'issue de l'épreuve, à la personne chargée de les récupérer (Voiture à damiers, ...)

10. POINT STOP

* Installation

- Respecter l'emplacement déterminé par l'organisation (RTS, Marquages au sol, Instruction...)
- Respecter l'horaire de fin de mise en place
- Porter les signes distinctifs de votre fonction (Chasuble, badge...)
- Etudier le fonctionnement des extincteurs, les disposer
- Tester les moyens de communication (Téléphone, radio...) mis à disposition



*** Pour les Concurrents**

- Les équipages ont interdiction, entre l'arrivée lancée et le point stop (zone de décélération) : de se doubler, de s'arrêter, de reculer.
- Dès qu'ils pénètrent dans la zone, les équipages entre en régime de parc fermé.
- Les équipages doivent impérativement s'arrêter au poste de contrôle.
- Les équipages doivent quitter la zone dès que les formalités sont terminées.
En tenant compte de retirer leurs casques avant la fin de zone 'Casque'

*** Rôle du poste**

- Récupérer les informations (temps) transmises par l'Arrivée Lancée.
- Inscrire, sur le carnet de contrôle de l'équipage, l'heure (Heure, minutes, secondes, dixièmes) de passage à l'Arrivée Lancée, ainsi que le calcul du temps réalisé pour l'épreuve chronométrée. (L'heure de départ est inscrite sur le carnet de contrôle)
- Tenir le cahier du point stop.
- Transmettre au PC temps (téléphone, radio, ...), dans l'ordre de passage, les heures et temps réalisés par les équipages.
- Tenir informée la direction de course.
- Tenir à jour le panneau d'information temps s'il existe.
- Transmettre les documents, à l'issue de l'épreuve, à la personne chargée de les récupérer (Voiture à damiers, ...)

*** Règlementation**

En cas de non-transmission des temps entre l'arrivée lancée et le point stop, le commissaire apposera sa signature sur le carnet de contrôle de l'équipage à l'emplacement prévue pour l'inscription de l'heure et du temps d'arrivée

11. CONTROLE HORAIRE - ENTREE PARC DEPART

*** Installation**

- Respecter l'emplacement déterminé par l'organisation (RTS, Marquages au sol, Instruction...)
- Respecter l'horaire de fin de mise en place
- Porter les signes distinctifs de votre fonction (Chasuble, badge...)
- Etudier le fonctionnement des extincteurs, les disposer judicieusement dans le périmètre du poste
- Tester les moyens de communication (Téléphone, radio...) mis à disposition



*** Pour les Concurrents**

- Se reporter aux prescriptions générales des contrôles.
- Se reporter aux prescriptions générales contrôle horaire.
- Se reporter aux prescriptions générales parc fermé.

Les voitures se trouvent en régime de **parc fermé** :

- Dès leur entrée dans un parc de départ, de regroupement, ou de fin d'étape,
- Dès leur entrée dans une zone de contrôle,
- Dès leur arrivée à la fin du rallye et ce jusqu'au départ de celui-ci.

*** Rôle du poste**

- Récupérer la fiche de convocation de l'équipage (si elle existe).
- Vérifier que le véhicule porte les marques d'identification obligatoires (N° portière, plaque rallye, ...)
- Inscrire sur le cahier de contrôle horaire l'heure (Heure, minutes) d'entrée en parc et faire émarger l'équipage ou son représentant.
- Ranger les véhicules.
- Veiller à ce que n'importe quel véhicule puisse partir sans être gêné par un autre véhicule.
- Veiller à ce que les équipages ne procèdent à aucune intervention, réparation ou ravitaillement, sur le véhicule.
- Interdire le Parc à toute personne sauf aux officiels de l'épreuve devant y assurer une fonction.
- Tenir informée la direction de course.
- Transmettre les documents, à l'issue du contrôle, à la personne chargée de les récupérer (Voiture à damiers, ...)

12. CONTROLE HORAIRE - SORTIE PARC DEPART



* Rôle du Poste

Veiller à ce que n'importe quel véhicule puisse partir sans être gêné par un autre véhicule.

Veiller à ce que les équipages ne procèdent à aucune intervention, réparation ou ravitaillement, sur le véhicule. (Sauf cas particulier prévu par la réglementation).

Interdire le Parc à toute personne sauf aux officiels de l'épreuve devant y assurer une fonction

Tenir informée la Direction de Course

Transmettre les documents, à l'issue du contrôle, à la personne chargée de les récupérer (Voiture à damiers, ...)

13. CONTROLE HORAIRE - ENTREE PARC ARRIVEE

* Installation

-Respecter l'emplacement déterminé par l'organisation (RTS, Marquages au sol, Instruction...)

-Respecter l'horaire de fin de mise en place

-Porter les signes distinctifs de votre fonction (Chasuble, badge...)

