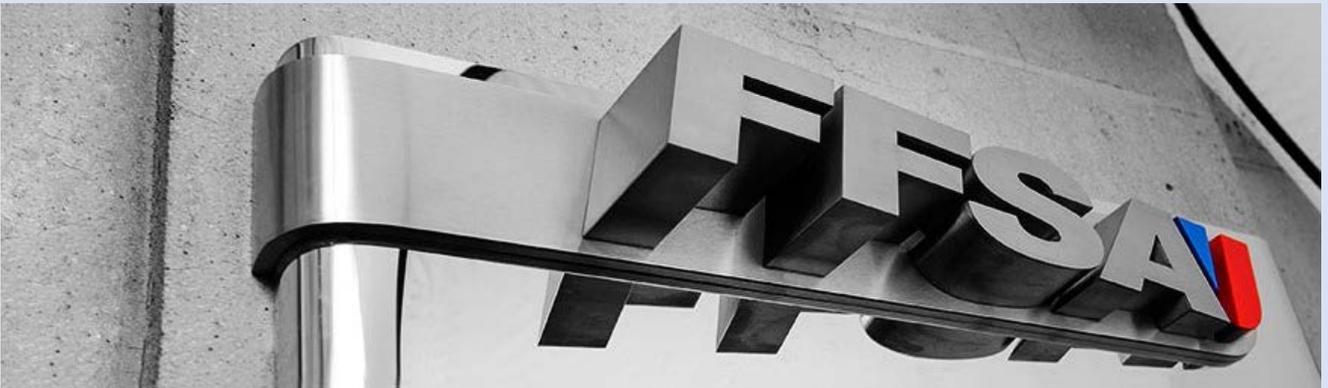


2024

MANUEL DE FORMATION COMMISSAIRE.®

4 - RALLYE



SOMMAIRE

| | |
|---|---------|
| TERMINOLOGIE | PAGE 03 |
| RAPPEL DE SIGNALISATION | PAGE 05 |
| TENUE ET ACCESSOIRES | PAGE 06 |
| ROLE & DEVOIR DU COMMISSAIRE EN POSTE | PAGE 07 |
| FONCTIONS DU CP | PAGE 07 |
| DISPOSITIONS GENERALES AUX CONTROLES | PAGE 07 |
| PANNEAUX IMPLANTES SUR L'E.S. | PAGE 16 |
| PANNEAUX ZONES SPECTATEURS | PAGE 17 |
| BRIEFING COMMISSAIRES | PAGE 17 |
| IMPLANTATION DU POSTE (P.K.) SUR L'E.S. | PAGE 18 |
| OUVERTURE/FERMETURE DE L'E.S. | PAGE 19 |
| DURANT L'ES / AU TERME DE L'E.S. | PAGE 19 |
| INTERVENTION/MESSAGES RADIO/RAPPORT ECRIT | PAGE 20 |
| 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



TERMINOLOGIE

* Même si souvent, cela peut paraître rébarbatif, il est important de connaître 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 (Plus communément appelé 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.)

| 23. Rallye Monte-Carlo Historique 29. January - 5. February 2020 | | | | | |
|---|----------|----------|-----------|-----------------------------------|----------|
| Targettime | Min | Km | Km/h | Etape | Road no |
| No. | Distance | Distance | Direction | Information | Distance |
| No. | Target | Actual | Actual | Information | Actual |
| 1 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | Start ZR 7 | 18,17 |
| 2 | 0,000 | 0,000 | 0,000 | Start - R3+€ - L4 - R4 - L4 60 R3 | 18,17 |
| 3 | 0,000 | 0,00 | 0,00 | Start ZR 7 | 18,17 |
| 4 | 0,000 | 0,00 | 0,00 | Start - R3+€ - L4 - R4 - L4 60 R3 | 18,17 |

| 23. Rallye Monte-Carlo Historique 29. January - 5. February 2020 | | | | | |
|---|----------|----------|-----------|-------------------------------------|----------|
| Targettime | Min | Km | Km/h | Etape | Road no |
| No. | Distance | Distance | Direction | Information | Distance |
| No. | Target | Actual | Actual | Information | Actual |
| 55 | 7,612 | 0,18 | 0,18 | | 10,56 |
| 56 | 7,612 | 0,00 | 0,00 | L5 100 | 10,56 |
| 57 | 7,823 | 0,21 | 0,21 | La Chapelle | 10,35 |
| 58 | 7,823 | 0,00 | 0,00 | L3+ 80 | 10,35 |
| 59 | | | | | |
| 60 | 7,926 | 0,10 | 0,10 | | 10,24 |
| 61 | 7,926 | 0,00 | 0,00 | L3+ . | 10,24 |
| 62 | 8,070 | 0,14 | 0,14 | | 10,10 |
| 63 | 8,070 | 0,00 | 0,00 | R5 - L5 - R4+ - L4 60 L4+ 40 R3+ 40 | 10,10 |

| 23. Rallye Monte-Carlo Historique 29. January - 5. February 2020 | | | | | |
|---|----------|----------|-----------|-------------------------|----------|
| Targettime | Min | Km | Km/h | Etape | Road no |
| No. | Distance | Distance | Direction | Information | Distance |
| No. | Target | Actual | Actual | Information | Actual |
| 64 | 8,530 | 0,46 | 0,46 | | 9,64 |
| 65 | 8,530 | 0,00 | 0,00 | R3+€ | 9,64 |
| 66 | 9,159 | 0,63 | 0,63 | Red paint Yellow reflex | 9,01 |
| 67 | 9,589 | 0,43 | 0,43 | white stripe 19 | 8,58 |
| 68 | 10,201 | 0,61 | 0,61 | white 18 | 7,97 |
| 69 | 10,688 | 0,49 | 0,49 | | 7,48 |
| 70 | 10,876 | 0,19 | 0,19 | | 7,29 |
| 71 | 11,416 | 0,54 | 0,54 | white/red | 6,75 |
| 72 | 11,843 | 0,43 | 0,43 | Big tree | 6,33 |
| 73 | 12,446 | 0,60 | 0,60 | | 5,72 |
| 74 | 13,177 | 0,73 | 0,73 | Yellow strip & white 5 | 4,99 |

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

N° de course
N°

FFSAI
COUPE DE RALLYE

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

NOTE IMPORTANTE

Les agents ou fonctionnaires qui constateront une infraction aux règles de la circulation, commise par un équipage du rallye, devront la lui signifier 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'endroit de ce dernier.

