

REGLES TECHNIQUES ET DE SECURITE DES RALLYES

SOMMAIRE

TITRE I : RAPPEL DES PRINCIPAUX TEXTES REGLEMENTAIRES

TITRE II : REGLES TECHNIQUES

SOUS TITRE I : REGLES TECHNIQUES POUR LES COMPETITIONS

SOUS TITRE II : REGLES TECHNIQUES POUR LES MANIFESTATIONS DE ROULAGE LIBRE ROUTE

TITRE III : REGLES DE SECURITE POUR LES COMPETITIONS ET LES MANIFESTATIONS DE ROULAGE LIBRE

ANNEXES

Annexe 1 : Balisage – Eléments de signalétique

Annexe 2 : Dossier Sécurité Rallye – Eléments d'instruction

Annexe 3 : Véhicules d'encadrement

29/11/2021 : MAJ après CD du 24/11/21

25/08/2023 : MAJ après CD du 28/06/23

21/12/2023 : MAJ après CD du 29/11/23

26/06/2024 : MAJ après CD du 26/06/24

20/12/2024 : MAJ après AG du 20/12/24

07/07/2025 : MAJ après CLA du 26/06/25

18/12/2025 : MAJ après CLA du 25/11/25

TITRE I – RAPPEL DES PRINCIPAUX TEXTES REGLEMENTAIRES

A- ARTICLES R.331-18 à R.331-45-1 DU CODE DU SPORT modifié par le décret 2017-1279 du 9 août 2017

B- ARTICLES A.331-20 à A.331-21 DU CODE DU SPORT modifié par l'arrêté du 24 novembre 2017

C- ARTICLES A.331-32 DU CODE DU SPORT

D- CIRCULAIRE DU 27 NOVEMBRE 2006

E- INSTRUCTION DU 19 OCTOBRE 2006

TITRE II – REGLES TECHNIQUES

SOUS-TITRE I – REGLES TECHNIQUES POUR LES COMPETITIONS

DEFINITION

Un rallye est constitué soit d'un parcours unique, lequel doit être suivi par toutes les voitures, soit de plusieurs parcours aboutissant à un même point de rassemblement fixé d'avance et suivi ou non d'un parcours commun.

Le ou les parcours peuvent comprendre une ou plusieurs épreuves spéciales, c'est-à-dire des épreuves organisées sur une voie non ouverte ou temporairement fermée à la circulation publique et dont l'ensemble est, en règle générale, déterminant pour l'établissement du classement général du Rallye.

Le classement se fait généralement sur la base d'un chronométrage de chaque voiture, mais peut être déterminé également sur la base d'un temps ou un horaire imposé.

Le ou les parcours **qui ne servent pas** pour des épreuves spéciales sont appelés "parcours de liaison" et sont organisés, généralement, sur une voie ouverte à la circulation publique.

Le départ individuel de chaque véhicule doit être espacé d'au moins 1 minute.

Un rallye peut être organisé sous forme de compétition, essai, entraînement, démonstration,..., et peut être chronométré ou non.

ARTICLE 1. ORGANISATION

L'organisation d'un rallye se décompose en missions de nature administrative et en missions de nature technique.

Ces deux types de missions peuvent être exécutées par une même personne ou par deux personnes distinctes (organisateur administratif / organisateur technique).

Lorsque les fonctions d'organisateur administratif et d'organisateur technique **ne sont pas exercées** par la même personne, les missions doivent être réparties comme suit :

1.1 Organisateur administratif

L'organisateur administratif est une personne physique ou morale qui est responsable du traitement du rallye sur le seul plan administratif, à savoir :

- Dépôt des demandes d'autorisation de la manifestation auprès des autorités préfectorales compétentes **pour autoriser le rallye**.
- Nomination des officiels du rallye.
- Constitution et dépôt du règlement particulier pour demande de l'autorisation de la manifestation.
- D'une façon générale, l'accomplissement de toutes les tâches administratives obligatoires pour le déroulement d'un rallye vis-à-vis des autorités publiques compétentes

1.2 Organisateur technique

L'organisateur technique est une personne physique, ou morale, qui est responsable de la mise en place des sites et infrastructures du rallye et notamment de l'établissement du plan de sécurité, conformément au dossier type défini, selon l'annexe 3, par la Fédération Délégitaire

La constitution du dossier de sécurité rallye est de l'unique responsabilité de l'organisateur technique. Ce dossier de sécurité rallye permettra à l'autorité préfectorale ou à l'Etat, d'établir l'arrêté d'autorisation de la manifestation.

L'organisateur technique doit délimiter les zones réservées aux spectateurs et les informer des zones autorisées et que l'accès à toute autre zone leur est interdit. La mise en place des zones autorisées est de la responsabilité de l'organisateur technique.

. Les contrevenants s'exposent aux dispositions pénales prévues à l'article R.331-45 du code du sport. L'organisateur technique est responsable de la mise en œuvre des décisions administratives autorisant le rallye et c'est à lui que revient, pour que le rallye puisse débiter, la responsabilité d'attester par écrit auprès de l'autorité préfectorale ou de l'Etat, que toutes les prescriptions mentionnées dans l'autorisation ont été respectées.

Lorsque l'organisateur technique est une personne physique ou morale distincte de l'organisateur administratif, il doit impérativement agir dans le cadre d'une convention signée avec ce dernier. Il doit s'engager à exonérer l'organisateur administratif de toute responsabilité dans la mise en œuvre des décisions administratives autorisant le rallye ainsi que sur l'établissement et la mise en œuvre de la sécurité vis-à-vis du public ou des concurrents, ou encore de l'ordre public.

La convention signée entre l'organisateur administratif et l'organisateur technique devra figurer à la demande d'autorisation de manifestation transmise par l'organisateur administratif à la Préfecture.

1.3. Vérifications

Tout équipage participant au rallye doit se présenter au complet aux vérifications administratives. L'équipage ou son représentant devra présenter sa voiture aux vérifications techniques.