-Etudier le fonctionnement des extincteurs, les disposer judicieusement dans le périmètre du poste

-Tester les moyens de communication (Téléphone, radio...) mis à disposition



* Pour les Concurrents

- Se reporter aux prescriptions générales des contrôles.
- Se reporter aux prescriptions générales contrôle horaire.
- Se reporter aux prescriptions générales parc fermé

* Rôle du Poste

- Inscrire, sur le carnet de contrôle de l'équipage, l'heure (Heure, minutes) d'entrée en parc (attention les équipages peuvent pointer en avance).
- Inscrire sur le cahier de contrôle horaire de l'équipage son heure d'entrée en parc et faire émarger l'équipage.
- Récupérer le carnet de contrôle de l'équipage ainsi que son carnet d'infraction.
- Ranger les véhicules.
- Veiller à ce que n'importe quel véhicule puisse partir sans être gêné par un autre véhicule.
- Veiller à ce que les équipages ne procèdent à aucune intervention, réparation ou ravitaillement, sur le véhicule.
- Interdire le parc à toute personne sauf aux officiels de l'épreuve devant y assurer une fonction.
- Surveiller le parc jusqu'à ce que la Direction de course et/ou le Collège déclare le parc ouvert (après un délai réclamation de 30 mn).
- Tenir informée la direction de course.
- Transmettre les documents, à l'issue du contrôle, à la personne chargée de les récupérer (Voiture à damiers, ...)

14. CONTROLE HORAIRE - SORTIE DE PARC

* Installation

-Respecter l'emplacement déterminé par l'organisation (RTS, Marquages au sol, Instruction...)

-Respecter l'horaire de fin de mise en place

-Porter les signes distinctifs de votre fonction (Chasuble, badge...)

-Etudier le fonctionnement des extincteurs, les disposer judicieusement dans le périmètre du poste

-Tester les moyens de communication (Téléphone, radio...) mis à disposition



* Pour les Concurrents

- Se reporter aux prescriptions générales des contrôles.
- Se reporter aux prescriptions générales contrôle horaire.
- Se reporter aux prescriptions générales parc fermé.
- Les équipages doivent partir à l'heure fixée par la direction de course

* Rôle du Poste

- Ne laisser entrer les équipages que dans les 10 minutes précédant leur heure de départ.
- Respecter l'ordre de départ déterminé par la direction de course.
- Donner à chaque équipage son carnet de contrôle, après y avoir inscrit son heure réelle de départ, ainsi que son carnet d'infraction.
- Reporter l'heure sur le cahier de CH et faire émarger l'équipage.
- Distribuer aux équipages les documents officiels qui peuvent vous avoir été confiés (additifs, communiqués, informations)
- Donner le départ à l'heure (dans la minute) inscrite sur le carnet de contrôle.
- Tout équipage se présentant avec plus de 15 minutes de retard par rapport à son heure idéale ne pourra plus prendre le départ

13. CONTROLE HORAIRE - ENTREE PARC DE REGROUPEMENT

* Installation

- Respecter l'emplacement déterminé par l'organisation (RTS, Marquages au sol, Instruction...)
- Respecter l'horaire de fin de mise en place
- Porter les signes distinctifs de votre fonction (Chasuble, badge...)
- Etudier le fonctionnement des extincteurs, les disposer judicieusement dans le périmètre du poste
- Tester les moyens de communication (Téléphone, radio...) mis à disposition



* Pour les Concurrents

- Se reporter aux prescriptions générales des contrôles.
- Se reporter aux prescriptions générales contrôle horaire.
- Se reporter aux prescriptions générales parc fermé

* Rôle du Poste

- Inscrire l'heure de pointage (heure, minutes) sur le carnet de contrôle de l'équipage.
- Reporter l'heure sur le cahier de contrôle horaire et faire émarger l'équipage.
- Conserver le carnet de contrôle de l'équipage.
- Donner à l'équipage un nouveau carnet de contrôle (ou fiche liaison) en prenant soin d'inscrire l'heure théorique de sortie du parc de regroupement et faire émarger l'équipage.
- Ranger les véhicules.
- Veiller à ce que n'importe quel véhicule puisse partir sans être gêné par un autre véhicule.
- Veiller à ce que les équipages ne procèdent à aucune intervention, réparation ou ravitaillement, sur le véhicule (sauf cas particulier prévu par la réglementation).
- Interdire le parc à toute personne sauf aux officiels de l'épreuve devant y assurer une fonction.
- Tenir informée la direction de course.
- Transmettre les documents, à l'issue du contrôle, à la personne chargée de les récupérer (Voiture à damiers ...)