Dans le cas où ils décideraient de ne pas arrêter le conducteur en infraction, ils pourront demander d'appliquer les pénalisations 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 | Cases à cocher |
| Pénalisation | AMENDE DE 160 € | <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

N° de course
N°

FFSAI
COUPE DE RALLYE

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 SIGNALIQUIE : 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 asphalté, 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

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

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 TRES 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

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 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 |
|  | DRAPEAU BLEU Présenté AGITE ✓ Indique au pilote, qu'il est sur le point d'être dépassé PAS D'UTILISATION... SAUF E.S. SE DEROULANT SUR CIRCUIT OU SON USAGE EST ALORS RECOMMANDE |

* 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 cuir résistants à la chaleur
- Chasuble
- Montre / Smartphone
- Carnet - Stylo
- Coupe-sangle
- Chaussures montantes
- Lampe (Pour les épreuves nocturnes)
- Licence(s)
- Drapeaux
- Sac contenant des vêtements adaptés aux conditions atmosphériques...



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



ROLE & DEVOIRS DU COMMISSAIRE EN POSTE

* Suivant l'Article 5.4. des R.T.S. (Règles Techniques de Sécurité) Rallye :

Les commissaires de route des épreuves spéciales, 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 manifestation, chaque chef de poste (Ou faisant office de) est sous les ordres du directeur de course du rallye ou de l'épreuve spéciale auquel il doit rendre compte immédiatement par les moyens dont il dispose (téléphone, radio, etc.) de tous les incidents ou accidents qui peuvent se produire dans la section dont son poste a la surveillance.

Dès que possible et au plus tard à la fin de chaque rallye, chaque chef de poste doit remettre au directeur de course un rapport écrit sur les incidents ou accidents constatés par lui.

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

- Chaque poste de commissaire se voit remettre par le Directeur de Course ou son représentant le plan de la zone dans lequel il se situe. Ce plan sera notamment conforme à l'ensemble des dispositifs liés à la sécurité mentionnés dans le dossier de sécurité. Toute modification devra être signalée au Directeur de Course qui en avisera l'organisateur technique.

- Concernant le public éventuel, visible de la zone où se situent les commissaires (et chefs de poste), il sera de leur devoir de veiller à leur bon emplacement, selon les spécifications mentionnées dans le dossier de sécurité. Dans le cas où le public est situé en zone interdite, et qu'il ne se déplace pas suite aux conseils donnés par les commissaires et chefs de poste, 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 des recommandations de la FFSA, en particulier sur l'identification des zones autorisées ou non au public.

- * Le positionnement du véhicule et du matériel du commissaire, devra être indiqué dans le Dossier de Sécurité, remis au commissaire, au moment de son passage au pointage

FONCTION DU COMMISSAIRE « A » CHEF DE POSTE

☐ FONCTIONS ATTRIBUEES A UN CHEF DE POSTE « ROUTE »

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



DISPOSITIONS GENERALES RELATIVES AUX CONTROLES

- **Suivant l'Art.7.2.1.- Règlement Standard Rallye :** 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".



* distance réduite uniquement pour les Parcs d'assistance

- **Art. 7.2.4.** La durée de l'arrêt dans toute zone de contrôle ne devra pas excéder le temps nécessaire aux opérations de contrôle.
- **Art. 7.2.5.** 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.

- **Art. 7.2.6.** L'heure idéale de pointage est sous la seule responsabilité des équipages qui peuvent consulter la montre officielle placée sur la table de contrôle.
- **Art.7.2.7.** Les commissaires en poste ne peuvent leur donner aucune information sur cette heure idéale de pointage.
- **Art.7.2.8.** Les postes de contrôle commenceront à fonctionner 15 minutes avant l'heure idéale de passage du premier équipage.
- **Art. 7.2.9.** Sauf décision contraire du Directeur de Course, ils (Ces mêmes postes) cesseront d'opérer 15 minutes après l'heure idéale du dernier concurrent, augmentée du délai de mise hors course.
- **Art. 7.2.10.** 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.

* Installation du Poste Contrôle

- Respecter l'emplacement déterminé par l'organisation (RTS, Marquages au sol, Instruction...)
- Respecter l'horaire 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
- Vérifier le fonctionnement du matériel, mis à disposition dans le cadre de cette fonction
 - Informer immédiatement si manque(s) ou dysfonctionnement(s) constaté(s)
- Tester les moyens de communication (Téléphone, radio...) mis à disposition



* 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 et rapport(s) éventuel(s) à l'issue du contrôle, à la personne chargée de les récupérer (Voiture à damiers, ...)

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



* distance réduite uniquement pour les Parcs d'assistance

* Pour les concurrents

- La procédure de pointage débute 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.

NB : 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 commissaire 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

- **Art.7.3.8.** 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.
- **Art.7.3.9.** L'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.
- **Art. 7.3.10.** L'équipage n'encourt aucune pénalisation pour retard si l'heure de présentation du carnet au commissaire en poste correspond au déroulement de la minute idéale de pointage.
 - Par exemple : un équipage devant passer à un contrôle à 18 h 58 mn sera considéré à l'heure, si le pointage a été effectué entre 18 h 58 mn 00 sec et 18 h 58 mn 59 sec.
- **Art.7.3.13.** Aux contrôles horaires de fin d'étape, les équipages sont autorisés à pointer en avance sans encourir de pénalité.

NB : Seuls les officiels en poste et/ou les membres des équipages peuvent pousser une voiture de compétition à l'entrée d'un CH
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 :
 - Panneau avertisseur jaune (début de zone),
 - Après 25 mètres environ, panneau rouge avec cadran (poste de contrôles horaires)
 - A une distance de 50 à 200 mètres, panneau rouge avec drapeau (départ de l'épreuve spéciale)
 - Se trouvera 50 mètres plus loin, le panneau final beige à 3 barres transversales.
- (Se reporter également pour plus de détails au schéma de la page 8)



NB : 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.

- Au CH d'arrivée du secteur de liaison, le commissaire 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.

3- CONTROLES HORAIRES EPREUVE SPECIALE



- A ces contrôles, les commissaires en poste indiquent sur le carnet de bord l'heure de présentation.
- La procédure de pointage débute à l'instant 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. 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 commissaire 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.

* En résumé 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 élarger l'équipage.
- Tenir informé le Directeur de l'Epreuve Spéciale.
- Transmettre les documents et rapport(s) éventuel(s) à l'issue du contrôle, à la personne chargée de les récupérer (Voiture à damiers, ...)

* Concernant les équipages

- 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.
- L'équipage n'encourt aucune pénalisation pour retard si l'heure de présentation du carnet au commissaire en poste correspond au déroulement de la minute idéale de pointage.
Par exemple : un équipage devant passer à un contrôle à 18 h 58 mn sera considéré à l'heure, si le pointage a été effectué entre 18 h 58 mn 00 sec et 18 h 58 mn 59 sec.