L'équipage ou son représentant devra présenter les combinaisons ignifugées homologuées, les casques homologués équipés du dispositif de retenue de la tête homologué, et les gants pour le pilote. Le départ sera refusé à tout équipage pour lequel ces équipements **ne seraient pas homologués**.

Les vérifications effectuées avant le départ seront d'ordre tout à fait général (contrôles du permis de conduire, de la marque et du modèle de la voiture, conformité apparente de la voiture avec le groupe dans lequel elle est engagée, conformité des éléments de sécurité essentiels - carte grise ou titre de circulation pour les rallyes sur route ouverte).

Nota : un certificat de contrôle technique et sa vignette en cours de validité **n'est pas exigible**.

Le départ sera refusé à toute voiture non conforme.

ARTICLE 2. ASSURANCES

Voir dispositions des articles R.331-30 et A.331-32 du Code du Sport.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1.1. Concurrents Admis

Pour l'exacte interprétation de ce texte, seront admis les mots :

- "Concurrent", utilisé soit pour les personnes physiques, soit pour les personnes morales.
- "Equipage", soit pour le pilote, soit pour le copilote.

Le(s) copilote(s) ou équipiers devront être âgés de 16 ans minimum (sauf dans le cadre d'un rallye sur routes ouvertes qui comporte des épreuves sur routes fermées, où l'âge sera de 10 ans minimum), selon les réglementations des différentes disciplines.

Pendant la durée de conduite et lorsque le concurrent est une personne morale ou **lorsqu'il ne fait pas partie de l'équipage**, toutes ses obligations et responsabilités incombent en totalité, solidairement et par indivis, au pilote déclaré sur le bulletin d'engagement.

3.1.2. Aptitudes médicales

Tout membre de l'équipage devra présenter :

- Soit un certificat de non contre-indication à la pratique du sport automobile en compétition, délivré par un médecin inscrit au tableau de l'ordre des médecins, et ce, suivant les critères fixés par la fiche médicale consultable sur l'imprimé de demande de licence figurant sur le site www.ffsa.org dans la rubrique « Vie fédérale ».
- Soit une licence délivrée par une fédération sportive permettant la participation aux compétitions de la discipline concernée et portant attestation de la délivrance du certificat précité.

La liste de ces médecins peut être obtenue, département par département, auprès de chaque conseil départemental de l'Ordre des Médecins ou sur le site web de l'Ordre National des Médecins – www.conseil-national.medecin.fr.

3.2. EQUIPAGES

Le départ ne sera autorisé qu'aux équipages exclusivement composés de 2 personnes (sauf règlement particulier des épreuves d'endurance tout-terrain et rallye de régularité).

Les membres de l'équipage seront désignés comme pilote et copilote(s) ou équipiers (en régularité).

L'équipage devra se trouver au complet à bord de la voiture, pendant toute la durée du rallye, hormis dans les cas prévus par le présent règlement

Sous peine de mise hors course, les combinaisons ignifugées homologuées sont obligatoires pour les membres de l'équipage ainsi que les casques homologués équipés du dispositif de retenue de la tête homologué et le port de gants ininflammables pour le pilote. **Les vêtements et chaussettes synthétiques ou acryliques, ainsi que les chaussures synthétiques ou caoutchouc sont interdits.**

Il est interdit à tout équipage, de circuler en dehors des zones prévues lors des épreuves spéciales, avec le casque. Les zones « casque » seront identifiées à l'aide des panneaux prévus à cet effet.

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.1. Voitures autorisées

Toute voiture en conformité avec la réglementation particulière du rallye et/ou en possession d'un titre de circulation régulièrement délivré.

Chaque voiture devra être soumise aux vérifications techniques préliminaires et déclarée admise à participer au rallye.

Il est de la responsabilité du concurrent de maintenir la voiture en conformité tout au long du rallye.

En rallye, lors d'épreuves de régularité historiques, les voitures suivantes **du Groupe B sont interdites :**

- Audi Sport Quattro S1 Homologation N° B-264
- Austin Rover MG Metro 6R4 Homologation N° B-277
- Citroën BX 4TC Homologation N° B-279
- Ford RS 200 Homologation N° B-280
- Fuji Subaru XT 4WD Turbo Homologation N° B-275
- Lancia Delta S4 Homologation N° B-276
- Peugeot 205 T16 Homologation N° B-262

4.2. Equipement de sécurité des voitures

L'ensemble des prescriptions, suivantes peuvent être retrouvées sur le site <http://www.ffsa.org>

4.2.1. Ceintures de sécurité

Pour le pilote et le copilote :

- Le montage d'un harnais avec au minimum « 5 sangles » en contact avec le corps, homologué est obligatoire portant la norme FIA 8853/98, pour tout groupe de voitures de compétition (moderne) et pour les voitures historiques à partir de la période I.
Ces harnais devront être en cours de validité.

En complément, le système RFT est obligatoire pour ces voitures.

- Le montage d'un harnais en cours de validité, avec au minimum « 4 sangles » en contact avec le corps, homologué est obligatoire portant la norme FIA 8854/98, pour les voitures historiques de la période F, G, et H.

4.2.2. Extincteur

Chaque voiture doit être équipée au minimum d'un extincteur manuel.

Quantité minimale d'agent extincteur selon le type de produit extincteur :

- AFFF : 2,4 litres
- Viro 3 : 2,0 kg
- FX G-TEC : 2,0 kg
- Poudre : 2,0 kg

Les informations suivantes doivent figurer visiblement sur chaque extincteur :

- capacité,
- type de produit extincteur,
- poids ou volume du produit extincteur,
- type de produit extincteur,
- date de vérification de l'extincteur, **qui ne doit pas être** de plus de deux années après la date de mise en service ou après celle de la dernière vérification.