14. CONTROLE HORAIRE - SORTIE PARC DE REGROUPEMENT



* Installation

- Respecter l'emplacement déterminé par l'organisation (RTS, Marquages au sol, Instruction...)
- Respecter l'horaire de fin de mise en place
- Porter les signes distinctifs de votre fonction (Chasuble, badge...)
- Etudier le fonctionnement des extincteurs, les disposer judicieusement dans le périmètre du poste
- Tester les moyens de communication (Téléphone, radio...) mis à disposition

* Pour les Concurrents

- Se reporter aux prescriptions générales des contrôles.
 - Se reporter aux prescriptions générales contrôle horaire.
 - Se reporter aux prescriptions générales parc fermé.
- Les équipages doivent partir à l'heure fixée par la direction de course.

* Rôle du Poste

- Ne laisser entrer les équipages que dans les 10 minutes précédant leur heure de départ.
- Si le parc dure moins de 15 minutes, les équipages peuvent rester à l'intérieure de celui-ci.
- Les équipages partent à l'heure idéale, dans l'ordre fixé par la direction de course.
- Donner à chaque équipage son carnet de contrôle, après y avoir inscrit son heure réelle de départ.
- Reporter l'heure sur le cahier de CH et faire émarger l'équipage.
- Donner le départ à l'heure (dans la minute) inscrite sur le carnet de contrôle.
- Tout équipage se présentant avec plus de 15 minutes de retard par rapport à son heure idéale ne pourra plus prendre le départ.
- Veiller à ce que n'importe quel véhicule puisse partir sans être gêné par un autre véhicule.
- Veiller à ce que les équipages ne procèdent à aucune intervention, réparation ou ravitaillement, sur le véhicule. (Sauf cas particulier prévu par la réglementation).
- Interdire le parc à toute personne sauf aux officiels de l'épreuve devant y assurer une fonction.
- Tenir informée la direction de course.
- Transmettre les documents, à l'issue du contrôle, à la personne chargée de les récupérer (Voiture à damiers, ...)

15. PARC FERME

Les voitures se trouvent en régime de **parc fermé** :

- dès leur entrée dans un parc de départ, de regroupement, ou de fin d'étape,
- dès leur entrée dans une zone de contrôle,
- dès leur arrivée à la fin du rallye, et ce jusqu'au départ de celui-ci.

* Réglementation

- Durant le régime de parc fermé, il est interdit de procéder à toute réparation ou ravitaillement.
- Dans le Parc fermé, la pose de housse ou de tout autre dispositif recouvrant la voiture est interdite.
- Le parc fermé est interdit à toute personne sauf aux officiels devant y assurer une fonction.
- Pour sortir d'un parc fermé, l'équipage est autorisé à pénétrer dans le parc **10 minutes** avant son heure de départ.
- Dans le cas d'un parc de regroupement ne durant pas plus de 15 minutes les équipages peuvent rester dans le parc.
- Seuls les officiels en poste et/ou les équipages peuvent pousser une voiture de compétition à l'entrée, à l'intérieur ou à la sortie d'un parc fermé.

NB : A l'intérieur d'un parc fermé, la mise en route des moteurs peut être effectuée au moyen d'une batterie extérieure (Sous contrôle d'un commissaire) qui ne peut être embarquée dans la voiture.

NB : Par exception, il est permis :

- à l'équipage (sous contrôle d'un commissaire) de changer, avec les moyens du bord, un pneu crevé ou endommagé.
- de procéder au changement du pare-brise, avec possibilité d'aide extérieure.

Les pirouettes ou figures diverses des voitures sont interdites.

Après avoir stationné sa voiture, l'équipage doit obligatoirement couper le moteur et quitter immédiatement le parc fermé.



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, 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 ZONES SPECTATEURS

Panneau : Information Course Automobile	Panneau de signalisation : 20 cm x 30 cm	
Panneau double : Zones Interdite ou Autorisée au Public	Panneau de signalisation : 20 cm x 30 cm	
Panneau : « Zone interdite au public » est disposé 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