- Toute différence entre l'heure réelle et l'heure de pointage sera pénalisée par le directeur de course à raison de :
 - Pour retard : 10 secondes par minute
 - Pour avance : 60 secondes par minute
- Un équipage pénalisé pour avance pourra, à la discrétion du directeur de course, être neutralisé le temps nécessaire pour repartir à son heure idéale

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

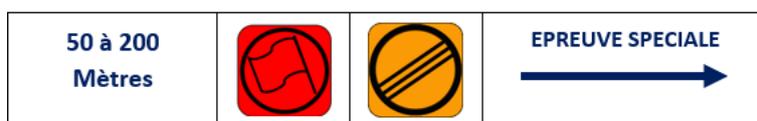
- Toute inobservation relevée à l'encontre d'un équipage concernant les règles de procédure de pointage ci-dessus définies (et notamment le fait de pénétrer dans la zone de contrôle plus d'une minute avant le déroulement de l'heure effective de pointage) devra faire l'objet, de la part du chef de poste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

* Règlements

Art. 7.3.15.2. 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

4. DEPART EPREUVE SPECIALE



* Installation du Poste

- Respecter l'emplacement déterminé par l'organisation (RTS, Marquages au sol, Instruction...)
- Respecter l'horaire 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
- Vérifier le fonctionnement du matériel, mis à disposition dans le cadre de cette fonction
 - Informer immédiatement si manque(s) ou dysfonctionnement(s) constaté(s)
- Tester les moyens de communication (Téléphone, radio...) mis à disposition

* Rôle du poste

- Inscire, 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.**
Dans la mesure du possible, s'assurer que la goupille de l'extincteur bord a été enlevée

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

* Pour les équipages

- 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

* Règlements

- **Art. 7.5.4.** 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, par le directeur de 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 contrôleur au départ
- **Art. 7.5.5.1.** 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.
- **Art. 7.5.5.2.** Les 5 dernières secondes révolues, le signal de départ sera donné et devra être suivi du démarrage immédiat de la voiture.

NB : Dans le cas d'un départ donné à l'aide d'un moyen automatique (feu, etc.), à environ 1 mètre après la ligne de départ, sera placée une photocellule couplée à un chronomètre à imprimante destinée à déceler tout éventuel départ anticipé.

Les horaires de départ des épreuves spéciales seront enregistrés à la minute pour le secteur de liaison et pour le temps de l'épreuve spéciale.

- **Art. 7.5.6.** 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.
- **Art. 7.5.7.** En cas de retard de la part de l'équipage, le commissaire en poste inscrira une nouvelle heure, le retard étant alors considéré comme un retard enregistré sur un secteur de liaison.
- **Art. 7.5.8.** 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. Ce qui entraînera une pénalité !!

5. INTERRUPTION D'ÉPREUVE



* Interruption d'épreuve

- Informer les équipages.
- **Rendre le CH « volant » et remonter la file d'attente des équipages, 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.
- Reprendre le cours normal du travail.
- 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.**
- Aucune heure théorique de départ ne sera inscrite

6. ANNULATION DE L'ÉPREUVE

- 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.

7. ARRIVÉE LANCÉE - ÉPREUVE SPÉCIALE

* Installation du Poste

- Respecter l'emplacement déterminé par l'organisation (RTS, Marquages au sol, Instruction...)
- Respecter l'horaire de mise en place
- Porter les signes distinctifs de votre fonction (Chasuble, badge...)
- Étudier le fonctionnement des extincteurs, les disposer judicieusement dans le périmètre du poste
- Vérifier le fonctionnement du matériel, mis à disposition dans le cadre de cette fonction
 - Informer immédiatement si manque(s) ou dysfonctionnement(s) constaté(s)
- Tester les moyens de communication (Téléphone, radio...) mis à disposition

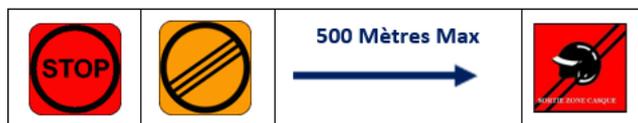


* Rôle du poste

- 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 chronométrateur.
- 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 informé la direction de course.
- Transmettre les documents, à l'issue de l'épreuve, à la personne chargée de les récupérer (Voiture à damiers, ...)

* Pour les équipages

- 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

- 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 informé 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

- **Art.7.5.10.** Si les chronométreurs ne peuvent pas communiquer immédiatement l'heure exacte de l'arrivée aux contrôleurs, ceux-ci apposeront seulement leur visa sur la fiche de l'équipage et l'inscription des temps sera effectuée à la neutralisation ou au regroupement suivant

NB : L'organisateur devra mettre en place un dispositif efficace entre l'arrivée et le point STOP pour obliger les concurrents à ralentir (Exemple : chicane, ralentisseurs, rétrécissement ou tout autre agencement de sécurité en fonction de la configuration de la route) au plus tard 100m avant le point STOP.

8. CONTROLE HORAIRE - ENTREE PARC DEPART

* Installation du Poste

- Respecter l'emplacement déterminé par l'organisation (RTS, Marquages au sol, Instruction...)
- Respecter l'horaire 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
- Vérifier le fonctionnement du matériel, mis à disposition dans le cadre de cette fonction
 - Informer immédiatement si manque(s) ou dysfonctionnement(s) constaté(s)
- Tester les moyens de communication (Téléphone, radio...) mis à disposition



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

* Pour les équipages

- 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.

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

10. CONTROLE HORAIRE - ENTREE PARC ARRIVEE

*** Installation du Poste**

- Respecter l'emplacement déterminé par l'organisation (RTS, Marquages au sol, Instruction...)
- Respecter l'horaire 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
- Vérifier le fonctionnement du matériel, mis à disposition dans le cadre de cette fonction
 - Informer immédiatement si manque(s) ou dysfonctionnement(s) constaté(s)
- Tester les moyens de communication (Téléphone, radio...) mis à disposition



*** 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 des CS déclare le parc ouvert (après un délai réclamation de 30 mn).
- Tenir informé la direction de course.
- Transmettre les documents, à l'issue du contrôle, à la personne chargée de les récupérer (Voiture à damiers, ...)

*** Pour les équipages**

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

11. CONTROLE HORAIRE - SORTIE DE PARC

*** Installation du Poste**

- Respecter l'emplacement déterminé par l'organisation (RTS, Marquages au sol, Instruction...)
- Respecter l'horaire 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
- Vérifier le fonctionnement du matériel, mis à disposition dans le cadre de cette fonction
 - Informer immédiatement si manque(s) ou dysfonctionnement(s) constaté(s)
- Tester les moyens de communication (Téléphone, radio...) mis à disposition



*** 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

*** Pour les équipages**

- 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

12. CONTROLE HORAIRE - ENTREE PARC DE REGROUPEMENT

* Installation du poste

- Se reporter aux instructions précédentes



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

* Pour les équipages

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

13. CONTROLE HORAIRE - SORTIE PARC DE REGROUPEMENT

* Installation du poste

- Se reporter aux instructions précédentes



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

* Pour les équipages

- 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.

14. 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 qui ne dure 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.

