

TROISIEME PARTIE

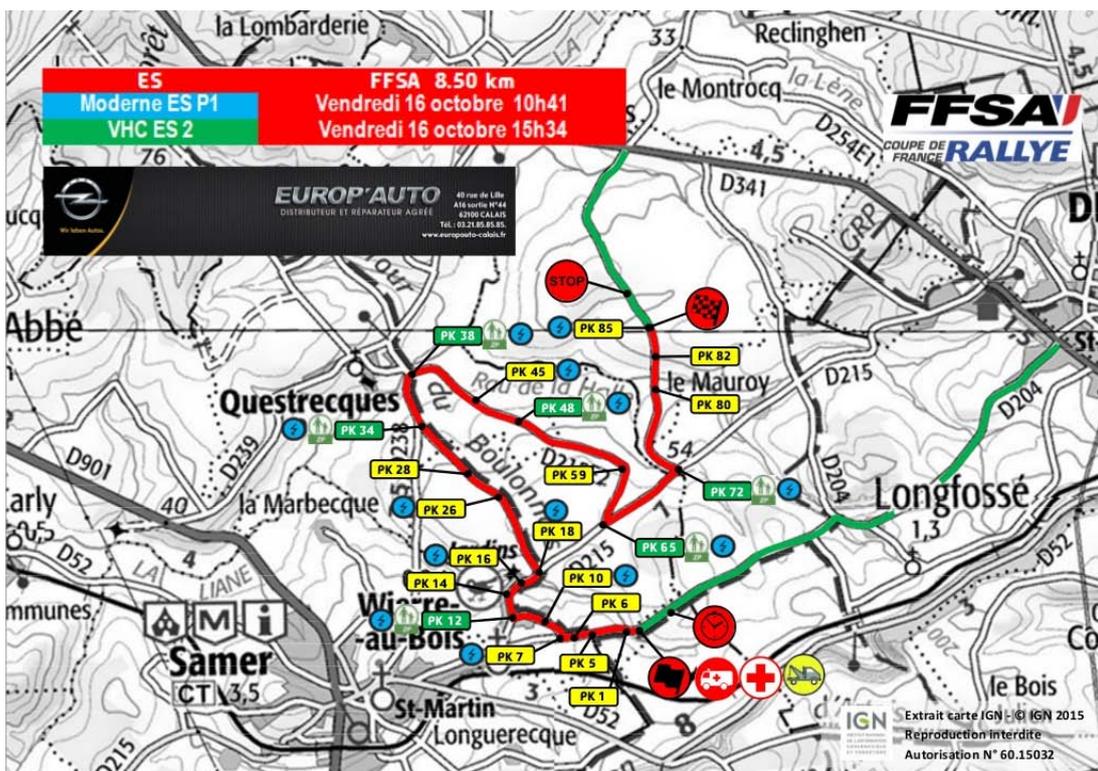
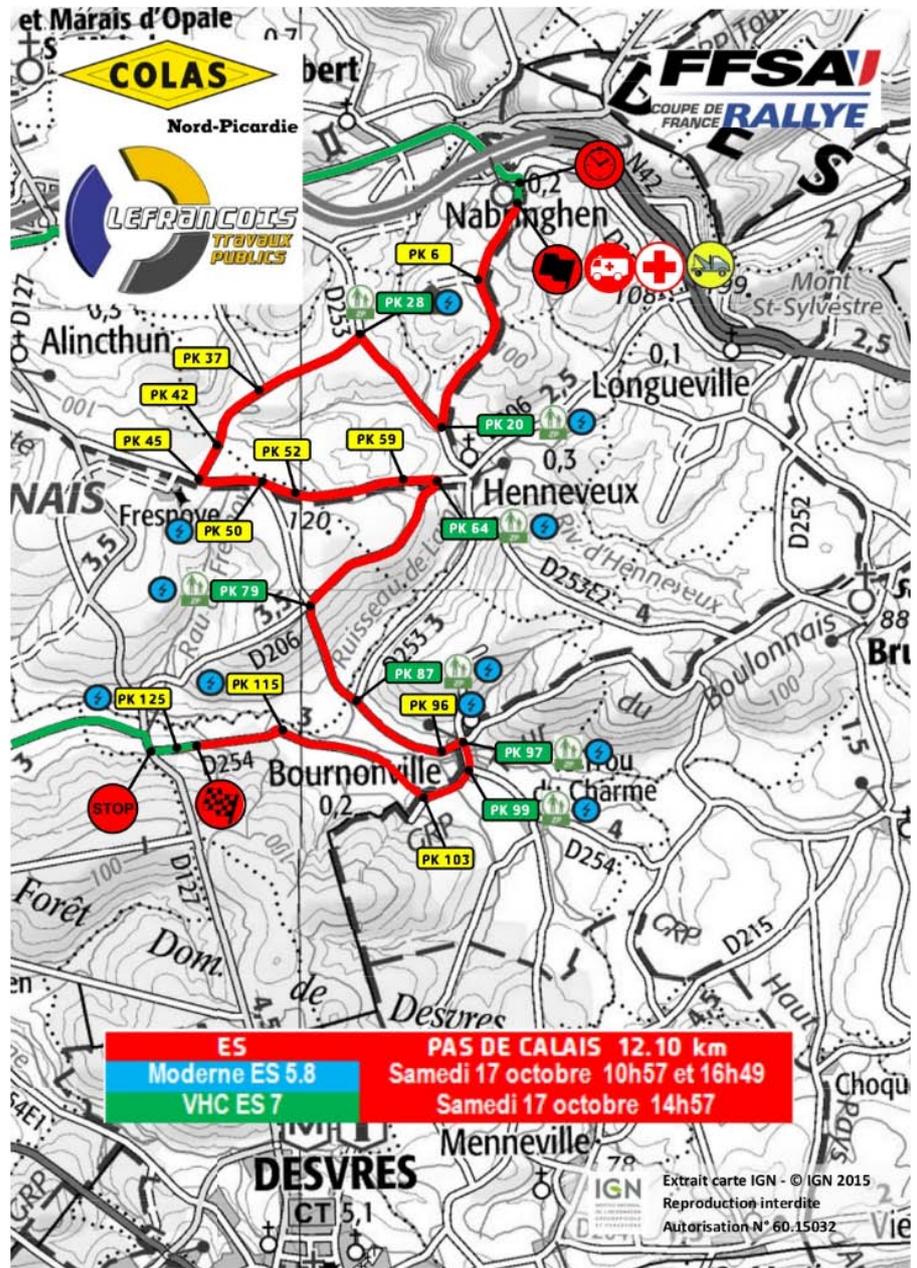
RALLYE



SOMMAIRE RALLYE

UN PEU DE VOCABULAIRE	PAGE 04
RAPPEL DE SIGNALISATION	PAGE 07
TENUE ET ACCESSOIRES DU COMMISSAIRE	PAGE 08
SUR LA SPECIALE	PAGE 09
PANNEAUX DES CONTROLES	PAGE 10
AUTRES PANNEAUX IMPLANTES SUR L'E.S.	PAGE 11
PANNEAUX ZONES SPECTATEURS	PAGE 12
CHICANES	PAGE 13
DEUX NOUVEAUX PANNEAUX	PAGE 13
BRIEFING AUX COMMISSAIRES	PAGE 14
REGLES DE SECURITE	PAGE 20
FONCTIONS OCCUPEES PAR UN CHEF DE POSTE ROUTE	PAGE 23