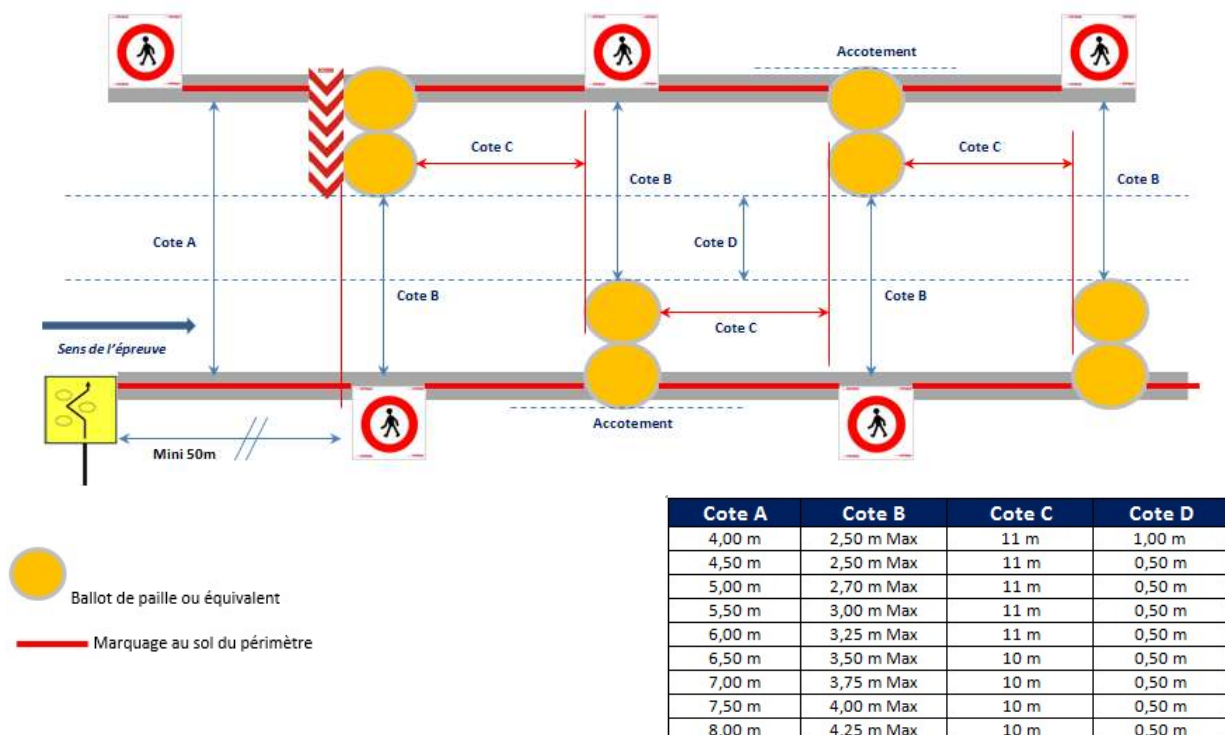
CHICANE

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



BRIEFING COMMISSAIRE

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 peuvent relever d'un règlement particulier
Votre rôle est primordial pour le bon déroulement du rallye. A ce titre, il convient de faire preuve de sérieux et compétence

IMPLANTATION DU POSTE (P.K.) DANS LES EPREUVES SPECIALES

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.

- L'organisateur s'engage donc, à vous remettre une fiche signalétique de l'implantation « sécurité » de votre poste, selon les Règles Techniques de Sécurité en vigueur.
- ⇒ Cette obligation contraint entre autres, à affecter les postes **AVANT** le début du rallye et d'indiquer
 - L'emplacement du poste (P.K.) commissaire
 - L'emplacement où le commissaire doit positionner son véhicule de façon sécuritaire.

**NOUS VOUS ENGAGEONS A RESPECTER CES CLAUSES,
CAR EN CAS D'ACCIDENT, DES RECHERCHES DE RESPONSABILITE POURRAIENT ETRE ENGAGEES**

**61^{ème} Rallye d'Automne
19^{ème} Charente-Maritime Historic**

ES 1 "AIGREFEUILLE" - 8,520 km

PK	Radio	CSC	GPS	ZP	Extincteur
35	1	2	46°12'22.75"N - 0°55'28.57"O	ZP1	1

Observations

Attention route d'évacuation par la D204 E2
Interdire le stationnement d'un côté
Prendre tout à gauche et pas de tour de RP



Une fois, voiture stationnée à l'emplacement indiqué, matériel débarqué, il conviendra de prendre contact sans tarder, avec l'environnement de votre P.K. (Et avec les riverains s'il y en a), afin de contrôler qu'il n'y a pas d'incohérence entre l'implantation de votre poste et celle représentée sur votre dossier de sécurité

- Reconnaitre les zones potentielles à risques
- Les routes et chemins de traverse
- Les zones spectateurs autorisées et/ou interdites
- S'assurer que votre secteur correspond en termes de signalétique à ce qui est mentionné dans le dossier sécurité.