15. CONTROLE DE PASSAGE

* Installation du Poste

- Respecter l'emplacement déterminé par l'organisation (RTS, Marquages au sol, Instruction...)
- Respecter l'horaire 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
- Vérifier le fonctionnement du matériel, mis à disposition dans le cadre de cette fonction
 - Informer immédiatement si manque(s) ou dysfonctionnement(s) constaté(s)
- Tester les moyens de communication (Téléphone, radio...) mis à disposition



* 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, ...)

* Pour les équipages

- 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.



PANNEAUX IMPLANTES SUR LES E.S.

* L'implantation d'éléments de signalétiques, à l'égard des concurrents, des officiels et du public est une obligation

| | | |
|---|--|---|
| 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 50cm |  |
| 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 obligation de 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 150 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 85 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 : Armement Extincteur Placé en sortie des vérifications techniques | Panneau de signalisation 80 cm x 60 cm |  |
| Panneau : Ce panneau est placé à l'endroit précis où l'organisateur décide d'informer le concurrent en reconnaissance de la mise en place d'un début de zone à vitesse limitée par lui. (Obligatoire sur les rallyes du Championnat de France des Rallyes Asphalté) | Panneau de signalisation 60 cm x 60 cm |  |
| Panneau : Ce panneau est placé à l'endroit précis où l'organisateur décide d'informer le concurrent en reconnaissance de la mise en place de la fin de zone à vitesse limitée par lui. (Obligatoire sur les rallyes du Championnat de France des Rallyes Asphalté) | Panneau de signalisation 60 cm x 60 cm |  |

PANNEAUX ZONE SPECTATEURS

| | | |
|--|---|--|
| Panneau : Information Course Automobile | Panneau de signalisation 30 cm x 20 cm | |
| Panneau double : Est une information au public afin qu'il soit sensibilisé à la sécurité et à ne se placer que dans les zones autorisées. Il est positionné à l'entrée d'une zone autorisée, sur un cheminement y conduisant ou à la sortie d'un parking menant à une zone autorisée. | Panneau de signalisation 30 cm x 20 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 60 cm x 40 cm | |
| Panneau : Circulation interdite aux piétons | Panneau de signalisation 60 cm x 60 cm | |
| Rubalise ou grillage type chantier couleur ROUGE positionnée dans et aux limites des zones considérées comme particulièrement dangereuses Rubalise ou grillage type chantier couleur VERTE positionnée pour délimiter les zones 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 | |

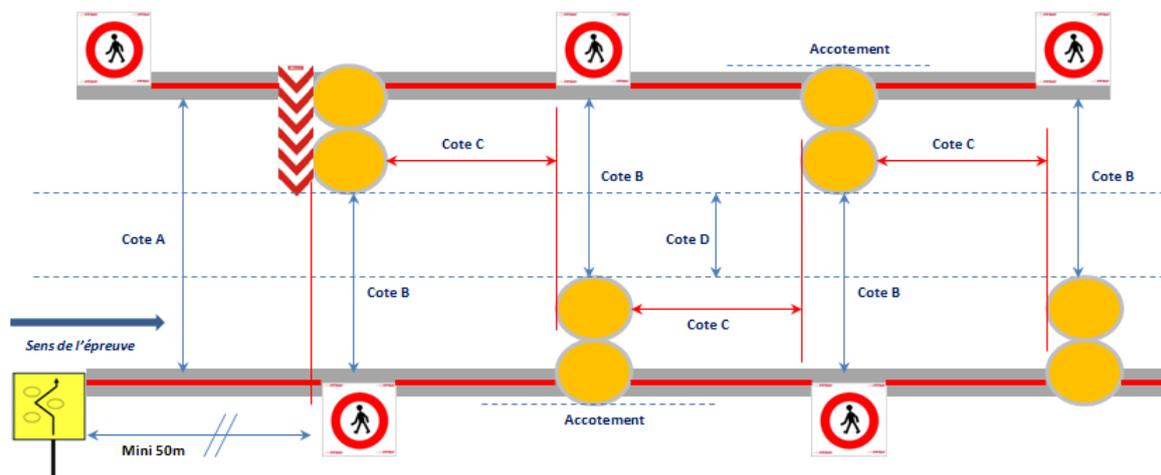
- D'autres panneaux type « Code de la route » peuvent être disposés aux points stratégiques, nous vous invitons à consulter pour cela :
⇒ **l'ensemble des « Règles Techniques et de Sécurité »** sur le site www.ffsa.org

☐ 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



Ballot de paille ou équivalent



Marquage au sol du périmètre

| DIMENSIONS | | | |
|------------|-----------|-----|-------|
| A | B | C | D |
| 4,00m | 2,50m max | 11m | 1,00m |
| 4,50m | | | 0,50m |
| 5,00m | 2,75m max | 11m | 0,50m |
| 5,50m | 3,00m max | 11m | 0,50m |
| 6,00m | 3,25m max | 11m | 0,50m |
| 6,50m | 3,50m max | 10m | 0,50m |
| 7,00m | 3,75m max | 10m | 0,50m |
| 7,50m | 4,00m max | 10m | 0,50m |
| 8,00m | 4,25m max | 10m | 0,50m |

BRIEFING COMMISSAIRES

Le briefing écrit devrait 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

Quoiqu'il en soit, 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 (E.S.)

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**

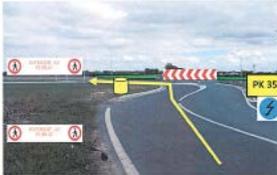
**61^{ème} Rallye d'Automne
19^{ème} Charente-Maritime Historique**

ES 1 "AIGREFEUILLE" - 8,520 km

| PK | Radio | CSC | GPS | ZP | Extincteur |
|----|-------|-----|-----------------------------|-----|------------|
| 35 | 1 | 2 | 46°7'22.757N - 0°56'28.67°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
- **En aucun cas, il ne vous appartient de modifier de votre propre initiative l'implantation des éléments de sécurité situés dans le périmètre de votre poste,**
- 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 ou attendre l'appel des postes

⇒ 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, le commissaire 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 proscrit de tourner le dos à la route de course, de s'asseoir alors que les autos évoluent, par mesure de sécurité... votre sécurité
Ou de vous positionner dans un endroit qui pourrait devenir un piège si une voiture venait à sortir, vous échapper, comme vous placer Dos à un arbre, un ruisseau, un fossé, un mur, une clôture...etc.