UN PEU DE VOCABULAIRE

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

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

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

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

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

26 ^{ème} rallye National du Coutançais 1 ^{er} division					
Départ ES 1-3-5-7		Etape 1	Section 1	Secteur 3	Page
CH 5-11-17-23 Montpinchon		Distance 19,100	Temps 25 mn	Moyenne 45 km/h	5
distances		DIRECTIONS		INFORMATIONS	
totales	partielles			distance dégressive	
0,000	0,000	↑		DEPART ES 1-3-5-7 MADON A DROITE - FLORELIANA	19,100
0,300	0,300	↘			19,000
2,800	2,500	→		D438 GUEHERBERT 4,5	16,300
3,000	0,200	→			16,100
4,200	0,950	↘		D438 GUEHERBERT 3	14,900

26 ^{ème} rallye National du Coutançais 1 ^{er} division					
Départ ES 1-3-5-7		Etape 1	Section 1	Secteur 3	Page
CH 5-11-17-23 Montpinchon		Distance 19,100	Temps 25 mn	Moyenne 45 km/h	6
distances		DIRECTIONS		INFORMATIONS	
totales	partielles			distance dégressive	
5,150	0,950	↘		D438 RONCEY	13,950
5,850	0,700	↘		chicane D 349 RONCEY 2	13,250
6,400	0,550	↘		La QUESELLIERE D 349 I.S. RONCEY	12,700
8,300	1,900	↘			10,800
9,050	0,750	↘		Paille D382 3 GRIMESNIL	10,050

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 doivent 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

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

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, séparée par un arrêt d'au moins 8 heures ou par un arrêt égal à la durée du parcours effectué si inférieur à 07heures. Une étape est constituée de plusieurs sections

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

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

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

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

REGROUPEMENT : Arrêt prévu par l'organisation pour permettre d'une part à un retour à l'horaire théorique et d'autre part le regroupement des équipages restant en course. Le temps d'arrêt peut être différent pour chaque équipage

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

SECTEUR LIAISON : Tronçon d'itinéraire compris entre :

- Deux contrôles horaires successifs

SECTION : Portion du parcours comprise entre :

- Le parc de départ et le 1^{er} parc de regroupement
- Deux parcs de regroupement successifs
- Le dernier regroupement et le parc d'arrivée d'étape ou de rallye

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

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

PARC DE REGROUPEMENT : Arrêt prévu par l'organisation pour permettre d'une part à un retour à l'horaire théorique et d'autre part. Le regroupement des équipages restant en course. Le temps d'arrêt peut-être différent pour chaque équipage et est géré par le contrôle horaire d'entrée

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

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

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

TEMPS IMPARTI : Délai imposé aux concurrents entre :

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

Tout retard ou avance est pénalisé par le directeur de course

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

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

ZONE SPECTATEUR : Il s'agit d'une zone sécurisée, matérialisée par du grillage ou du filet de couleur verte. Un fléchage permet au public d'y accéder dans des conditions optimales de sécurité.

En dehors de ces zones définies, toute présence de spectateurs et autres curieux est interdite

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

Plus particulièrement, il s'agit des :

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

Des zones de freinage et des zones extérieures aux courbes

Dans les sections du parcours présentant un danger particulier :

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

Bien entendu, Le balisage doit être conforme à la charte des éléments de sécurité rallye.



RAPPEL DE SIGNALISATION

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

⇒ Drapeau: 60 x 80 cm

1. DIRECTION DE COURSE



DRAPEAU NATIONAL

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



DRAPEAU A DAMIERS

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

2. COMMISSAIRE

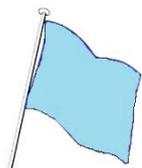


DRAPEAU JAUNE

Présenté **AGITE** au poste commissaire

Un drapeau :

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



DRAPEAU BLEU

PAS D'UTILISATION EN RALLYE sauf pour les épreuves spéciales en boucle où son usage est recommandé

Présenté **AGITE** : Au Concurrent le moins rapide, lui signifiant qu'il doit impérativement se laisser doubler.



DRAPEAU BLANC

Présenté **AGITE**

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

SON UTILISATION EST FACULTATIVE



TENUE ET ACCESSOIRES DU COMMISSAIRE

LA CHASUBLE

Elle se porte 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 sigle
« **Radio** »
devant et derrière

NB : Pour plus de sécurité, Les tissus synthétiques seront à éviter.

L'ajout de bandes de visibilité sont fortement recommandées notamment lors de « Spéciales de nuit »

Panoplie du Commissaire en poste :

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



NB : Les gants peuvent être à la ceinture tant que l'épreuve n'a pas débuté.

Ils seront enfilés avant le passage de la première voiture. Les manches seront également baissées



POUR VOTRE PROPRE SECURITE :

- ⇒ **EVITEZ DE PORTER DES VÊTEMENTS EN TISSUS SYNTHETIQUES ET/OU DE COULEUR POUVANT ÊTRE CONFONDUE AVEC CELLES DES DRAPEAUX**