- Vous devez **OBLIGATOIREMENT** tenir votre poste à l'endroit indiqué dans le dossier sécurité en excluant toute autre initiative
- ★ **Il ne vous appartient en aucun cas, de modifier l'implantation des éléments de sécurité situé dans le périmètre de votre poste, de votre propre initiative.**
- Néanmoins, si vous constatez une anomalie, vous devez en informer immédiatement le départ de l'ES qui prendra les dispositions nécessaires en concertation avec l'organisateur technique
- Une fois matériel mis en place, vérifications effectuées et P.K. jugé opérationnel, faire un essai radio

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

CAS PARTICULIER : Avant de laisser partir un riverain retardataire, 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



**POUR DES MOTIFS EVIDENTS DE SECURITE, N'AUTORISEZ PERSONNE A REMONTER L'E.S.
EN SENS INVERSE, MEME POUR QUELQUES DIZAINES DE METRES**

- Bien sûr, à l'issue de l'épreuve, on ne quitte pas son poste avant d'en avoir reçu l'autorisation de la direction de course et avant le passage du drapeau à damiers, même si reconnaissons-le, parfois le temps paraît long, surtout en fin de journée
- C'est le moment de regrouper l'ensemble du matériel pour en faciliter le ramassage
- Vous profiterez du passage de la voiture à damiers pour lui remettre les éventuels rapports d'incident que vous n'aurez pas manqué de remplir.
- Nettoyer le P.K., c'est tout de même mieux de laisser un endroit propre.
- Ensuite si vous devez emprunter la route de course pour repartir, il sera obligatoire de l'emprunter dans le sens de l'épreuve en respectant la vitesse en vigueur et en prêtant attention à toutes les personnes pouvant s'y trouver.

- Toujours observer les voitures qui arrivent, ainsi vous pourrez prévoir une éventuelle situation à risques, comme une voiture qui freine trop tard (ou pas assez) et/ou qui dérape.
- Il est absolument proscrire de tourner le dos à la piste, de s'asseoir alors que les autos évoluent, par mesure de sécurité... votre sécurité Ou de vous installer dans un endroit qui pourrait devenir un piège si une voiture venait à sortir, vous échapper, comme vous placer devant un arbre, un ruisseau, un fossé, un mur, une clôture...etc.

OUVERTURE / FERMETURE D'UNE SPECIALE - VOITURES ENCADREMENT

VOITURE	IDENTIFICATION	FONCTION	HEURE PASSAGE
TRICOLERE	Sur les portières sous forme de stickers	Vérifie la mise en place des dispositifs	☒ National : H-90' à H-75' ☒ Régional : H-60'
AUTORITE ORG. TECHNIQUE	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'
PROMOTION	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
OBSERVATEUR	Sur les portières sous forme de stickers	Etablit un rapport sur l'organisation du rallye	☒ National : H-35' ☒ Régional : H-34'
INFO / SONO	Sur les portières sous forme de stickers, rampe lumineuse, sono	Rappelle de manière sonore les consignes de sécurité à l'égard du public et communique des informations relatives à la compétition.	☒ National : H-30' ☒ Régional : H-30'
« 000 » Voiture non configurée « Course »	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'
« 00 » Voiture non configurée « Course »	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'
« 0 » Voiture configurée « course », possible	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'
1 ^{er} voiture	N° Concurrent		☒ National : H ☒ Régional : H
BALAI / DAMIER	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

DURANT L'EPREUVE SPECIALE



RAPPEL : VOUS N'ÊTES PAS HABILITE DE VOTRE PROPRE INITIATIVE A STOPPER LE DEROULEMENT D'UNE E.S.

- * Il est **FORTEMENT** recommandé de ne pas prendre de décision à ce niveau, car en cas d'erreur et/ou de mauvaise appréciation, votre responsabilité pourrait se trouver engagée
Cette responsabilité relève du directeur de course que vous aurez précisément et factuellement informé en amont
 - * En revanche, il est de votre devoir de tout mettre en œuvre pour faire passer les concurrents, même au ralenti, quitte à vous faire aider pour dégager (si obstruction) la route de course.
- ⇒ En cas d'incident, sensibiliser les personnes non habilitées de ne pas intervenir et à demeurer dans la zone autorisée
- * 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.

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, vous pourrez récupérer le carnet de bord.

En aucun cas, vous ne pouvez le contraindre.

APRES UN ARRÊT, ASSUREZ VOUS DE 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 PARTIELLEMENT

- Procédez comme ci-dessus
- Prévenez rapidement le départ 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

3. VOITURE BLOQUEE TOTALEMENT LA ROUTE DE COURSE

- Avertissez le départ de l'E.S. en communiquant factuellement un point de situation sur ce que vous voyez (Votre n° de P.K., n° de la voiture, état de l'équipage, position de la voiture...)
- Mettez en place la signalisation (drapeau **JAUNE**)
- Faites disposer le triangle de signalisation
- Essayez de dégager l'auto, avec les moyens disponibles et éventuellement avec l'aide de l'équipage et équipages suivants, qui se trouvent bloqués à leur tour
- Noter les numéros des voitures qui ont été arrêtées, les faire repartir aussitôt que possible et après autorisation du départ de l'E.S.
- Si impossibilité de dégager la route (cas exceptionnel), prévenez le départ de l'E.S. et/ou P.C. et appliquez les consignes communiquées.
- Ne vous laissez pas influencer par des « éléments extérieurs »
- Prenez quelques photos de la situation depuis votre smartphone, cela précisera les explications rédigées sur votre rapport