Chaque bonbonne d'extincteur doit être protégée de façon adéquate. Ses fixations doivent être capables de résister à une décélération de 25 g. De plus, seules les fermetures métalliques seront acceptées.

Les extincteurs devront être facilement accessibles au pilote et au copilote. Les dispositifs installés dit « à déclenchement automatique » devront être obligatoirement déverrouillés avant le départ de l'ES. L'interdiction de prendre le départ pourra être prononcée en cas de non-respect de cet article.

4.2.3. Armature de sécurité

Chaque voiture doit être équipée au minimum d'une cage de sécurité « 6 points » conforme aux dispositions de l'article 253.8 du livret Technique FFSA en vigueur.

4.2.4. Sièges

Les sièges doivent bénéficier d'une homologation FIA en cours de validité et être fixés conformément aux exigences du groupe ou à défaut conformément aux dispositions de l'article 26 de la Réglementation F2000 de la FFSA.

4.2.5. Réservoir de carburant

Si le réservoir de carburant d'origine **n'est pas conservé**, celui-ci ne peut être remplacé que par un réservoir conforme à la spécification FT3 installé conformément aux dispositions suivantes :

Un réservoir FT3 et sa goulotte de remplissage devront être installés dans une structure étanche aux liquides et aux flammes, avec une fenêtre étanche laissant apparaître la date de validité (durée 5 ans), situé dans le compartiment à bagages ou à l'emplacement d'origine.

L'orifice de remplissage peut être déplacé, **il ne fera pas sailli** par rapport à la carrosserie.

4.3. Equipement vestimentaire

L'équipage doit être équipé des éléments suivants, conformément au règlement technique FFSA :

Voiture avec RFT : casques mentionnés sur la liste 29 de la FFSA.

Voiture sans RFT : casques mentionnés sur la liste 25 de la FFSA.

Combinaison : norme FIA

Cagoule : norme FIA

Chaussures : norme FIA

Sous-vêtements : haut de sous-vêtement homologué FIA. Les chaussettes et bas de sous-vêtements homologués FIA sont obligatoires à compter du 1er janvier 2022.

4.4. Bruit

Pour toutes les voitures utilisées en rallye sur le territoire français, le bruit **ne devra pas excéder 100dB** à 75% du régime moteur maximum, sauf dans le cadre d'une épreuve inscrite au calendrier international de la FIA.

4.5 Identification des voitures

Ce point ne concerne que les rallyes sur routes fermées

Conformément aux dispositions relatives à l'identification des voitures de rallyes (décret n°2012-312 du 5 mars 2012 qui modifie l'article R.411-29 du code de la route et arrêtés du 14 mars 2012 et du 28 mars 2012), l'identification des voitures se fera par l'apposition de deux numéros (210mm x 140mm), l'un situé à l'avant de la voiture, et l'autre à l'arrière.

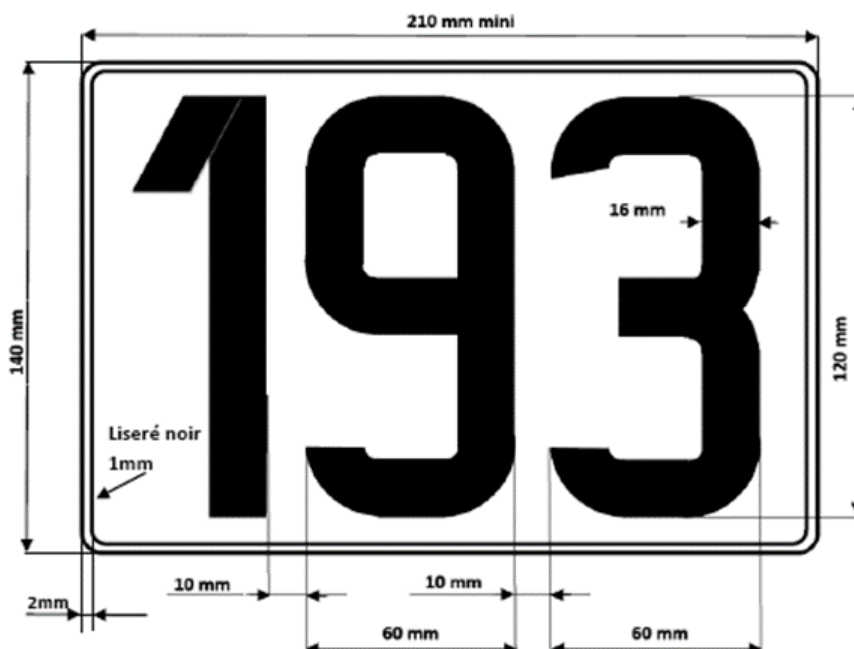
Le numéro d'identification sera celui attribué par l'organisateur en tant que numéro de course.

Sa validité sera limitée à la date et à l'itinéraire prévus pour le rallye.

Cette identification concerne également la voiture 0, si elle est en configuration course.

Le format de ces numéros et leurs caractéristiques techniques seront conformes au schéma ci-dessous :

Couleur : traits noirs sur fond blanc



Dans le cadre de l'application de la dérogation à l'article R.322-1 du code de la route, les plaques d'immatriculation doivent être soit retirées, soit occultées.

A l'arrière de la voiture, le numéro d'identification fourni par l'organisateur doit être positionné à l'emplacement de la plaque d'immatriculation, centré, le bord supérieur à la hauteur du bord supérieur de la plaque d'origine. De chaque côté du numéro d'identification, à droite et à gauche, une largeur de 155 mm minimum doit rester de couleur unie, sans inscription ou décoration (soit au total : $155 + 210 + 155 = 520$ mm = taille d'une plaque d'immatriculation). L'éclairage de cet emplacement doit fonctionner.

A l'avant de la voiture, le numéro d'identification fourni par l'organisateur doit être positionné sur la droite du pare-brise.