OUVERTURE/FERMETURE D'UNE SPECIALE - VOITURES ENCADREMENT

| VOITURE | IDENTIFICATION | FONCTION | HEURE PASSAGE |
|--|--|---|--|
| TRICOLORE | Panneaux de portière | Vérifier la mise en place des dispositifs et fermer la route | Avec voitures VIP : H-90' à H-75' Sans voitures VIP : H-75' à H-60' |
| AUTORITE ORG. TECHNIQUE | Panneaux de portière | Evoluer en complément du véhicule tricolore. Vérifier et attester de la conformité de tous les dispositifs de sécurité humains et matériels tels que mentionnés dans le dossier de sécurité présenté en préfecture | Avec voitures VIP : H-60' Sans voitures VIP : H-45' |
| OBSERVATEUR | Panneaux de portière | Etablir un rapport sur l'organisation du rallye | Avec voitures VIP : H-60' Sans voitures VIP : H-45' |
| V.I.P. | Panneaux de portière | VIP: Regrouper les différents véhicules liés à la promotion (invités, partenaires, publicité, véhicules de série en démonstration, ...). | H-50' |
| INFO SONO / SECURITE | Panneaux de portière | Rappeler de manière sonore les consignes de sécurité à l'égard du public et donner des informations relatives à la compétition. | Avec voitures VIP : H-30' Sans voitures VIP : H-30' |
| 000 & 000 | Equipés de gyrophare ou de rampe lumineuse Panneaux de portière | Vérifier le dispositif général, du fonctionnement des CH et des CP, de la sécurité du public. | Avec voitures VIP : H-30' à H-25' Sans voitures VIP : H-30' à H-25' |
| 0 (Peut être configuré « Course ») | Equipés de gyrophare ou de rampe lumineuse Panneaux de portière | Annonce le passage imminent de la première voiture de course Même si configuré course, aucun temps ne doit être donné à l'équipage. | Avec voitures VIP : H-5' à H-10' Sans voitures VIP : H-5' à H-10' |
| 1ere VOITURE | Panneaux de portière (N° Concurrent) | | Avec voitures VIP : H Sans voitures VIP : H |
| VOITURE BALAI /DAMIER | Panneaux de portière | Ferme la route de course la compétition. Ramasse le matériel et les rapports | Après le passage de la dernière voiture |

DURANT L'EPREUVE SPECIALE



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

En aucun cas, les voitures suivantes ne doivent être arrêtées,

TANT QU'UN PASSAGE RESTE POSSIBLE, MEME AU RALENTI, MEME PAR LES ACCOTEMENTS

- * A ce propos, 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.

AU TERME DE L'EPREUVE

- Bien sûr, on ne quitte pas son poste avant d'en avoir reçu l'autorisation de la direction de course et en toute état de cause, jamais 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 et/ou rangement
- « On » en profitera pour nettoyer le poste (Ou P.K.). C'est tout de même mieux de laisser un endroit propre.
- Pour les épreuves routières, vous profiterez du passage de la voiture « damiers » pour lui remettre les éventuels rapports d'incident que vous n'aurez pas manqué de remplir.
- Ensuite si vous devez prendre 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.

❑ INTERVENTIONS & MESSAGES RADIO

Nous l'avons vu précédemment, si l'usage de la radio reste sous la responsabilité du Chef de Poste sur circuit asphalte 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.

RAPPEL : Votre sécurité doit à chaque moment demeurer votre priorité.

On ne se lancera pas dans une intervention hasardeuse sans en avoir référé auparavant au départ de l'ES

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 n'occupe déjà la fréquence**
Que vos informations ont bien été perçues par le « P.C. ou Départ »
Allez directement à l'essentiel

■ PARLEZ DISTINCTEMENT, SANS CRIER

Crier ne contribuera en rien à mieux vous faire comprendre
 Pire, cette façon pourra faire monter la pression auprès

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



❑ 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

* **Cas n°1 :** - Une voiture est sortie dans la zone visuelle de votre P.K. Vous vous dirigerez vers elle avec prudence (Attention d'autres concurrents suivent). N'oubliez pas d'emporter drapeau et extincteur.

- Valider que le triangle de signalisation a bien été (ou est en train d'être) disposé à 50m environ de la voiture
- Se renseigner sur l'état (médical) de l'équipage
- Qualifier la dangerosité de la position de la voiture après évaluation des risques
- Compléter si nécessaire au moyen du drapeau jaune, le dispositif de sécurité en attendant les instructions du PC



RAPPEL : Art. 7.5.17.1. Chaque voiture de compétition devra transporter un triangle rouge réfléchissant qui, en cas d'arrêt de la voiture pendant une épreuve spéciale, devra être placé par un membre de l'équipage dans un endroit visible, à 50 mètres au moins en amont de la voiture, afin d'avertir les pilotes suivants. Ce triangle devra être mis en place même si la voiture arrêtée est hors de la route.



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 à bien reçu votre message. La transmission radio peut avoir été parasitée

* **Cas n°2** : - Une voiture est sortie hors de champs visuel de votre P.K. (zone comprise entre le poste précédent et le suivant ou entre le départ et le poste suivant ou le point stop et le poste précédent)

- Attendre avant de faire mouvement, les instructions du P.C.
- N'oubliez pas d'emporter avec vous drapeau et extincteur, ainsi qu'une lampe si épreuve nocturne
- Restez vigilant et prudent (particulièrement sur les épreuves nocturnes) sur le parcours vous séparant de la voiture ; L'épreuve n'est pas arrêtée, d'autres voitures arrivent.
- Mission prioritaire en arrivant sur les lieux :
 - Valider que le triangle de signalisation a bien été (ou est en train d'être) disposé à 50m environ de la voiture
 - Se renseigner sur l'état (médical) de l'équipage
 - Qualifier la dangerosité de la position de la voiture après évaluation des risques
 - Compléter le dispositif de sécurité avec le drapeau jaune, sans s'exposer, en attendant les instructions du P.C.



* Dans tous les cas, le commissaire doit faire dans les plus brefs délais un compte-rendu de la situation, par radio au P.C.

Le P.C. pourra demander au commissaire d'attendre l'arrivée des secours, d'agir en fonction de la situation, d'utiliser en fonction de la situation, le drapeau jaune agité ou disposé en fixe (Sur un talus, par exemple) ou de retourner à son poste

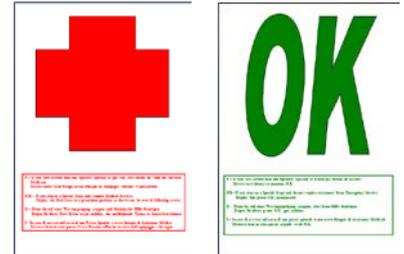
Avant de retourner à son poste, le commissaire devra impérativement en avoir reçu la consigne par le P.C. ou le D.C. du départ.

- Le commissaire pourra sur demande du P.C. établir ultérieurement un rapport écrit

Art. 7.5.17.2. Chaque voiture de compétition 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 hélicoptère 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 de l'équipage aux voitures suivantes et à tout hélicoptère qui tenterait d'intervenir.
- Si l'équipage quitte la voiture, le signe « OK » devra être affiché de manière à être clairement visible des autres concurrents.