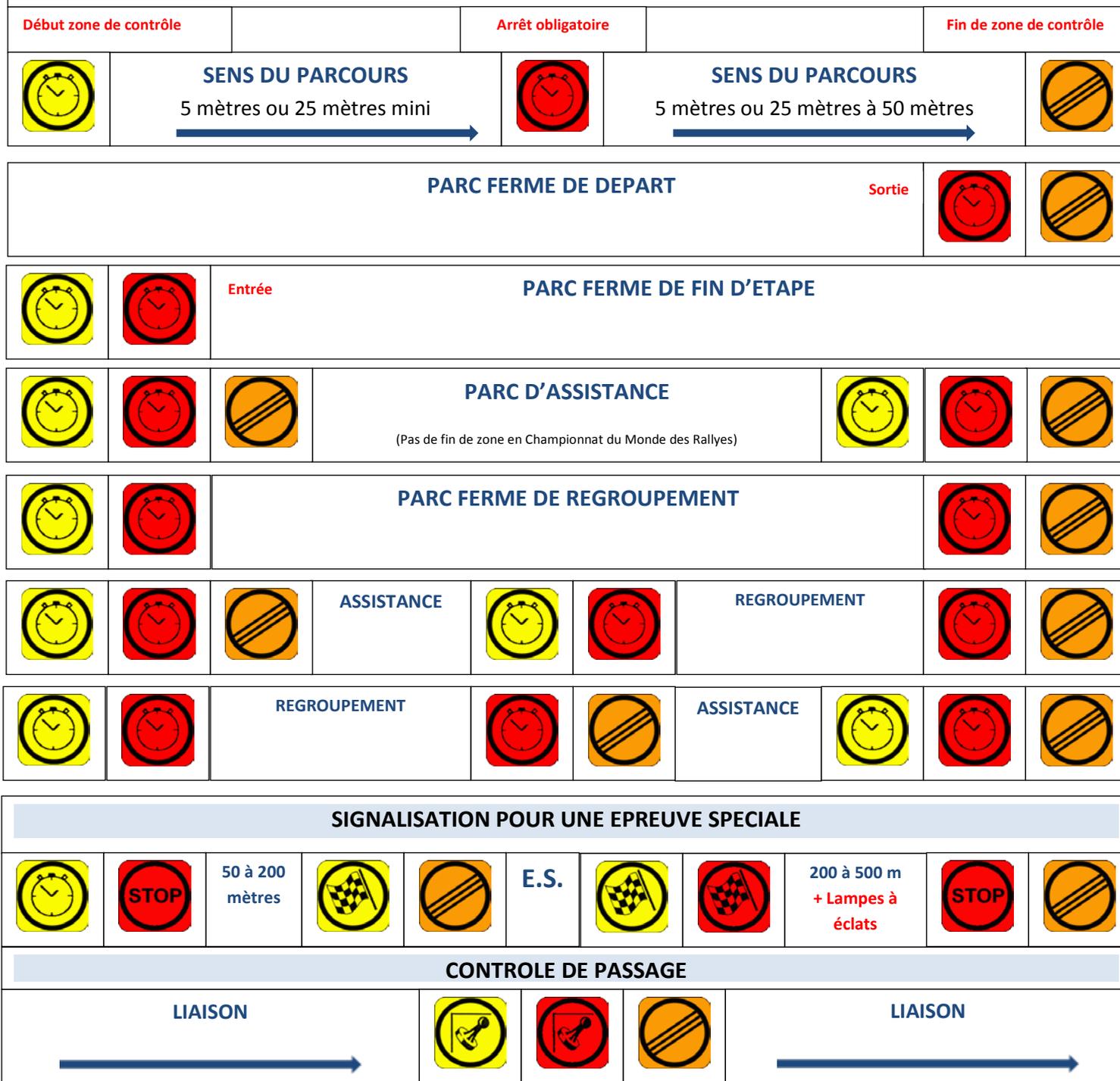
SUR LA SPECIALE

1. OUVERTURE D'UNE SPECIALE – VOITURE ENCADREMENT

VOITURE	IDENTIFICATION	FONCTION	HEURE PASSAGE
TRICOLERE	OUI Sur portières	-Vérifie la mise en place des dispositifs -Ouvre la route de course la compétition	<ul style="list-style-type: none"> ○ National : H-90' à H-75' ○ Régional : H-60'
AUTORITE ORG. TECHNIQUE	OUI Sur portières	-Evolue en complément de la voiture tricolore -Vérifie et atteste de la conformité de tous les dispositifs de sécurité humains, matériels tels que mentionnés dans le dossier de sécurité présenté en Préfecture	<ul style="list-style-type: none"> ○ National : H-60' ○ Régional : H-45'
INFORMATION	OUI Sur portières	-Attire l'attention du public par des moyens visuels (Phares allumés, gyro. rampe lumineuses...) et sonore de l'ouverture de la manifestation	<ul style="list-style-type: none"> ○ National : H-55' ○ Régional : H-40'
PROMOTION	OUI Sur portières	-Regroupe les différentes voitures liées à la promotion de l'épreuve (Invités, partenaires, publicité...)	<ul style="list-style-type: none"> ○ National : H-50 à H-35' ○ Régional : H-39' à H-35'
OBSERVATEUR	OUI Sur portières	-Etablie un rapport sur l'organisation du rallye	<ul style="list-style-type: none"> ○ National : H-35' ○ Régional : H-34'
INFO / SONO	OUI Sur portières	-Rappelle de manière sonore les consignes de sécurité à l'égard du public et communique les informations relatives à la compétition	<ul style="list-style-type: none"> ○ National : H-30' ○ Régional : H-30'
« 000 »	OUI Sur portières	-Vérifie le dispositif général du fonctionnement des « C.H. » et des « C.P. », de la sécurité du public. -Cette voiture est équipée d'un gyrophare ou d'une rampe lumineuse	<ul style="list-style-type: none"> ○ National : H-30' à H-25' ○ Régional : H-30' à H-25'
« 00 »	OUI Sur portières	-Vérifie le dispositif général du fonctionnement des « C.H. » et des « C.P. », de la sécurité du public. -Cette voiture est équipée d'un gyrophare ou d'une rampe lumineuse	<ul style="list-style-type: none"> ○ National : H-20' à H-15' ○ Régional : H-20' à H-15'
« 0 »	OUI Sur portières	-Vérifie le dispositif général du fonctionnement des « C.H. » et des « C.P. », de la sécurité du public. -Cette voiture est en configuration de course	<ul style="list-style-type: none"> ○ National : H-10' ○ Régional : H-10'
1ère VOITURE	N° Concurrent		<ul style="list-style-type: none"> ○ National : H ○ Régional : H
BALAI / DAMIERS	OUI Sur portières	-Ferme la route de course la compétition. -Ramasse le matériel et les rapports	<ul style="list-style-type: none"> ○ Nat. : Après la dernière ○ Rég. : Après la dernière

PANNEAUX DES CONTROLES

SIGNALISATIONS DES CONTROLES

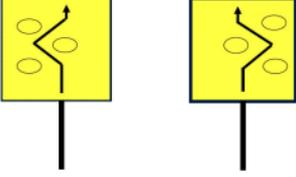
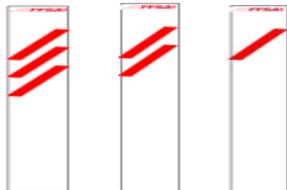


LA MISE EN PLACE DES PANNEAUX DOIT TENIR COMPTE DE :

- LA CONFIGURATION DU TERRAIN
- PASSAGE A NIVEAU
- CROISEMENT
- PANNEAU ROUTIER
- FORET
- HABITATION...Etc.

PRINCIPAUX AUTRES PANNEAUX IMPLANTES SUR LES E .S.

⇒ Jusqu'alors recommandés, les éléments de signalétiques, à l'égard des concurrents, des officiels et du public sont désormais une obligation

<p>Panneau « Poste Commissaire » À distance Kilométrique ou hectométrique</p>	<p>Panneau de Signalisation 20cm x 30 cm</p>	
<p>Panneau « Pré-Signalisation » Radio</p>	<p>Panneau de Signalisation 20cm x 30 cm</p>	
<p>Panneau « Radio » doit Comporter une zone de stationnement</p>	<p>Diamètre du panneau de Signalisation : Environ 50 cm</p>	
<p>Panneau signalisation Changement de Direction</p>	<p>Panneau de signalisation : 20 cm x 20 cm</p>	
<p>Panneau « Zébra » Changement de Direction</p>	<p>Panneau de signalisation : 80 cm x 200 cm</p>	
<p>Panneau signalisation Chicane</p>	<p>Panneau de signalisation : 80 cm x 80 cm</p>	
<p>Panneau signalisation Itinéraire Evacuation Sanitaire</p>	<p>Panneau de signalisation : 60 cm x 40 cm</p>	
<p>Panneau de décélération Avant Point Stop</p>	<p>Panneau de signalisation : 80 cm x 15 cm</p>	

PANNEAU ENTREE DE ZONE CASQUE



Ce panneau indique qu'avant celui-ci, les concurrents ne doivent pas être porteurs du casque en conduisant

Il est disposé sur la route conduisant à l'E.S. 500 mètres max. avant le Point C.H.