ARTICLE 5. ENCADREMENT

5.1. Formation

Tous les personnels d'encadrement définis ci-dessous devront avoir la qualification requise pour la discipline. Cette qualification, dans le cadre de la délégation de pouvoir, est validée par la FFSA, fédération délégataire sur la base d'un référentiel de compétences qu'elle a élaboré.

Cette qualification qui prend la forme d'une attestation délivrée par la fédération délégataire, doit pouvoir être présentée par les officiels en fonction sur le rallye à toute réquisition des autorités (cf. circulaire du Ministère de la Jeunesse, des Sports et de la vie associative, relative à la Qualification des officiels en charge de la sécurité dans les manifestations de véhicules terrestres à moteur.) ou d'une licence encadrement, spécifiant la qualification requise, délivrée par la fédération délégataire, uniquement lors d'épreuves inscrites au calendrier de la fédération délégataire.

5.2. Directeur de course

La mission du directeur de course est d'assurer la conduite sportive du rallye, à l'exclusion de toutes autres responsabilités. Il doit être titulaire de la qualification de « Directeur de Course Route Auto » Il lui appartient de:

- Demeurer en liaison avec les autorités civiles et militaires de sorte à être en mesure de recevoir de celles-ci, à tout moment, les informations concernant la situation, sur le plan de la police et de la sécurité publique.
- S'assurer que tous les officiels sont à leur poste.
- S'assurer que tous les officiels disposent des informations concernant le rallye, leur permettant de remplir leurs fonctions.
- Être en relation permanente avec les Directeurs de Course adjoints présents sur chaque épreuve spéciale, et les autres sites du Rallye
- Nota : Chaque épreuve spéciale, et point intermédiaire médicalisé, doivent être placés sous l'autorité d'un « Directeur de Course Route Auto »
- S'assurer que chaque voiture, et s'il y a lieu chaque concurrent, est porteur des numéros distinctifs correspondant à ceux de la liste des inscrits au départ.

Les questions de nature administrative, financière ou celles qui touchent à la sécurité du public, **ne relèvent pas** de la compétence du directeur de course dont les seules attributions sont d'ordre sportif à l'exclusion de toutes autres.

Il en est autrement lorsque le directeur de course reçoit des instructions précises des autorités chargées de la sécurité publique, touchant le déroulement du rallye.

Il est alors de son devoir de les exécuter.

5.3. Commissaire technique

Les vérifications et contrôles techniques seront effectués sous la responsabilité d'un Commissaire Technique désigné au règlement particulier du rallye en tant que " Commissaire Technique responsable". Le Commissaire Technique responsable est le seul accrédité à présenter au Directeur de Course les différents rapports qui doivent être établis.

Préalablement,

- Il s'assurera et organisera la mise en œuvre des moyens humains, matériels et structures nécessaires devant être mis à disposition par l'organisateur pour réaliser l'ensemble de sa mission et les différents contrôles techniques jugés nécessaires.
- Il devra disposer des documents et matériels pour assurer sa fonction.
- Il pourra présenter à son initiative un rapport sur les contrôles visuels et les anomalies techniques qu'il aurait pu relever durant le déroulement du rallye en sus du rapport des contrôles qui auraient été demandés par la Direction de Course durant et en fin de rallye.

5.4. Commissaires de route

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 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.

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.

Les postes de Commissaires de Route pour la gestion officielle doivent être implantés, en nombre suffisant.

Le positionnement du véhicule et du matériel des commissaires d'un poste, devra être indiqué dans le Dossier de Sécurité.

Tous les 5 kilomètres maximum, il devra y avoir un poste commissaire de route, celui-ci devra être en liaison directe avec le Directeur de Course de l'épreuve spéciale ou du rallye au moyen d'une liaison radio, VHF ou téléphonique, il sera équipé d'un extincteur.

5.5. Médical

Un médecin-chef est toujours obligatoire. Il doit être inscrit au tableau de l'Ordre des Médecins ; en cas de force majeure, il pourra être remplacé.

Le choix du personnel et les moyens matériels de secours doivent être placés sous sa responsabilité et dans tous les cas soumis à son approbation.

Son nom devra également être porté sur le règlement du rallye.

Le médecin-chef est à la Direction de Course ou en liaison permanente avec elle.

Un système de transmission propre au service médical est vivement conseillé. A défaut, ce dernier doit pouvoir avoir accès au service de transmission propre au rallye.

Pour les parcours chronométrés dits "Epreuves Spéciales", est obligatoire :

- la présence d'au moins un docteur en médecine inscrit au tableau de l'Ordre des Médecins ;
- la présence d'au moins une ambulance permettant la ventilation et l'aspiration.

Est vivement recommandé la présence d'un médecin spécialiste en anesthésie-réanimation chirurgicale ou réanimation médicale ou éduqué dans les services mobiles d'urgence et de réanimation et ayant acquis une formation à la prise en charge des urgences soit par une qualification universitaire, soit par une expérience professionnelle d'au moins un an dans le domaine de l'urgence et de la réanimation est obligatoire. Une équipe d'extraction est conseillée.

Un médecin pourra se trouver à bord de la voiture balai.

ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

6.1. Description

L'itinéraire horaire fait l'objet d'une annexe au règlement particulier de chaque rallye. Le découpage de cet itinéraire ainsi que les contrôles horaires, contrôles de passage, périodes de neutralisation, zones casques, zone de ravitaillement, etc. sont repris dans le carnet de contrôle et le road book.