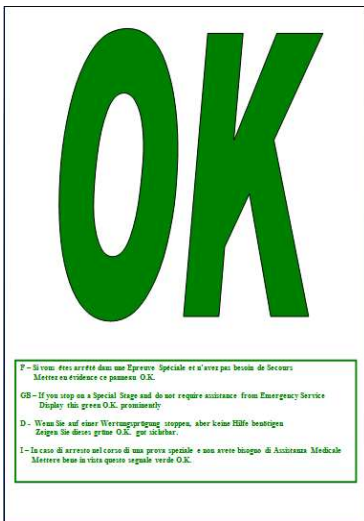


4. ACCIDENT - OCCUPANTS BLESSES

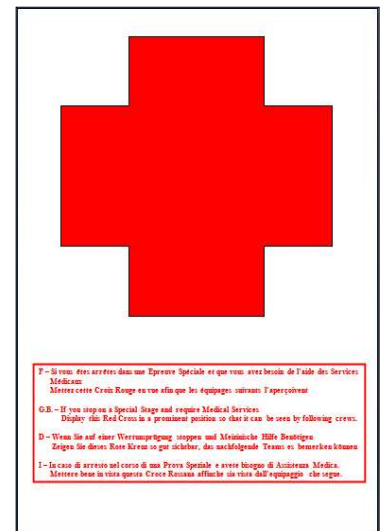
- Mettez en place la signalisation (drapeau **JAUNE**)
- Prévenez le départ de l'ES, calmement, en faisant un point de situation sur ce que vous voyez (n° de votre P.K., n° de la voiture...)
- Evaluer visuellement la gravité, selon vous, des blessures.
 - Blessure grave, blessure légère
 - Conscient (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 le déroulement de l'épreuve, vous n'en avez pas le droit.
- Suivre attentivement les directives du D.C.. Il est préférable que les concurrents aillent vers la fin de l'E.S. pour faciliter l'accès des secours vers le lieu de l'accident
- Si possible, installez un périmètre de sécurité, afin d'empêcher toute personne d'approcher
- Si les blessures ne sont que légères ou superficielles, informez les concurrents qu'ils seront vus par le médecin de l'E.S. après le passage du véhicule balai.
- Si situation vraiment dramatique, communiquez avec le départ de l'E.S. et le DC, plutôt via votre smartphone, qu'avec la radio. Certaines informations ont besoin de confidentialités.
- Ne vous laissez pas influencer par des « éléments extérieurs »
- Idem que paragraphe 3, prendre quelques photos

NB : Chaque voiture de course dispose d'un panneau « **CROIX ROUGE** » et d'un signe « **OK VERT** »
La présence d'une lampe de poche est également recommandée.



- ⇒ Si 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.
- ⇒ Si 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)

* Il s'agit d'une des situations les plus dramatiques à gérer

Vous allez devoir subir en plus la pression des spectateurs et 'autres curieux ' qui se targueront d'en savoir plus que vous
Ne vous laissez pas influencer !!

- 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)
- Ne pas stopper le déroulement de l'épreuve, vous n'en avez pas le droit.
Il est préférable que les concurrents aillent vers la fin de l'E.S. pour faciliter l'accès des secours vers le lieu de l'accident
- Communiquez avec le départ de l'E.S. et le DC, plutôt via votre smartphone, qu'avec la radio.
Certaines informations ont besoin de confidentialité
- Evaluer visuellement le nombre et la gravité, des blessés
- L'équipage qui a causé les blessures doit être maintenu sur place, ainsi que la voiture, dans l'attente de la décision de la D.C. et des Autorités
- Suivre attentivement les directives du D.C..
- Si possible, installez un périmètre de sécurité, afin d'empêcher toute personne d'approcher
- Prenez quelques photos de la situation

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

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

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 malgré tout 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 d'être)
- ⇒ 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.

LES MESSAGES RADIO

Nous l'avons vu précédemment, si l'usage de la radio reste sous la responsabilité du Chef de Poste sur circuit asphalté et/ou tout-terrain. Il en va autrement en ce qui concerne les épreuves routières en général.

Le commissaire est « les yeux et les oreilles » d'une direction de course, encore plus dans les épreuves routières où tout système vidéo fait défaut

En cas d'évènement(s) survenant dans la zone d'action d'un P.K., le message « radio » transmis par le commissaire doit être clair, Court, précis, ceci afin d'aider le D.C. à évaluer immédiatement une situation et prendre la bonne décision qui s'impose, sans perte de temps.

Ne perdez également pas de vue, qu'une E.S. de rallye ne doit en aucun cas être stoppée.