Au-delà de ce panneau, les concurrents peuvent circuler avec leur casque sur la tête

PANNEAU SORTIE DE ZONE CASQUE

Ce panneau indique qu'au-delà de cette limite, les concurrents ne sont plus autorisés à être porteurs du casque en conduisant

Ce panneau doit être disposé à 500 mètres après le Point Stop



⇒ Ces panneaux mesurent 60cm x 60cm

PANNEAUX ZONE SPECTATEURS

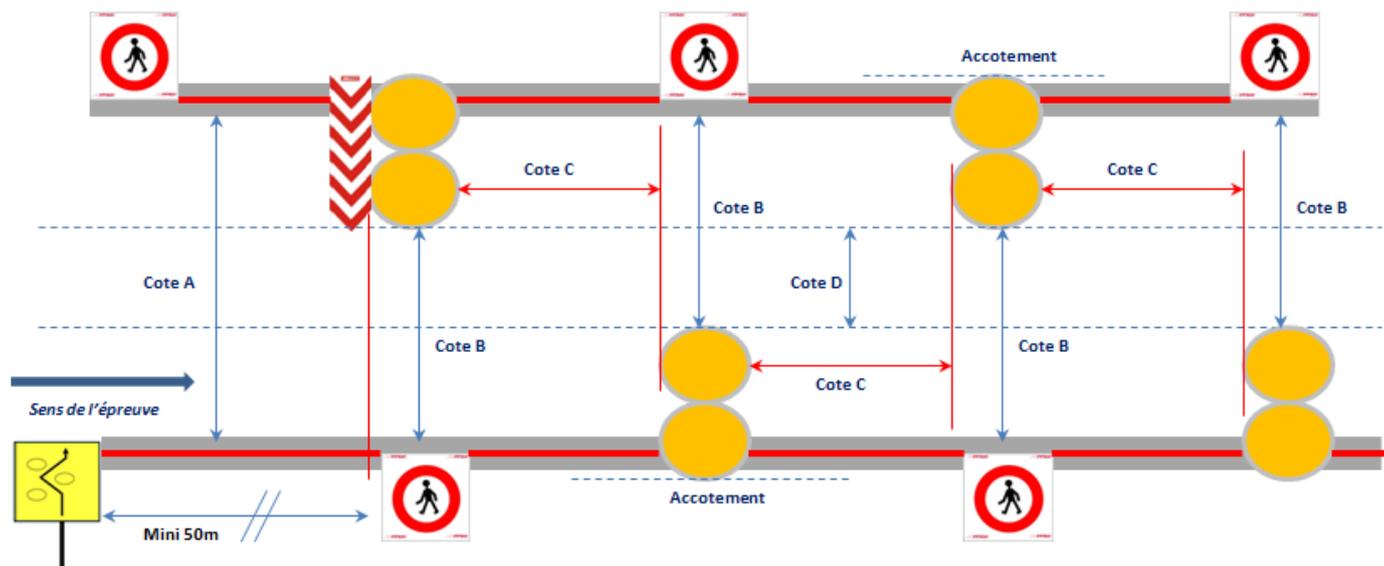
<p>Panneaux Information Course Automobile</p>	<p>Panneau de signalisation : 20cm x 30 cm</p>	
<p>Panneaux Zones Interdit ou Autorisé au Public</p>	<p>Panneau de signalisation : 20cm x 30 cm</p>	
<p>Panneaux indiquant les zones Interdites au Public</p>	<p>Panneau de signalisation : 60cm x 40 cm</p>	
<p>Panneaux de circulation interdite aux piétons</p>	<p>Panneau de signalisation : 60cm x 60 cm</p>	
<p>Rubalise délimitant les zones Interdites ou Autorisées au Public</p>	<p>Panneau de signalisation : 60cm x 40 cm</p>	
<p>Rubalise délimitant les zones Interdites ou Autorisées au Public</p>	<p>Panneau de signalisation : 60cm x 40 cm</p>	

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, au choix des organisateurs, en fonction de la configuration terrain



Ballot de paille ou équivalent

— Marquage au sol du périmètre

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



LE BRIEFING AUX COMMISSAIRES

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

Nous vous demandons de bien vouloir prendre connaissance des consignes qui suivent

Votre rôle est primordial pour le bon déroulement du rallye. A ce titre vous devez faire preuve de sérieux et compétence

1. LES CONSIGNES GENERALES

1.1. L'AFFECTATION DES POSTES

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

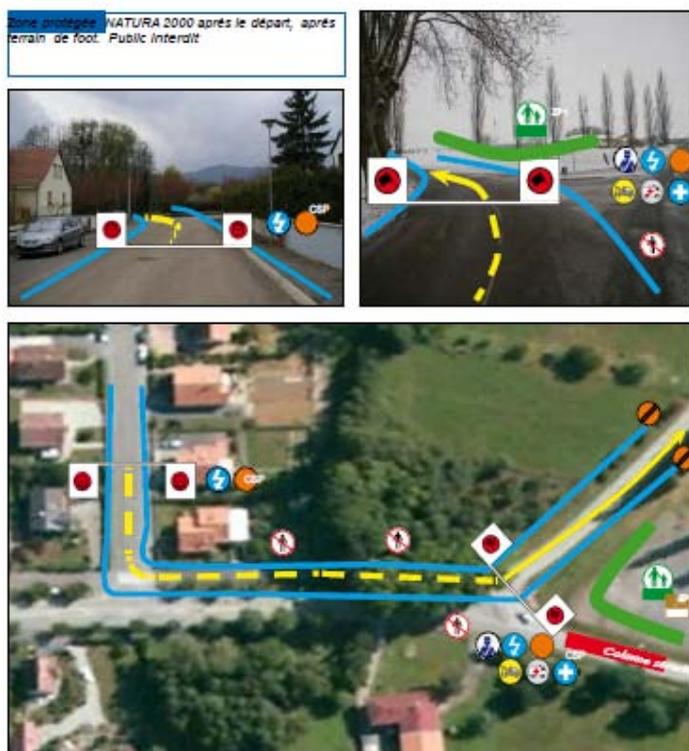
⇒ Cette obligation contraint à affecter les postes **AVANT** le début du rallye



PK	Inter	Radio	C&C	C&P	GPS	GEND	ZP	Parking
-0.14	CH	R	4	2	N : 48°26.721 / E : 7°27.789			
0	DEPART	R	4	2	N : 48°26.670 / E : 7°27.765	4	ZP1	PD1

L'organisateur s'engage à vous remettre une fiche signalétique de l'implantation « sécurité » de votre poste, selon les Règles Techniques de Sécurité en vigueur.

Lorsque vous arriverez sur les lieux, votre mission est de vérifier qu'il n'y a pas d'incohérence entre l'implantation générale de votre zone et celle représentée sur votre fiche



En aucun cas, vous ne devez de votre propre initiative, modifier l'implantation « sécurité ». Si vous constatez une anomalie, vous devez en informer immédiatement le PC course qui prendra les dispositions nécessaires en concertation avec l'organisateur technique

Repérez bien votre emplacement. Vous devez **OBLIGATOIREMENT** tenir votre poste à l'endroit indiqué dans le dossier sécurité en excluant toute autre initiative. En cas de problèmes, d'hésitation, avisez le PC

LES COMMISSAIRES AURONT UNE CONNAISSANCE APPROPRIÉE :

- DES REGLES TECHNIQUES DE SECURITE
- DES RECOMMANDATIONS DE LA FFSA, EN PARTICULIER SUR L'IDENTIFICATION DES ZONES AUTORISEES OU NON PUBLIC

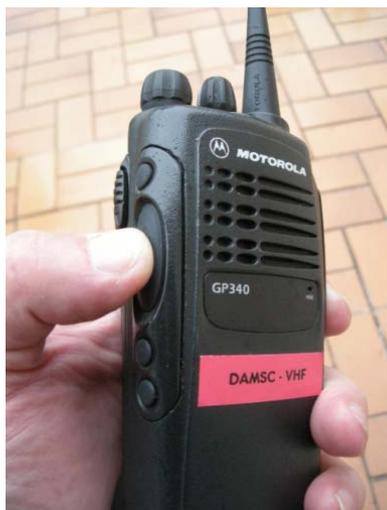
1.2. NUMERO DE TELEPHONE DU P.C.