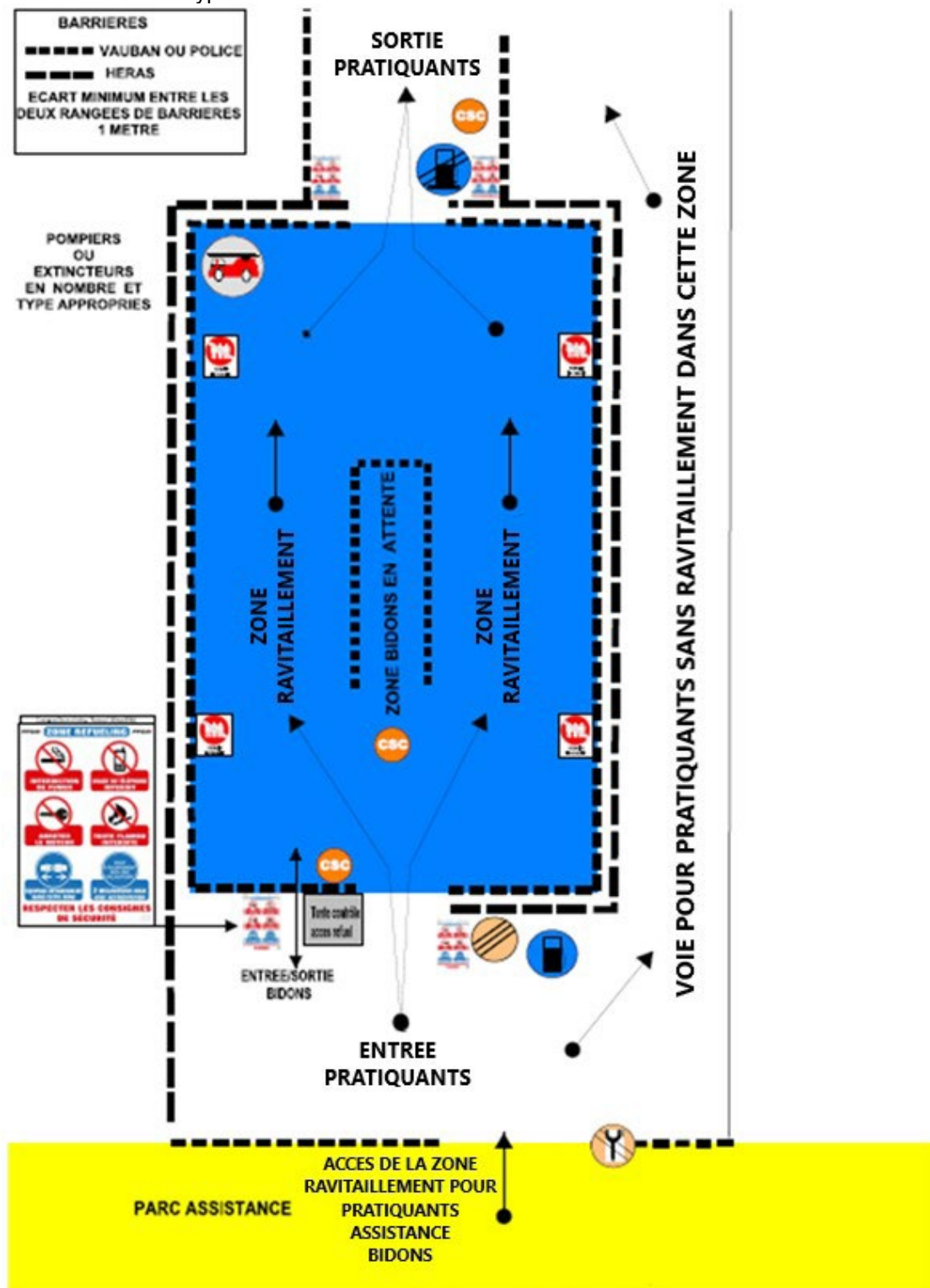
6.2. Parcs ou zones d'assistance

Les organisateurs devront prévoir un ou plusieurs parcs d'assistance.

Les parcs ou zones d'assistance sont indiqués dans l'itinéraire du rallye et seront signalés avec un Contrôle Horaire d'entrée et un Contrôle Horaire de sortie (les distances de 25 mètres mentionnées dans l'annexe 2 sont réduites à 5 mètres). La vitesse des voitures dans les parcs d'assistance **ne peut dépasser 30 km/h**, sous peine d'une pénalité.

Le ravitaillement en carburant sera, de préférence, organisé dans une (ou des) station(s) service. Celle(s)-ci figurera(ont) dans le road book du rallye. Dans ce cas, seul l'équipage pourra intervenir. De même, si l'organisateur le prévoit, une zone de ravitaillement en carburant pourra être mise en place dans le même périmètre. Dans ce cas, des mesures de sécurité appropriées devront être apportées.

Zone de ravitaillement type:



Consignes de sécurité :



6.3. Carnet de contrôle

Au départ du rallye, chaque équipage recevra un carnet de contrôle sur lequel figureront les temps impartis, pour parcourir la distance entre 2 contrôles horaires. Ce carnet sera rendu au contrôle d'arrivée de la section et remplacé au départ de la section suivante par un nouveau carnet. L'équipage est seul responsable de son carnet de contrôle.

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

La présentation du carnet de contrôle aux différents contrôles et l'exactitude des inscriptions demeurent sous l'entière responsabilité de l'équipage.

Il appartient donc à ce dernier de présenter en temps voulu son carnet de contrôle au commissaire responsable et de vérifier que l'inscription du temps est faite correctement.

6.4. Circulation

Pendant toute la durée du rallye, les équipages devront se conformer strictement aux prescriptions réglementant la circulation routière en France.

Un carnet de contrôle des infractions sera remis à chaque équipage. Ce carnet devra obligatoirement être restitué en fin de rallye avec le carnet de bord.