- ⇒ **Assurez-vous avant de transmettre un message que personne utilise la fréquence.
Et que vos informations ont bien été perçues par le « P.C. ou Départ »
Allez directement à l'essentiel**

■ PARLEZ DISTINCTEMENT, SANS CRIER

Cela ne contribuera en rien pour vous faire comprendre
Pire, cette façon pourra faire monter la pression auprès de la P.C., alors que la situation ne le justifie pas

**JE SUIS, JE VOIS,
JE DEMANDE,
JE FAIS**



1. LES ELEMENTS IMPORTANTS A TRANSMETTRE

1. JE SUIS



P.C. (Ou Départ) de P.K. xx

Attendre la réponse de la D.C.
Avant de poursuivre

P.C. (Ou Départ) vous invite à transmettre



2. JE VOIS



**Voiture n° xx :
Précisez le motif**

...est sortie de la route de course
...a tapée
...gène (ou pas)
...se trouve en trajectoire
...prend feu
Elle s'est peut-être tout simplement s'être arrêtée sur problème(s) mécanique(s).
A vous d'aller vous renseigner sur les causes !!

P.C. (Ou Départ) de P.K. xx



P.C. (Ou Départ) vous invite à transmettre



RAPPEL : Assurez-vous, régulièrement que le directeur de course a bien reçu votre message. La transmission radio peut ne pas être bonne

- En cas de sortie de route, le départ après le n° de la voiture souhaitera toujours connaître l'état du pilote ou de l'équipage, surtout s'il y a eu « choc »



Etat de l'équipage

...sorti seul de la voiture
...ou non
...il y a un (ou des) blessé(s), même léger(s)

PK xx de P.C. (Ou Départ)
Bien reçu



- En fonction de l'information que vous lui aurez communiqué, le départ estimera peut-être nécessaire d'acheminer les secours.



Il y a d'autres blessés

Situation rare, heureusement, mais fatalement dramatique...

- Attention de ne pas vous laissez influencer par l'environnement humain.
- Le directeur de course d'après les données de vos messages (factuels) est seul à prendre une décision.
- Rappelez-vous que vous n'êtes pas habilité à stopper une E.S. Il est préférable de laisser autant que possible passer vers l'arrivée, les concurrents déjà partis, afin de ne pas bloquer ou retarder la venue des secours.

⇒ A ce stade, le directeur de course vous demandera certainement de l'appeler sur le n° de portable qui vous a été communiqué lors du briefing, et de rester en liaison avec lui en attendant la venue du Médical

- Conservez votre calme et sang-froid.

3. JE FAIS

- Panne d'un concurrent sur le bord de la route de course, ou accident léger sans conséquence

Bien entendu, vous vous serez identifié comme au paragraphe 1 (JE SUIS)

Et décrit la situation comme au paragraphe 2 (JE VOIS)



Je présente la signalisation adaptée et demande à l'équipage de disposer le triangle de signalisation (Règlementairement)

PK xx de Départ
Bien reçu
Tenez-nous informé de la situation



- Un départ de feu survient suite à un accident



Départ, de P.K. xx, départ de feu sur voiture n°xx
Je suis en mesure de maitriser le sinistre

PK xx de Départ
Bien reçu. Tenez-nous informé de la situation



- Evolution de situation



Départ, de P.K. xx, Feu dans la voiture n° xx
Je ne suis pas en mesure de maitriser le sinistre

PK xx, Bien reçu, nous faisons partir les secours



- Durant ce temps, vous devez tout mettre en œuvre pour faire passer les concurrents suivants arrivants dans la zone de votre P.K. afin de faciliter la venue des pompiers, jusqu'à vous
- Conservez à l'esprit qu'une E.S. de rallye ne doit pas être stoppée



Je relève et indique les n° des concurrents gênés ou stoppés durant ce temps

4. JE DEMANDE

Les motifs peuvent être aussi nombreux que variés :



Vous pouvez réclamer une interruption de départ pour :

Pour demander à laisser circuler des professionnels dont la présence est requise, tel que :

- Médecin / vétérinaire
- Infirmier

Voire pour d'autres motifs d'urgence, n'ayant aucun lien avec l'épreuve

- Pompiers
- Ambulance

Ou dont le déplacement sur une partie de l'épreuve est planifié :

- Facteur
- Livreur

TOUJOURS DANS LE SENS DE L'ÉPREUVE
Ou pour faire traverser une intersection

Dans tous les cas, vous n'autoriserez en aucun cas, à quiconque de remonter à contre sens de l'épreuve

⇒ **N'oubliez pas, qu'entre le moment où le directeur de course, vous annoncera l'interruption de départ, il y aura encore des voitures en train de rouler sur E.S. entre vous et le départ.**

Ne laissez personne traverser ou emprunter la route de course passer durant ce temps

- Bien souvent l'organisateur aura été prévenu de certains de ces mouvements avant l'épreuve et vous aura communiqué l'information lors du briefing.