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

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

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

2. LA RADIO



Si votre poste (**PK** : Point Kilométrique) est pourvu d'une radio. Elle vous met en liaison avec le D.C. de votre E.S.

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

Quelques règles impératives :

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

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

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

De par votre calme, votre interlocuteur saura que vous maîtrisez la situation

- Testez vos moyens radio et/ou téléphoniques afin d'informer la D.C. de votre E.S. que votre poste est opérationnel
- Attention, veillez régulièrement la charge de votre radio.
- ⇒ Avant de parler, toujours vérifier que la fréquence n'est pas occupée
- ⇒ Attendez la fin des conversations en cours.

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

3. LES HORAIRES

Il est indispensable que vous soyez à l'heure.

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

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

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

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



**DANS TOUS LES CAS :
NE LAISSEZ PERSONNE REMONTER L'E.S EN SENS INVERSE, MEME POUR QUELQUES
CENTAINES DE METRES.**

4. VERIFICATION DE VOTRE POSTE

Une fois votre véhicule positionné en sécurité, c'est-à-dire loin de la route de compétition et hors trajectoire, vous devrez après avoir enfilé votre tenue et lors de la mise en place du matériel placé à votre disposition, effectuer une reconnaissance de votre zone d'action

A cette occasion, vous devez vous assurer :

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



ATTENTION :

- ⇒ Votre rôle ne se limite qu'aux points ci-dessus, il est évident que vous n'êtes pas là pour implanter une zone. Néanmoins, il vous appartient d'aviser immédiatement la D.C. de l'E.S. en cas de modification de votre zone (Accident, manque ou détérioration de rubalise, public mal

1. LA CONDUITE A TENIR

Pour tous les cas suivants, vous prévenez le PC COURSE, soit :
En utilisant votre radio
En utilisant votre téléphone portable
(Enregistrez le numéro de téléphone du PC Course)

- En l'absence d'autres moyens de communication et **UNIQUEMENT** dans les cas graves en stoppant brièvement une voiture de course en lui demandant d'informer le prochain **POINT STOP**

5. REGLE DE BASE



**EN AUCUN CAS, SAUF ABSOLUE IMPOSSIBILITE,
VOUS NE POUVEZ OU NE DEVEZ ARRÊTER LES VOITURES**

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

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

- ⇒ **1 drapeau JAUNE présenté AGITE**
- ⇒ **1 drapeau BLANC présenté AGITE (Voiture d'intervention ou auto au ralenti)**
- ⇒ **1 drapeau BLEU présenté AGITE pour les épreuves en boucle**



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



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

En conséquence nous vous conseillons **FORTEMENT** de ne pas prendre de responsabilité à ce niveau, car en cas d'erreur ou de mauvaise appréciation, vous pourriez être mis en cause

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

6. ARRET D'UNE VOITURE AUX ENVIRONS DE VOTRE POSTE SUR PANNE ou SORTIE DE ROUTE SANS GRAVITE

- Prévenez le PC en faisant un point de situation (Votre n° de P.K., n° du concurrent...etc.)
- Mettez en place la signalisation (drapeau JAUNE)
- Demandez au concurrent de mettre en place son triangle de sécurité, celui-ci devra être disposé à environ 50 m en amont de la voiture pour avertir les concurrents suivants
- Si l'équipage décide d'abandonner, récupérer le carnet de bord

**NE LAISSEZ PAS REPARTIR UNE VOITURE SANS AVOIR VERIFIE QUE
L'EQUIPAGE REPART BIEN :**

- **CASQUE, LE SYSTÈME DE RETENUE DES CASQUES (HANS) EN PLACE**
- **GANTE ET SANGLE**

7. LA VOITURE GENE

- Procédez comme ci-dessus
- Prévenez rapidement la D.C. de l'E.S. qui informera les concurrents suivants

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

- Essayez de garer la voiture du mieux possible

**EN AUCUN CAS, TANT QU'UN PASSAGE DEMEURE POSSIBLE,
LA COURSE NE SERA ARRETEE POUR FAIRE INTERVENIR UNE DEPANNEUSE**

8. LA VOITURE BLOQUE VRAIMENT L'E.S.

- Prévenez le PC en donnant un point de situation sur ce que vous voyez (Votre n° de P.K., n° de la voiture, état de l'équipage, risque d'incendie...)
- Mettez en place la signalisation (drapeau JAUNE)
- Essayez de la dégager avec les moyens à votre disposition et éventuellement avec l'aide des équipages suivants, bloqués
- Noter les numéros des voitures qui ont été arrêtées, les faire repartir aussitôt que possible et après autorisation du D.C. de l'E.S. et/ou du P.C.

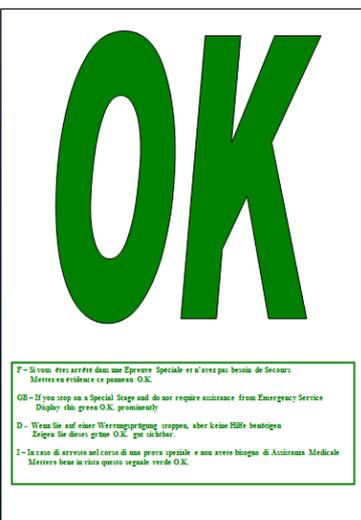
- Si impossibilité de dégager la route (cas exceptionnel), prévenez de D.C. de l'E.S. et/ou P.C. et appliquez les consignes communiquées par la D.C

9. OCCUPANTS BLESSES

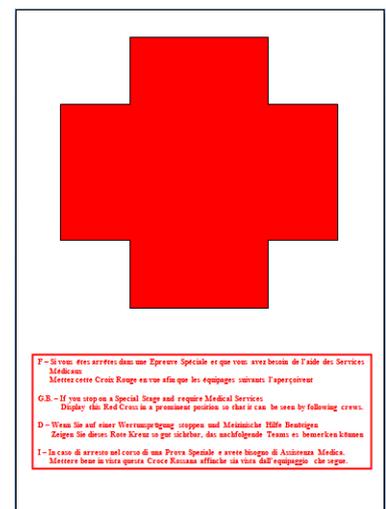
- Mettez en place la signalisation (drapeau JAUNE)
- Prévenez le PC calmement en faisant un point de situation sur ce que vous voyez (n° de votre P.K., n° de la voiture)
- Evaluer visuellement la gravité, selon vous, des blessures.
 - Blessure grave, blessure légère
 - Conscient (ou non)
 - Parle, bouge, yeux ouverts, respire...
 - Sans oublier d'indiquer qui est blessé
 - La nature du choc (Arbre, talus, Choc frontal, latéral, tonneaux...
 - Risque d'incendie
- Ne pas arrêter la course, vous n'en avez pas le droit et suivre les directives du P.C.. Il vaut mieux que les concurrents aillent vers la fin de l'E.S. pour faciliter l'accès des secours vers le lieu de l'accident
- Si les blessures ne sont que légères ou superficielles, informez les concurrents qu'ils seront vus par le médecin de l'E.S. après le passage du véhicule balai