6.5. Epreuves Spéciales (ES)

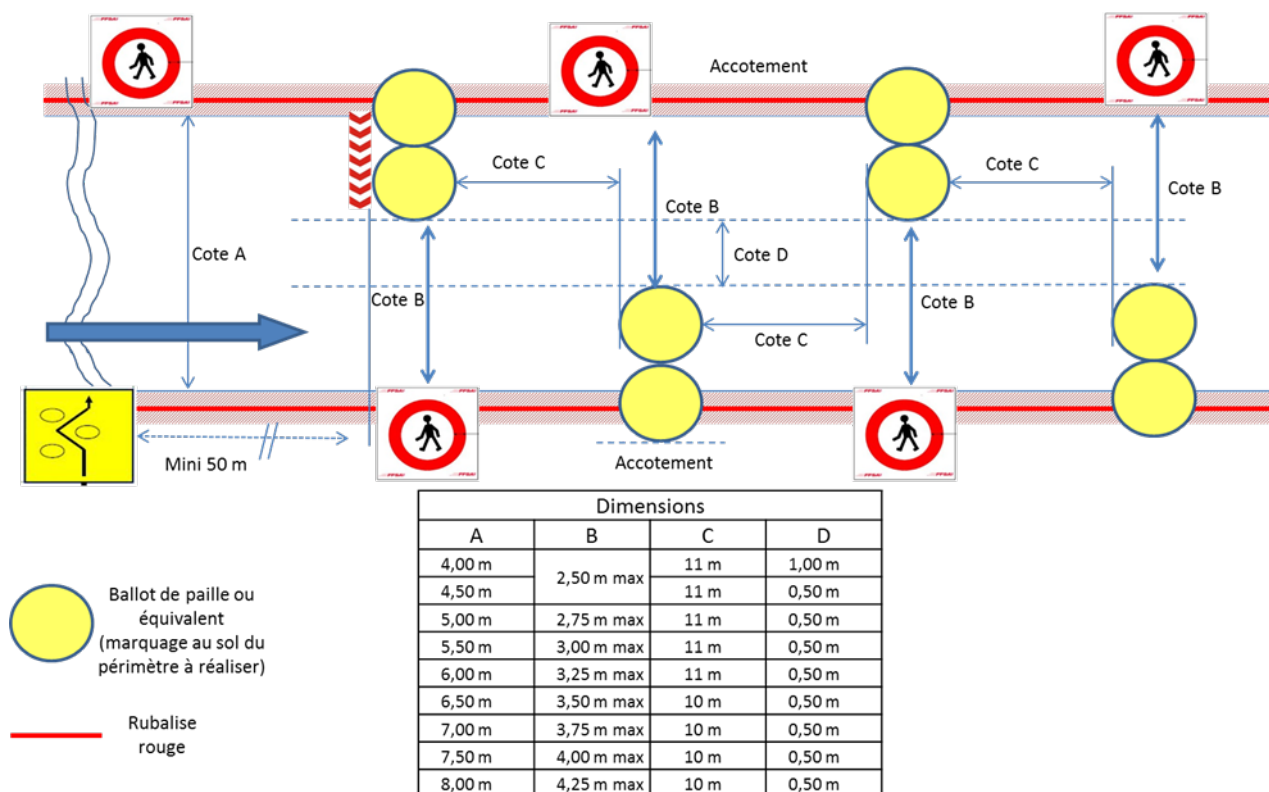
6.5.1 Chicane

Dans une même épreuve spéciale, les chicanes auront, de préférence, 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]



6.5.2 Piquetage dans les cordes

Il est préconisé d'utiliser le système FIA ou un matériel de signalétique temporaire (référéncé sécurité routière française) K16 ou K5 C pour le marquage des points de corde. **Dans l'hypothèse ou des balises K5C sont utilisées lors d'épreuves de nuit, ces dernières devront être recouvertes sur les deux tiers de leur hauteur.**

SYSTEME FIA Bloc 20x20x38 – 15Kg Bâton en plastique	K16	K5C
		

En cas d'utilisation de piquets, ils devront être protégés.

En outre, en cas de reconnaissances, l'emplacement des marqueurs de corde devra être matérialisé au sol à l'aide de peinture.

ARTICLE 7. DEROULEMENT DU RALLYE

7.1. Départ

L'heure idéale de départ figurera sur le carnet de contrôle de chaque équipage.

L'heure exacte de départ sera pointée sur le carnet de contrôle.

Les équipages sont obligatoirement tenus, de faire contrôler leur passage à tous les points mentionnés sur leur carnet de contrôle, et ce dans l'ordre du parcours.

Le temps idéal pour parcourir la distance entre 2 contrôles horaires figurera sur le carnet de contrôle.

Pendant toute la durée du rallye, l'heure officielle sera celle de l'horloge parlante française (téléphone 36 99).

Il est recommandé qu'un road book soit distribué à tous les équipages.

Ce road book décrira en détail l'itinéraire à suivre, obligatoire, sous peine de mise hors course et devra comporter, chronologiquement, l'intégralité du rallye (y compris le tour de reconnaissance pour les rallyes terre).

La date de distribution de ce road book figure dans le règlement particulier de chaque rallye.

Dans les rallyes terre, le road book (spéciales et liaisons) devra être disponible une heure avant l'heure idéale de départ du concurrent à chaque étape. Une information "assistance" devra également être disponible lors des vérifications administratives. Le fléchage est obligatoire dans les épreuves spéciales.