- **Art. 7.5.17.4** - Règlement Standard Rallye : Tout équipage est tenu d'informer au plus vite la Direction de Course

Cas n°3 : - La voiture bloque en totalité la route de course

- Informez sans délai le départ de l'E.S. et faites un point (factuel) de la situation, par radio N° de la voiture, état de l'équipage....
- Appliquez les instructions transmises par la DC
- Ne vous laissez pas influencer par des « pressions extérieures »
- Récupérez si possible et disposez (ou faites) le triangle de signalisation à la distance réglementaire, disposez visiblement votre drapeau jaune en gendarme par défaut.
- Essayez de dégager l'auto avec les moyens disponibles, éventuellement aidé de l'équipage et équipages suivants se trouvant stoppés par voie de conséquence.
- Si impossibilité de dégagement Cas rare), informer de départ de l'E.S. et attendre instructions
- Notez les n° des voitures stoppées, les faire repartir aussitôt que la route de course sera dégagée, après informations et autorisation du départ de l'ES
- Prenez quelques photos de la situation avec votre smartphone pour l'établissement de votre rapport écrit (Pas pour diffusion sur réseaux sociaux)



- * En cas de sortie de route, le départ après que vous lui ayez communiqué le n° de la voiture souhaitera toujours prioritairement 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 la précision des informations que vous lui aurez communiqué, le départ estimera peut-être nécessaire d'acheminer les secours.



Cas n°4 : - Occupants blessés

Cette situation peut se conjuguer avec les cas précédents

- Informez sans délai le départ de l'E.S. et faites un point (factuel) de la situation, par radio
 - N° de la voiture, état de l'équipage....
 - Indiquez qui est blessé (Pilote, co-pilote, les deux)
 - Évaluez visuellement la gravité, selon vous, des blessures.
 - Blessure grave, blessure légère
 - Conscient (ou non)
 - Parle, bouge, yeux ouverts, respire...
 - 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
- Facilitez l'accès des secours au plus près
- 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 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 »



Il y a d'autres blessés

Situation rare, heureusement, mais fatalement dramatique...

Cas n°5 : - Spectateurs blessés

- * 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 !!

- Informez sans délai le départ de l'E.S. et faites un point (factuel) de la situation, en conservant votre calme
 - **Plutôt via votre smartphone, qu'avec la radio,**
Certaines informations ont besoin de confidentialité
- Évaluez 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 décision et instruction 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 rapidement quelques photos de la situation avec votre smartphone (Pas pour diffusion sur réseaux sociaux)

**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 À MINIMISER**
- ⇒ **LES SPECTATEURS AURONT TENDANCE À EXAGÉRER**

3. JE FAIS

RAPPEL : Votre sécurité doit à chaque moment demeurer votre priorité.

- On ne se lancera pas dans une intervention hasardeuse sans en avoir référé auparavant au départ de l'ES
- Ne perdez également pas de vue, qu'une E.S. de rallye ne doit en aucun cas être stoppée.
- **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 décrie la situation comme au paragraphe 2 (JE VOIS)



Je m'assure que l'équipage a bien disposé 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 maîtriser 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 (ou plus) en mesure de maîtriser le sinistre

PK xx, Bien reçu, nous faisons partir
les pompiers



- 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



Je relève et note 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 s'engager à contre sens sur 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 en principe, communiqué Ces informations lors du briefing.**

☐ **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.

* **Dépannage :**

- 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.

Art. 7.5.17.3 : S'il s'avère nécessaire d'intervenir sur le parcours d'une ES afin, notamment de libérer la route, seul le directeur de course pourra ordonner l'intervention technique appropriée.

- L'intervention ne se fera que si la route de course de l'ES bloquée par la voiture du concurrent en panne ou accidentée, ne permet aucune possibilité aux voitures suivantes de détourner l'obstacle sur le parcours.
- L'organisateur n'a pas vocation à la fin du rallye à transporter la voiture d'un concurrent qui ne parvient pas à effectuer l'ES. Le concurrent doit recourir lui-même à l'intervention dont les frais demeurent à sa charge

RAPPEL : Ne pas oublier de demander à l'équipage de disposer son triangle pour se signaler.



☐ **RAPPORT INCIDENT / ACCIDENT**

- Un événement est survenu, après avoir communiqué et informé avec le départ, celui-ci vous demandera sans doute après que la situation soit revenue à la normale, de rédiger un rapport écrit circonstancié
- Pour cela, utilisez les rapports donnés par l'organisation avec votre enveloppe de poste.

* Sur ce rapport, doivent être renseigné :

- votre nom, n° de licence, votre n° de P.K., n° (et/ou nom) de l'ES. Eventuellement le n° de rapport, si vous avez été amené à en rédiger plusieurs
- Etat de la route de course, les conditions atmosphériques, au moment de l'incident,

* Ensuite il devrez relater les faits, factuellement, par des phrases courtes (Peu importe les fautes d'orthographe) mais rédigé lisiblement sans rature.

Devrons figurer :

- L'heure (h :mm) de début de l'incident
- N° de la (ou des) voitures impliquée(s)
- L'heure (h :mm) à laquelle vous avez prévenu le départ de l'incident

NB : Ce peut être le départ qui vous aura prévenu qu'un incident s'est déroulé en amont ou aval de votre P.K. et vous aura demandé d'intervenir

- Etat de l'équipage
- Quelles mesures vous avez pris (ou ont été prises) pour sécuriser (triangles, drapeau jaune, action sur coupe-circuit, extincteur...etc)
- L'heure (h :mm) à laquelle vous avez informé le départ de vos différentes actions
- Decision(s) prises par la DC is-à-vis de l'incident (Envoi, pompiers, medical,...)
- A quelle heure (h :mm) la route de course est revenue « à la normale ».

✳ Renseigner également les dégats survenus aux infrastructures et intéressants au premier chef, l'organisateur

- Dégradation murs, route, arbres, poteaux...etc.
- Incidents affectant la propriété de riverain (Idem que ci-dessus)
Essayez de noter les identités des tiers lésés (adresse et n° de téléphone)
- Matériel divers utilisé cassé et/ou en panne (Extincteur(s), radio...)

✳ Vient ensuite la réalisation du croquis

Le croquis vient préciser votre description des faits. Songez que votre rapport sera lu et analysé par des personnes qui n'ont pas assisté à l'évènement et amené à juger, prendre des décisions parfois lourdes de conséquences.

- Il doit être exempt de ratures
- Il doit être dessiné d'une manière ample. Le cartouche réservé à cet effet vous offre suffisamment de place
- Le sens de l'épreuve doit y figurer ainsi que l'implantation de votre P.K., si l'incident s'est déroulé à proximité
- Doivent être reproduit bien entendu le tracé de la route, les obstacles heurtés, les éventuelles zones public
- Dans quelle position et où se trouvait la voiture au moment votre arrivée (à moins que vous ayez assisté à la totalité de l'incident)
Indiquez la position des autres concurrents si plusieurs sont impliqués



ENFIN POUR QUE VOTRE RAPPORT SOIT VALIDE, IL DOIT ETRE OBLIGATOIREMENT SIGNE

✳ En cas d'accident grave, tenez-vous à la disposition de la D.C.