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



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



10. SPECTATEUR(S) BLESSE(S)

- Prévenez la D.C. en faisant un rapide état des lieux
- L'équipage qui a causé les blessures doit être maintenu sur place, dans l'attente de la décision de la D.C. et des Autorités
- La voiture doit être garée le mieux possible
- La signalisation doit être mise en place (Drapeau JAUNE et triangle de signalisation)

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

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

11. DEPANNAGE



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

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

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

- ❖ L'obligation d'un organisateur (c'est écrit dans le France-Auto) est de prévoir une dépanneuse pour :
- ⇒ **DEGAGER LA ROUTE DE COURSE OBSTRUEE, PAS LES BAS COTES**

- L'organisation n'est pas un service de dépannage. Si après l'épreuve, un équipage veut se faire dépanner, il en négocie le coût avec le dépanneur
- Toutefois, l'auto doit être balisée (triangle, drapeau). Si un autre concurrent vient taper dans la voiture arrêtée alors que la signalisation est en place, il sera tenu pour responsable, avec les conséquences que cela peut avoir

12. LE RAPPORT

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

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

13. DISTRIBUTION / RESTITUTION DU MATERIEL

A la fin de votre mission :

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



REGLES DE SECURITE POUR LES RALLYES

1. ZONES AUTORISEES AUX SPECTATEURS

Les zones autorisées sont délimitées à des distances de sécurité à définir 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 de la 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 : On n'ira pas installer une zone spectateur en pleine trajectoire, en bordure de route et sur un terrain plat

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

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

2. ZONES INTERDITES AUX SPECTATEURS

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

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

⇒ **IDENTIFIER ET PRECISER LES ZONES REPUTEES PARTICULIEREMENT DANGEREUSES**

Plus particulièrement, il s'agit des :

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

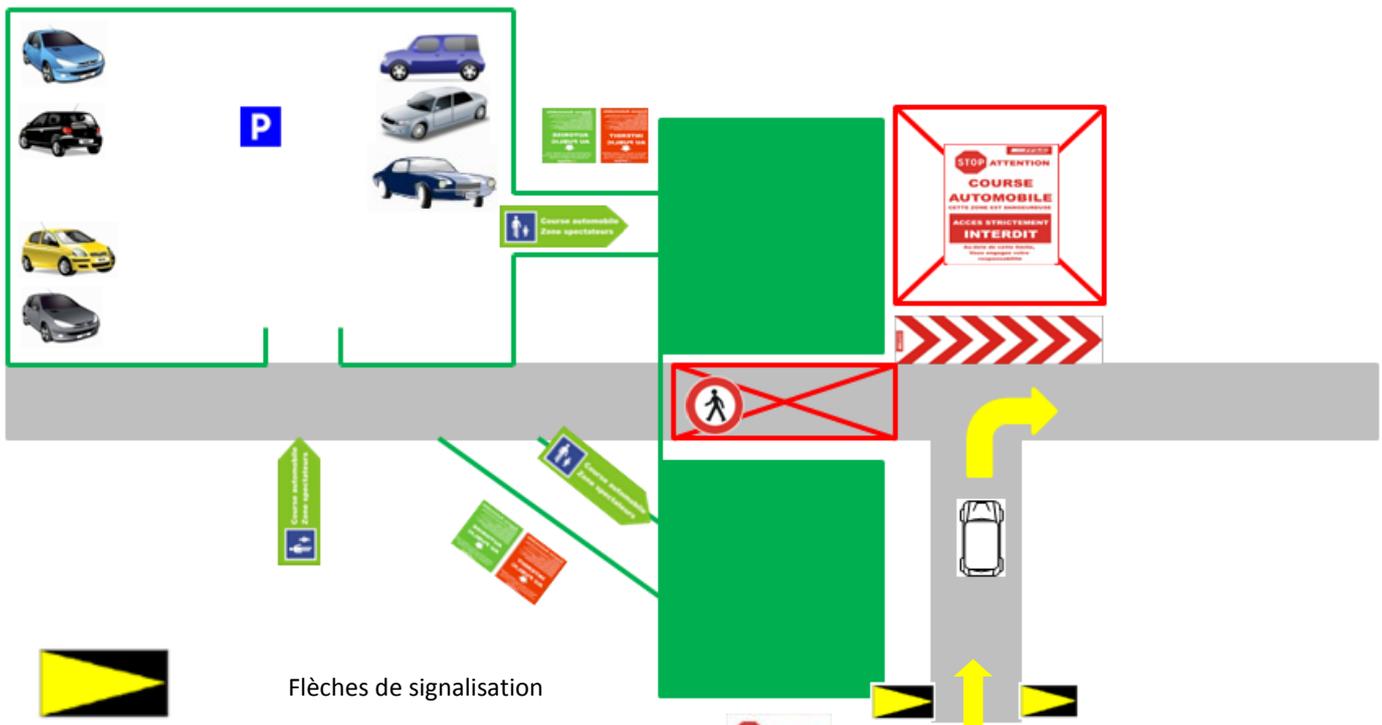
Dans les sections du parcours présentant un danger particulier :

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

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



IMPLANTATION SIGNALÉTIQUE GÉNÉRALE ZONE PUBLIC



Flèches de signalisation



Zébra d'indication de direction dans l'intersection



Panneau de cheminement à suivre par le public



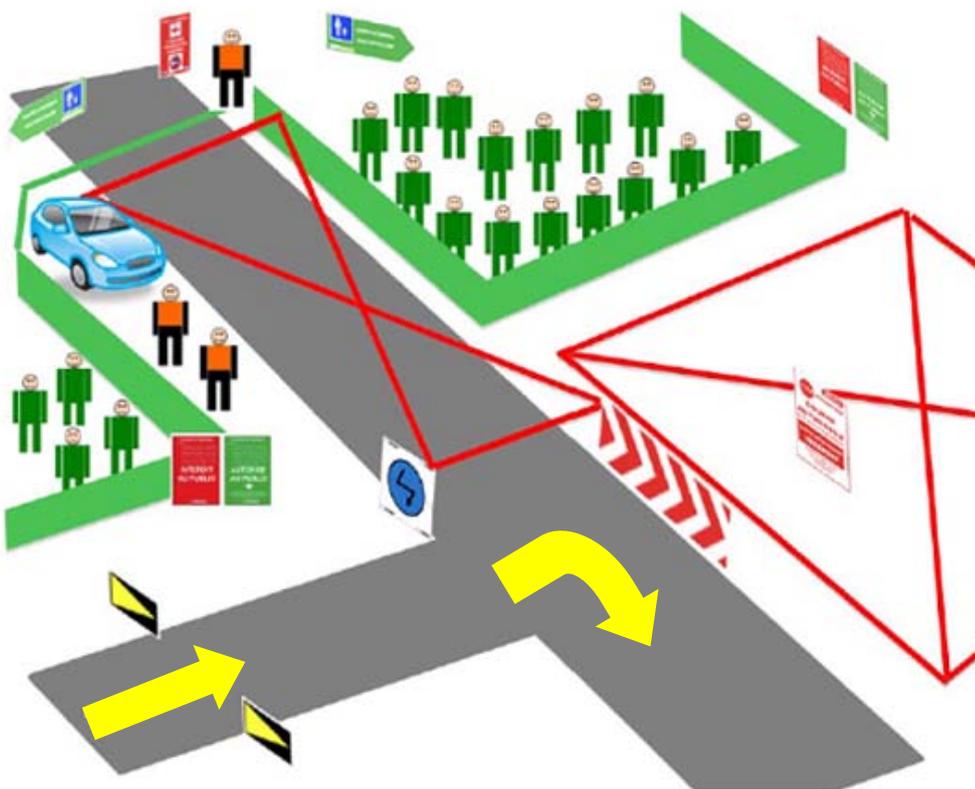
Panneau d'information public zone autorisée / zone interdite



Panneau d'information public dans zone interdite



Panneau d'information « Interdit aux Piétons »



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**.