7.1.1 Voitures d'encadrement (voir annexe 3 également)

VOITURES D'ENCADREMENT			
	EQUIPEMENTS	MISSIONS	PERSONNES A BORD
000	Véhicule non configuré « course ». - Un gyrophare ou feux clignotants, - Une sirène ou avertisseur, - Une liaison radio avec le PC, - Un dossier sécurité. - Caméra conseillée.	Vérifier : - Qu'aucune modification n'a été apportée au dossier sécurité Informé : - La Direction de Course, en temps réel et, au fur et à mesure de sa progression, de l'état de la spéciale.	Au moins une des personnes à bord du véhicule doit être titulaire d'une qualification d'officiel en charge de la sécurité*.
00	Véhicule non configuré « course ». - Un gyrophare ou feux clignotants, - Une sirène ou avertisseur, - Une liaison radio avec le PC, - Un dossier sécurité. - Caméra conseillée.	Vérifier : - Qu'aucune modification n'a été apportée au dossier sécurité Informé : - La Direction de Course, en temps réel et, au fur et à mesure de sa progression, de l'état de la spéciale.	Au moins une des personnes à bord du véhicule doit être titulaire d'une qualification d'officiel en charge de la sécurité*.
0	Véhicule possible configuré « course ». - Un gyrophare ou feux clignotants, - Une sirène ou avertisseur, - Une liaison radio avec le PC, - Un dossier sécurité. - Caméra conseillée. - Pilote et co-pilote équipés, si configuration course du véhicule.	Signaler : - Le passage imminent de la première voiture de course. Informé : - La Direction de Course, en temps réel et, au fur et à mesure de sa progression, de l'état de la spéciale, si nécessaire. RAPPEL : Le véhicule « 0 » ne participe pas au rallye en tant que tel. Il s'agit de la dernière voiture de sécurité avant le passage de la première voiture de course. Même en configuration course, aucun temps ne doit être donné à l'équipage.	Si véhicule configuré « course » : Pilote et copilote. Si véhicule non configuré « course » : Au moins une des personnes à bord du véhicule doit être titulaire d'une qualification d'officiel en charge de la sécurité*.

**Conformément aux dispositions de l'instruction 06-173 JS du 19 octobre 2006 : Directeur de Course, Chef de Poste, Commissaire de Route.*

Dans le cadre d'une épreuve FFSA, cette condition est considérée remplie lorsque l'une des personnes à bord est titulaire d'une licence d'officiel au sens de la réglementation Licences FFSA.

Un véhicule d'encadrement (0) à minima, (00 recommandé) **passera entre chaque rallye** pour vérifier que toutes les voitures du rallye précédent ont correctement parcouru la spéciale et qu'aucune voiture ne génère de gêne sur le parcours en cas d'abandon.

Il doit y avoir un véhicule 0 entre le VHC et la régularité et /ou le moderne, ainsi qu'entre le moderne et la régularité. **Il n'y a pas d'obligation** d'avoir un véhicule 0 entre les différents plateaux régularité (VHRS, LPRS, LTRS, ENRS).

Un briefing du Directeur de Course à l'attention des conducteurs de tous les véhicules officiels mis à sa disposition (voitures ouvreuses ou balai) est obligatoire. Les personnes à bord devront obligatoirement assister à ce briefing et signer la feuille de présence.

7.2. Dispositions générales relatives aux contrôles

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

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

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

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

Il est strictement interdit :

- De pénétrer dans une zone de contrôle par une direction autre que celle prévue par l'itinéraire du rallye.
- De retraverser ou de re-pénétrer dans une zone de contrôle, lorsque le carnet a déjà été pointé à ce contrôle.

L'heure idéale de pointage est sous la seule responsabilité des équipages qui peuvent consulter la montre officielle placée sur la table de contrôle.

Les équipages sont tenus de suivre les instructions du commissaire chargé de tout poste de contrôle.

7.3. Contrôles de Passage (CP) - Contrôles Horaires (CH)

Contrôles de Passage : 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.

Contrôles Horaires : À ces contrôles, les commissaires en poste indiquent sur le carnet de bord l'heure de présentation.

7.3.1. Procédure

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

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

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

Toute inobservation relevée à l'encontre d'un équipage concernant les règles de procédures 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

7.3.2 Heure de départ des contrôles

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

Par contre, lorsqu'un contrôle horaire est suivi d'un contrôle de départ d'épreuve spéciale la procédure suivante sera appliquée :

- Les deux postes seront compris dans une seule zone de contrôle dont les panneaux seront disposés comme suit :
 - panneau avertisseur jaune (début de zone),
 - après 25 mètres environ, panneau rouge avec cadran (poste de contrôles horaires),
 - à une distance de 50 à 200 mètres, panneau rouge avec drapeau (départ de l'épreuve spéciale),
 - enfin, 50 mètres plus loin, panneau final beige à 3 barres transversales.
- Au CH d'arrivée du secteur de liaison, le commissaire en poste inscrira sur le carnet, d'une part l'heure de pointage de l'équipage, d'autre part son heure de départ prévisionnelle pour le secteur de liaison suivant.
- Après son pointage au CH, l'équipage devra se rendre immédiatement au poste de départ de l'épreuve spéciale. Le commissaire en charge de ce poste inscrira sur la fiche d'épreuve l'heure prévue pour le départ de cette épreuve, qui correspondra normalement à l'heure de départ prévisionnelle pour le secteur de liaison suivant. Puis il donnera le départ à l'équipage selon la procédure réglementaire (voir Art. 7.5.4.).

7.4. Contrôle de regroupement

Des zones de regroupement pourront être établies sur le parcours. Les contrôles d'entrée et de sortie seront soumis aux règles générales régissant les postes de contrôle (art. 7.2.).

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

À leur arrivée aux contrôles de regroupement, les équipages remettront au commissaire du poste leur carnet de contrôle et éventuellement leurs fiches d'épreuves spéciales. Les équipages recevront des instructions sur leur heure de départ.

7.5. Epreuves Spéciales (ES)

Les épreuves spéciales sont des épreuves sur route à usage privatif.

Au cours de ces épreuves spéciales, le port d'un casque et d'une combinaison ignifugée homologuée est obligatoire pour les membres de l'équipage, le port de gants ignifugés homologués est obligatoire pour le pilote.

Il est interdit aux équipages de circuler dans le sens inverse des épreuves spéciales.

Nota : En cas de reconnaissances, l'organisateur doit matérialiser sur le terrain, à l'aide d'un panneau au format A4 minimum (fond jaune, écriture noire) et/ou d'un marquage au sol, le départ, l'arrivée lancée et le point stop de chaque ES, préalablement aux reconnaissances.

7.5.1. Point intermédiaire

Le nombre de points intermédiaires est déterminé par la nature, la longueur et les difficultés de l'épreuve spéciale concernée.