☐ **QUELQUES CONSEILS**

- Avant le départ de l'épreuve, après avoir reconnu les limites de votre poste (Cas d'une Course de côte), après avoir installé votre matériel, rien ne vous interdit, au calme, de préremplir votre rapport.
Ce sera toujours « ça » que vous n'aurez pas à traiter ensuite et sans le stress.

▪ **Avant de coucher sur ce rapport, les circonstances de l'incident/accident :**

- Rédigez sur un papier libre, ce que vous souhaitez décrire. Vous pourrez ainsi rayer, raturer, recommencer...etc. autant que vous voulez.
- Une fois, le texte factuel qui vous convient est prêt, reportez-le sur votre rapport.
- Idem en ce qui concerne le croquis.

⇒ Imaginez-vous quelques instants dans la « peau » d'une personne qui n'a pas vu ou subi l'évènement en direct, mais qui devra statuer, juger.

⇒ Facilitez-lui la compréhension sur les circonstances de l'incident/accident, voire de quelle façon, il a été traité, sans omettre la chronologie horaire (Heure de début de l'évènement, à quelle heure vous avez informé le départ, de vos actions menées
D'où l'importance d'avoir une montre à l'heure

⇒ Vos explications écrites doivent donc se compléter par le croquis

- **RAPPEL :** N'oubliez pas que pour valider votre rapport, il est impératif de le signer.

- Enfin, ne cherchez pas dans la rédaction de votre rapport, de difficulté(s) où il n'y en pas. Il vous est juste demandé de relater ce que vous avez vu et fait.

⇒ **Voyons ci-dessous dans le détail, de quelle façon remplir ce rapport**

- ✓ Renseignez le nom de l'épreuve
- ✓ Quelle est le nom de ASA organisatrice ?
- ✓ Si ce critère existe, renseignez le n° du rapport

- ✓ Inscrivez votre nom et prénom
- ✓ Inscrivez votre n° de licence ainsi que votre code ASA (Ou ASK)
- ✓ Sur quelle E.S. vous vous trouvez, renseignez le nom de cette E.S. le cas échéant (Facultatif)
- ✓ Pour que votre rapport soit valide, n'oubliez pas de le **signer**

- ✓ N'oubliez pas de dater votre rapport et de l'horodater

- ✓ Quelles étaient les conditions atmosphériques au moment de l'évènements ?
Je coche en fonction
- ✓ Tout comme l'état de la route de course ?

- ✓ A quel poste (ou P.K.) étiez-vous affecté au moment de l'évènement ? Je coche en fonction

| Heure Incident | N° Voiture(s) impliquée(s) | Description factuelle des faits (résumer brièvement) | Heure D.C. informée |
|----------------|----------------------------|--|---------------------|
| | | | |

- ✓ A quelle heure et minutes, l'évènement a débuté ?
- ✓ Quel(s) est (sont) le(s) n° de voiture(s) impliquée(s) ?
NB : Il peut s'agir d'un évènement autre, lié à l'épreuve, mais n'impliquant pas un incident de voiture
- ✓ Description par des phrases courtes, des faits. Je reste factuel
- ✓ Je détaille chronologiquement chaque action et ce qui se passe
- ✓ A quelle heure et minutes ai-je informé la DC, de l'évènement par radio ?
Suggestion : Afin d'éviter des ratures qui pourraient rendre mon rapport inexploitable, je m'essaie sur une feuille de papier libre avant de recopier mon texte sur ce présent rapport

Afin de limiter ma description des faits et empêcher quelqu'un d'ajouter d'autres éléments qui pourrait rendre ce rapport invalide, je limite mon texte (Voir ci-contre)

RAPPORT INCIDENT

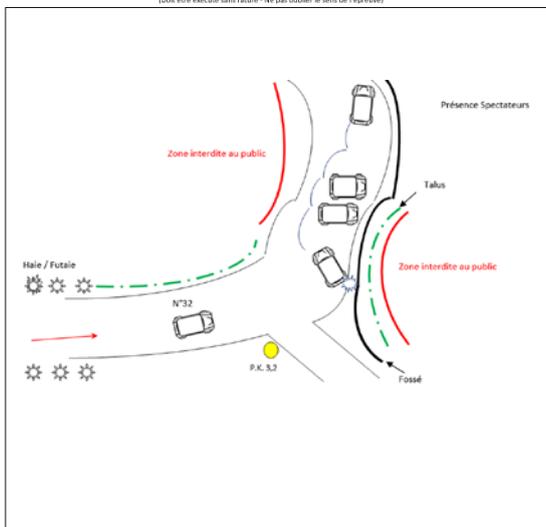
| | |
|---|--|
| Dégâts intéressants l'organisateur : | |
| Murs / glissière / talus : (Indiquez NEANT si rien) | Extincteur : (Indiquez NEANT si pas d'utilisation) <input type="checkbox"/> Eau <input type="checkbox"/> poudre <input type="checkbox"/> - CD ^o Nombre percuté / utilisé : <input type="text"/> |
| Autre(s) protection(s) : (Indiquez NEANT si Rien) | Produit dispersant : (Indiquez NEANT si pas d'utilisation) |
| Autres : | Divers : |

Il est important de considérer ce chapitre, car il concerne l'organisateur et les assurances

- ✓ Si rien n'a été dégradé, cassé ou utilisé, notez « Néant » dans les champs concernés

CROQUIS

(Doit être exécuté sans rature - Ne pas oublier le sens de l'épreuve)



Il est certain que tout de monde ne possède pas forcément un talent de dessinateur. Néanmoins afin d'être mieux appréhendé et exploité par la D.C. et le Collège des CS, qui ne se trouvaient pas sur place et n'ont par conséquent pas assisté à l'incident, pour une meilleure compréhension, votre croquis sera largement dimensionné afin de pouvoir y incorporer les éléments importants pouvant renseigner, aider ces personnes dans une prise de décision et/ou jugement.