POUR LA MÊME RAISON, LE POSTE COMMISSAIRE EST LUI AUSSI RECULÉ,

- ⇒ De manière à protéger personnel et matériel...

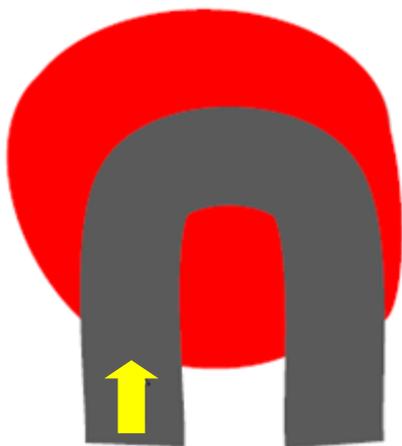
3. UN DERNIER MOT CONCERNANT LES SPECTATEURS

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

4. ENFIN POUR TERMINER AVEC LES AUTRES ZONES A TRES HAUT RISQUES

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

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



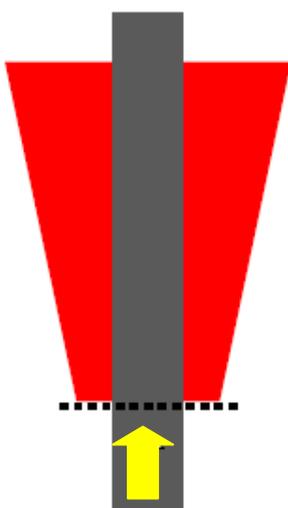
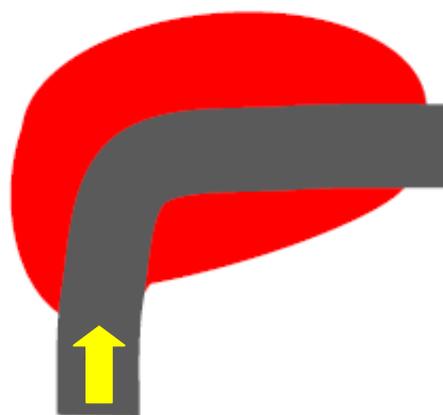
1. L'ÉPINGLE :

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

Attention au très fréquent retour vers l'intérieur à la ré-accelération

2. 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. 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

Bien entendu, il serait fortement déraisonnable de laisser des spectateurs s'installer dans ses zones...

FONCTIONS OCCUPEES PAR UN CHEF DE POSTE « ROUTE »

1. FONCTIONS OCCUPEES PAR UN CHEF DE POSTE « ROUTE »

- Contrôle Horaire Entrée / Sortie de Parc Fermé - Regroupement - Assistance
- Contrôle Horaire avant Epreuve Spéciale
- Point-Stop après Arrivée Epreuve Spéciale
- Poste en inter E.S.

Il est Responsable du Poste et interlocuteur de la « D.C. »

2. INSTALLATION DU POSTE

- Respectez l'emplacement du poste déterminé par l'Organisation (Inscrit sur le « Road-Book », marquages sol, consignes Commissaires)
- Respectez l'horaire de mise en place (En principe lors du passage du ou des Véhicules « Org1, Org2.. » soit à H-90 (Suivant la réglementation FFSA)
- Portez les signes distinctifs liés à la fonction (Combinaison, chasuble...).
- Mise en place des panneaux, en tenant compte de la configuration du terrain.
- Vérifiez et étudiez le fonctionnement des extincteurs, sans omettre de les installer judicieusement.
- Vérifiez et testez le fonctionnement des pendules.
- Testez les moyens de communication mis à disposition (Téléphone, Radio...)
- Le poste de contrôle doit commencer à fonctionner 15 minutes avant l'heure idéale de passage du 1^{er} concurrent Sauf décision contraire du « D.C. », il cessera d'opérer 15 minutes après l'heure idéale du dernier concurrent, augmentée du délai de mise hors course.



3. ROLE DU POSTE

- **Toutes zones de contrôle situées entre le 1^{er} panneau avertisseur jaune et le dernier panneau final beige à 3 barres transversales est considérée comme parc fermé.**
- **Il est interdit à un équipage d'observer un arrêt quelconque ou d'adopter une allure anormalement lente.**

3.1. CONTROLE DE PASSAGE

- Apposez une marque d'identification, en général par tampon (Prévue par l'Organisation) sur le carnet de contrôle présenté par l'équipage à un emplacement prévu. L'heure n'est pas à mentionner.
- Tenez un cahier de contrôle de passage.

3.2. CONTRÔLE HORAIRE - DEPART EPREUVE SPECIALE

- Le Chef de Poste indique sur le carnet de bord, l'heure de présentation
- La procédure de pointage débute au moment où une voiture franchit le panneau d'entrée dans la zone de contrôle horaire.
- Le pointage du carnet ne peut être effectué que si les 2 Membres de l'Equipe, ainsi que la voiture se trouvent dans la zone de contrôle et à proximité de la table de contrôle.
- L'heure de pointage correspond au moment exact où l'un des membres de l'équipage présente le carnet de bord au chef de poste ou l'un de ses Equipiers. Celui-ci inscrit manuellement ou au moyen d'une imprimante sur ce carnet,
 - L'heure effective de présentation.
 - L'heure idéale de pointage est obtenue en additionnant le temps accordé pour parcourir le secteur de liaison, à l'heure de départ de ce secteur. Ce temps est exprimé à la minute

- 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.
- L'équipage n'encourt aucune pénalisation pour retard :
 - Si l'heure de présentation du carnet au chef de poste correspond au déroulement de la minute idéale de pointage



- Toute différence entre l'heure réelle et l'heure de pointage sera pénalisée par le « D.C. » à raison de :
 - Pour retard : 10 secondes / minutes pour les rallyes internationaux et nationaux
 - 5 secondes / minutes pour les rallyes régionaux
 - Pour avance : 60 secondes / minutes pour les rallyes internationaux et nationaux
 - 30 secondes / minutes pour les rallyes régionaux

NB : Un équipage pénalisé pour avance, pourra être neutralisé le temps nécessaire pour repartir à son heure idéale par le « D.C ».