2.GROS EVENEMENTS

Certains évènements importants à dramatiques, pouvant se dérouler dans la zone d'action de votre P.K., méritent plus de confidentialité

- Les informations que vous serez amenés à transmettre à la D.C. n'ont pas de nécessité d'être entendues par les spectateurs se trouvant à proximité
- Ni par des personnes éventuelles, « branchées » sur le même canal radio que vous (Assistance, presse...)

Il vous sera donc recommandé, **UNIQUEMENT** dans ce cas précis, de contacter la D.C. par téléphone (GSM)

A cette fin, des numéros d'appels vous ont été transmis avec votre dossier lors du pointage. Prenez en connaissance !!

DIVERS

Durant l'épreuve tenir :

Une feuille de pointage des voitures pour s'assurer que toutes les voitures annoncées par le départ sont bien passées à votre P.K.



ZONES 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 REPUTEES 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

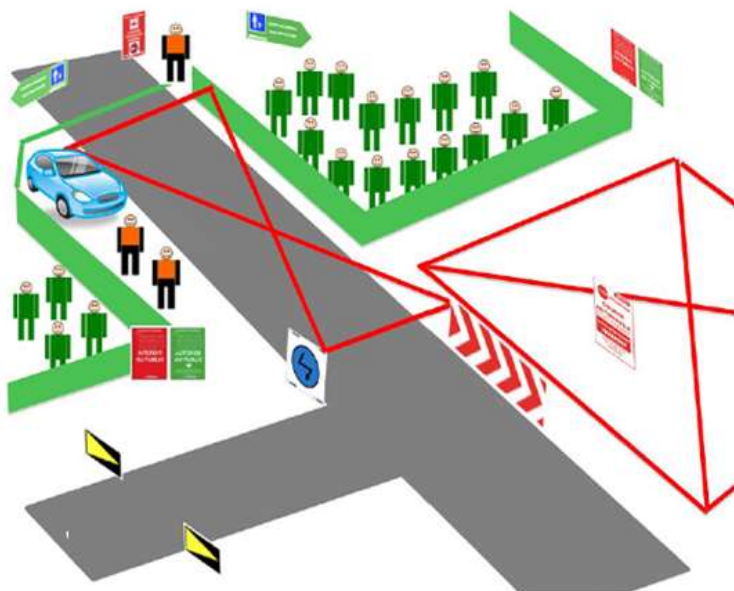
Dans les sections du parcours présentant un danger particulier :

- Des panneaux sont également mis en place, même en l'absence de tout point d'accès
- 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**.

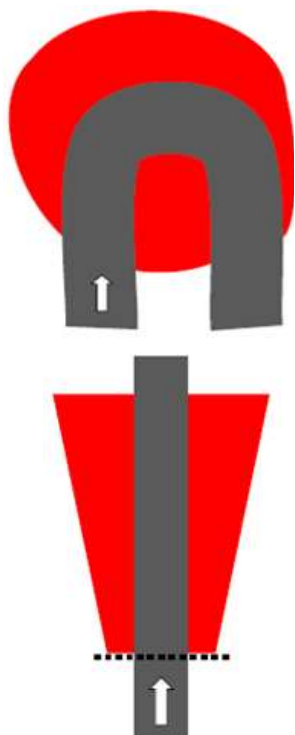
3. UN DERNIER MOT CONCERNANT LES SPECTATEURS

- 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... toujours avec courtoisie, **sans perdre de vue que vous n'êtes investi d'aucun pouvoir d'autorité.**
- N'hésitez pas à leurs rappeler les consignes de sécurité.
- Si du fait de leur situation, vous estimez que des spectateurs récalcitrants se trouvent en danger, prévenez le départ de l'E.S. qui prendra les mesures appropriées.
- Si l'organisateur vous en a mis à disposition, distribuez les tracts d'information et de mise en garde.

4. LES 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



4.1. L'ÉPINGLE :

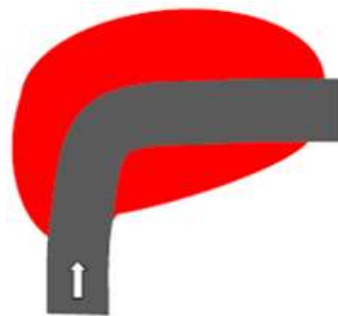
Le virage en épingle est caractérisé par une zone à très hauts risques allant de la zone de freinage en entrée jusqu'à la remise en ligne en sortie, intérieur compris.

Attention au très fréquent retour vers l'intérieur à la réaccélération

4.2. 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



4.3. 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





DISTRIBUTION / RESTITUTION DU MATERIEL

Au terme de votre mission :

- ⇒ La D.C. vous ayant donné l'autorisation de quitter votre poste,
Assurez-vous de laisser 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



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