Le croquis aide à préciser la description des faits que vous aurez rédigé ci-dessus, dans la description des faits

Afin d'éviter une fois encore les ratures qui pourraient altérer la compréhension et rendre ce rapport inexploitable, essayez-vous sur une feuille de papier libre avant de recopier le tout sur ce présent rapport

NB : Ce croquis réalisé sur PC vous donne simplement une idée des éléments devant figurer sur votre rapport

- ✓ Je renseigne par une flèche, le sens de l'épreuve
- ✓ Je fais figurer l'emplacement de mon poste (Ou P.K.), si l'action s'est déroulée dans ma zone d'intervention

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 accès et emplacement clairement signalés

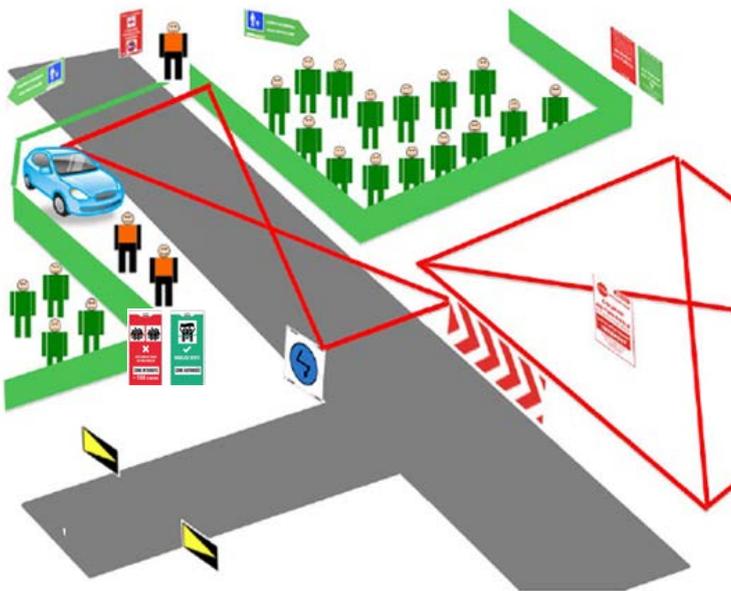
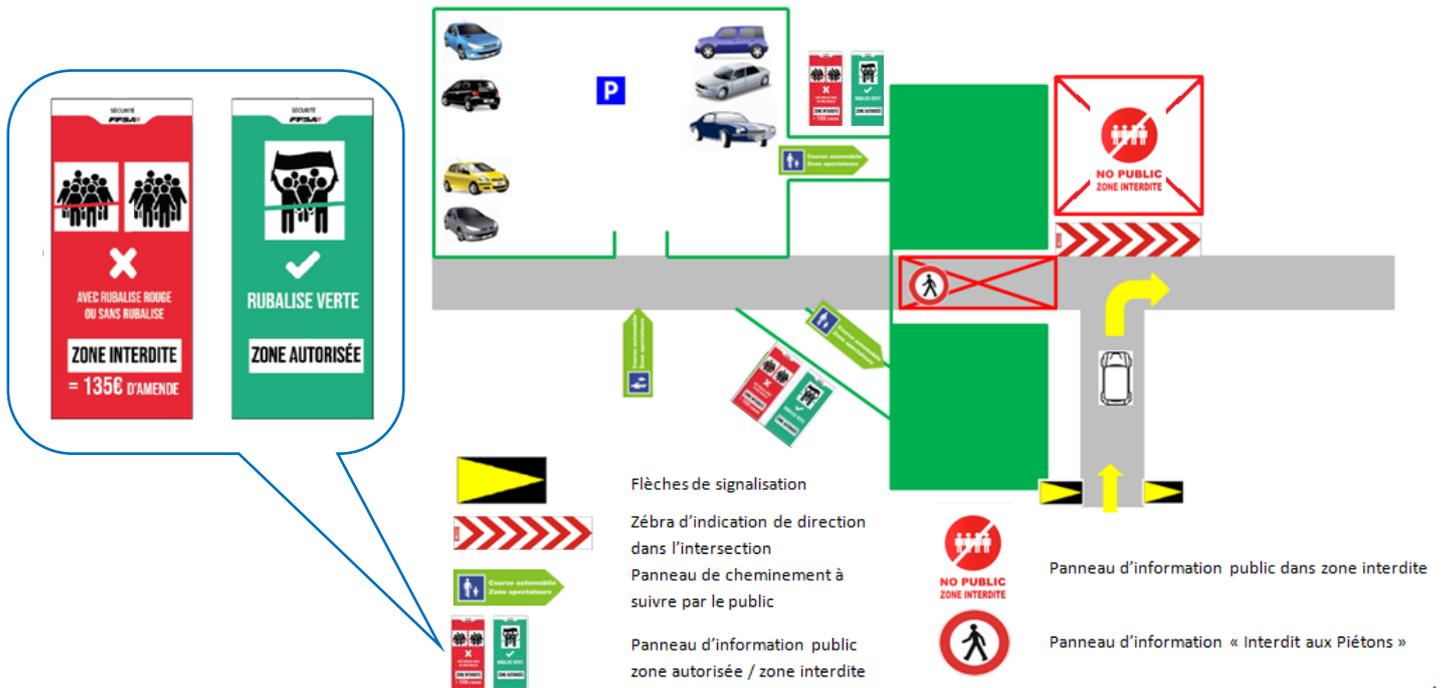
2. ZONES INTERDITES AU PUBLIC

L'organisateur technique de la manifestation doit mettre en œuvre les moyens humains et matériels nécessaires pour informer les spectateurs des zones qui leur sont réservées. L'accès à toute autre zone leur est strictement interdit.

L'organisateur technique pourra utiliser de la rubalise ROUGE ou du grillage ROUGE de manière à identifier des surfaces pour préciser les zones réputées particulièrement dangereuses :

- Les zones d'intersection avec les épreuves spéciales
- Les reliefs d'épreuves spéciales entraînant un saut des voitures en compétition - Les arrivées d'épreuves spéciales
- Les départs d'épreuves spéciales
- Les zones de freinage, et les zones extérieures aux courbes

- Ces zones seront de préférence indiquées au moyen de panneaux conformes (Voir annexe 1 des RTS Rallye, ainsi que le chapitre « panneaux de ce présent document), mis en évidence au niveau de chaque point d'accès.
- Dans les sections du parcours présentant un danger particulier, ces panneaux seront également mis en place, même en l'absence de tout point d'accès et une signalisation renforcée pourra être mise en place.



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)

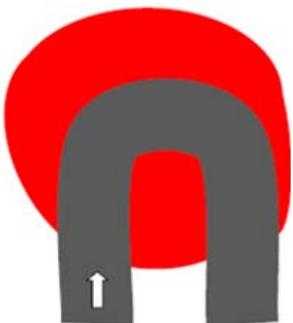
REGLE n°2 :

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. 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

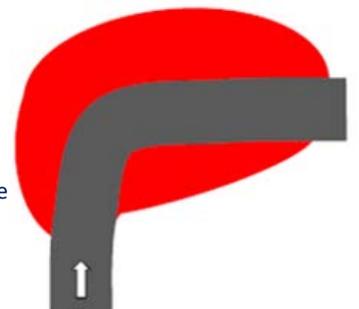


3.1. L'ÉPINGLE :

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

3.2. 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





3.3. 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



4. POUR TERMINER

- 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'AUTORITE.**
- 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.

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 »

CONSULTABLE DEPUIS LE SITE : www.ffsa.org