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

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

3.3. HEURE DE DEPART DES CONTROLES

- Si le secteur de liaison suivant ne débute pas par une E.S., 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'E.S., la procédure suivante sera appliquée :
 - Panneau avertisseur jaune (Début de zone)
 - A 25 mètres : Panneau rouge avec cadran (Poste contrôles horaires)
 - Entre 50 à 200 mètres : Panneau rouge avec drapeau (Départ de l'E.S.)
 - A 50 mètres : Panneau final beige à 3 barres transversales

3.4. CONTRÔLE D'ARRIVEE - SECTEUR DE LIAISON

- Le chef de poste ou son Equipier inscrit sur le carnet :
 - L'heure de pointage de l'Équipage
 - L'heure de départ prévisionnelle pour le secteur de liaison suivant. Celle-ci respecte un écart de 3 minutes pour permettre à l'équipage de se préparer au départ.

NB : En cas de pneu dégonflé, il est octroyé à l'équipage, un temps max. de 5 minutes supplémentaires

L'heure de départ affectée après réparations respectera avec le nouvel équipage parti devant lui, l'intervalle auquel lui donne droit son classement ou sa priorité.

- Après pointage au « C.H. », l'équipage doit se rendre immédiatement au poste de départ de l'E.S.
Le chef de poste inscrit sur la fiche d'épreuve, l'heure prévue pour le départ de cette épreuve, qui correspond à l'heure de départ prévisionnelle pour le secteur de liaison suivant.
- Le départ est donné à l'équipage suivant la procédure réglementaire.

3.5. MISE HORS COURSE

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

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

3.6. CONTRÔLE DE REGROUPEMENT

- Les regroupements servent à réduire les intervalles plus ou moins importants qui ont pu se créer entre les concurrents, à la suite de retards et/ou abandons. Il faut prendre en compte l'heure de départ du regroupement et non la durée de celui-ci.
- Le chef de poste récupère auprès de l'équipage, le carnet de contrôle et éventuellement la fiche d'E.S.
- Le chef de poste ou son équipier communique dès que possible les instructions sur les heures de départ.
- L'ordre de départ étant le même que celui de l'arrivée, Les moteurs des voitures seront obligatoirement coupés.
- Le chef de poste peut distribuer un nouveau carnet de contrôle, soit en entrée ou en sortie de parc fermé

3.7. EPREUVE SPECIALE

- Le départ sera donné arrêté, le moteur en marche sur la ligne de départ.
- Le chef de poste recopiera sur la fiche de l'épreuve, l'heure prévue pour le départ de la voiture (h. & mn)
Il remettra ce document à l'équipage et lui annoncera à haute voix le décompte de temps. (30s, 15s, 10s, ...)
- Les 5 dernières secondes révolues, le signal de départ est donné. Le démarrage de la voiture doit être immédiat.

NB : En cas de départ au feu, une cellule couplée à un chrono, est implantée après la ligne de départ pour détecter les éventuels départs anticipés.



- Aucun départ anticipé ne peut-être toléré.
Le départ doit être effectif à la minute pleine, pas avant
Le «D.C.» applique des pénalités pour les 2 premières infractions, les suivantes sont décidées et appliquées par le collège des commissaires sportifs.
- Le départ d'une E.S., à l'heure indiquée sur le carnet de contrôle ne pourra être retardé par le chef de poste à ce départ qu'en cas de force majeure.
- Un équipage arrivant en retard, le chef de poste inscrira une nouvelle heure. Ce retard est alors considéré comme un retard enregistré sur un secteur de liaison

3.8. ARRIVEE LANCEE - EPREUVE SPECIALE

- Si utilisation d'une cellule, protéger celle-ci du passage des personnes.
- L'arrivée d'E.S. sera jugée lancée. Un arrêt entre le panneau JAUNE avertisseur et le panneau STOP est interdit.
Veillez autant que possible qu'aucune voiture ne se double entre l'arrivée lancée et le Point Stop
- Le chronométrage se fait sur la ligne d'arrivée via un chrono avec imprimante.



- A une distance de **200 à 500** mètres après l'arrivée, les concurrents doivent s'arrêter au Point Stop signalé par le panneau ROUGE « STOP » pour faire inscrire sur la fiche chrono son heure d'arrivée (décliné en h.; mn.; sec. & 1/10eme éventuellement transmise par les chronométrateurs.
- Le chef de poste ou son Equipier tient informé la direction de course de tous les événements.
- Veillez à ce que les équipages ne procèdent à aucune intervention, réparation ou ravitaillement sur leurs voitures
- Interdisez l'accès au parc à toute personne, sauf bien entendu aux officiels de l'épreuve devant y assurer une fonction.
- Tenez informé la direction de course de tous les événements

3.9. CONTRÔLE HORAIRE - ENTREE PARC REGROUPEMENT

- Inscrivez l'heure de pointage (Heure, minutes) sur le carnet de contrôle de l'équipage
- Reportez l'heure sur le cahier de contrôle horaire et faire émarger l'équipage
- Conservez le carnet de contrôle de l'Equipage
- Distribuez à l'équipage un nouveau carnet de contrôle (ou fiche de liaison) en prenant soin d'inscrire l'heure théorique de sortie de parc de regroupement et faire émarger l'équipage.
- Rangez les voitures de compétition
- Veillez qu'aucun véhicules ne puissent être gênés par un autre de manière à pouvoir repartir sans problème
- Veillez à ce que les équipages (Ou assistance) ne procèdent à aucune intervention, réparation ou ravitaillement sur le véhicule.
- Interdisez l'accès au parc à toute personne, sauf aux officiels devant assurer une fonction
- Tenez informé la direction de course de tous les événements

3.10. CONTRÔLE HORAIRE - SORTIE PARC REGROUPEMENT

- Ne laissez entrer les équipages que dans les 10 minutes qui précèdent leur heure de départ
- Cependant, si le parc dure moins de 15 minutes, les équipages sont autorisés à rester à l'intérieur de celui-ci.
- Les équipages partent à l'heure idéale, dans l'ordre fixé par la «D.C.».
- Donnez à chaque équipage son carnet de contrôle, après y avoir inscrit son heure réelle de départ.
- Reportez l'heure sur le cahier de contrôle horaire, sans omettre de faire émarger l'équipage.
- Donnez le départ à l'heure (et dans la minute) inscrite sur le carnet de contrôle.

TOUT EQUIPAGE SE PRESENTANT AVEC PLUS DE 15 MINUTES DE RETARD PAR RAPPORT A SON HEURE IDEALE, NE SERA PLUS AUTORISE A PRENDRE LE DEPART SUITE A LA DECISION DU DIRECTEUR DE COURSE

- Veillez qu'aucun véhicule ne puisse être gêné par un autre de manière à pouvoir repartir sans problème
- Veillez à ce que les équipages (Ou assistance) ne procèdent à aucune intervention, réparation ou ravitaillement, non autorisé par le règlement sur le véhicule.
- Interdisez l'accès au parc à toute personne, sauf aux officiels devant assurer une fonction
- Tenez informé la direction de course de tous les événements

3.10. RESTITUTION DE L'ENSEMBLE DES DOCUMENTS

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



**LE SUJET VOUS PASSIONNE
VOUS DESIREZ EN APPRENDRE PLUS.
NOUS VOUS INVITONS A LIRE :**

- **LE REGLEMENT STANDARD « RALLYE »**
- **LES RTS (Règles Techniques de sécurité) RALLYE**

CONSULTABLES SUR LE SITE : www.ffsa.org