Ils sont nécessaires dans tous les cas si la longueur de la spéciale est égale ou supérieure à 15 km ; la distance entre deux points médicaux **ne doit pas dépasser cette limite**. Ils doivent toujours être associés à un point radio.

7.5.2. Procédure de départ

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 mis hors course avec effet immédiat.

Toute voiture ne pouvant démarrer dans les 20 secondes suivant le signal de départ sera mise hors course avec effet immédiat et la voiture sera immédiatement déplacée.

L'heure de départ sera celle du secteur de liaison, indiquée sur le carnet de bord par le contrôleur au départ.

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

Les 5 dernières secondes révolues, le signal de départ sera donné, qui devra être suivi du démarrage immédiat de la voiture.

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.

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.

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.

7.5.3 Arrivée des Epreuves Spéciales

L'arrivée des épreuves spéciales sera jugée lancée, l'arrêt entre le panneau jaune avertisseur et le panneau stop **est interdit**. Le chronométrage se fera sur la ligne d'arrivée, au moyen de chronomètre avec imprimante obligatoirement. Cet appareil étant doublé par un chronomètre à imprimante facultative.

A une distance de 200 à 500 mètres après l'arrivée, l'équipage devra s'arrêter à un contrôle (Point Stop) signalisé par un panneau rouge "STOP", pour faire inscrire sur la fiche chrono son heure d'arrivée (heure, minute, seconde et 1/10^{ème} éventuellement) même dans le cas d'un chronométrage à la cellule ou moyen automatique, l'indication au point "STOP" du temps effectué pourra être à la seconde. Si les chronométrateurs **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.

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.

Au cours d'une épreuve spéciale, **l'assistance est interdite**.

Les intervalles de départ pour les épreuves spéciales devront respecter les mêmes dispositions que celles prévues pour le départ de l'étape considérée.

7.5.4. Interruption d'une épreuve spéciale

Lorsque le déroulement d'une épreuve spéciale sera stoppé **avant le passage** du dernier équipage, et ce pour quelque motif que ce soit, le Directeur de Course pourra, s'il le juge possible, reprendre le déroulement normal de l'épreuve spéciale après rétablissement des conditions normales de course et de sécurité.

7.5.4.1 Drapeau jaune

Le drapeau jaune sera présenté aux équipages sur instruction du Directeur de Course (ES ou PC) ou à l'appréciation du commissaire en poste où a lieu l'incident. Les drapeaux ne pourront être déployés et agités que par un commissaire portant une chasuble facilement identifiable (commissaire, commissaire chef de poste route, chasuble avec le symbole radio). Un drapeau jaune devra être disponible à chacun des points radio de l'épreuve spéciale.

Lorsqu'un pilote passe devant un drapeau jaune déployé et agité, il doit immédiatement réduire sa vitesse, **ne pas doubler**, être prêt à changer de direction, et suivre les instructions des commissaires ou des pilotes des voitures d'intervention qu'il rencontre. Cela signifie qu'il y a un danger sur le bord ou sur une partie de la route de compétition. Tout non-respect de cette règle entraînera une pénalité qui sera décidée par les Commissaires Sportifs.

Tout équipage ayant reçu le drapeau jaune pourra se voir attribuer un temps de référence pour la spéciale.

7.5.4.2 Drapeau rouge

a) **Le drapeau rouge pourra être présenté aux équipages par les commissaires en poste sur la spéciale uniquement sur instruction du directeur de course général du rallye.**

b) Drapeaux rouges électroniques

Si les voitures en compétition sont équipées d'un voyant symbolisant le drapeau rouge et lorsque le drapeau rouge électronique est activé depuis la direction de course, le voyant LED symbolisant le drapeau rouge situé sur la console d'urgence se met à clignoter. ~~Dès qu'ils voient le drapeau rouge électronique, les équipages doivent immédiatement réduire la vitesse.~~ La LED symbolisant le drapeau rouge doit être visible des deux membres d'équipage.

c) Significations du drapeau rouge

Lorsqu'un pilote passe devant un drapeau rouge déployé et/ ou reçoit un drapeau rouge électronique, suivant ce qui se produit en premier, il doit immédiatement ralentir, maintenir cette vitesse réduite jusqu'à la fin de la spéciale et suivre les instructions des commissaires de route ou des pilotes des voitures d'intervention qu'il rencontre. Tout non-respect de cette règle entraînera une pénalité qui sera décidée par les Commissaires Sportifs.

~~c) Le drapeau rouge pourra également être déployé à un point intermédiaire médicalisé avec la présence d'un directeur de course, si l'épreuve spéciale en est pourvu et uniquement sur ordre du directeur de course général au PC course. Le cas échéant, les significations sont identiques à celles détaillées dans l'alinéa b) du présent article.~~

d) Tout équipage ayant reçu le drapeau rouge se verra attribuer un temps de référence pour la spéciale.

7.5.5. Echappatoire

Voie habituellement publique, située face à la route de course, que les équipages risquent d'emprunter si leur voiture quitte la trajectoire prévue. L'Organisateur Technique pourra prendre l'initiative de conserver des échappatoires sur une Epreuve Spéciale, de les réduire ou les fermer, pour des raisons de sécurité.

7.6. Sécurité des concurrents

Chaque voiture concurrente doit 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. Tout équipage est tenu d'informer au plus vite la Direction de Course de son abandon.

Chaque voiture occupée par des concurrents aura à son bord une croix rouge et un signe OK vert (format A4). 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 clairement visible des autres concurrents.

Si l'organisateur a prévu des moyens de dépannages (4x4, appareils de levage, etc.), ces moyens seront utilisés uniquement dans le seul but de libérer la route de course si celle-ci est totalement obstruée. Il n'y a aucune obligation pour l'organisateur et/ou pour la Direction de Course à évacuer les voitures des concurrents quand le passage, même au ralenti, même dans les bas-côtés, est possible. En aucun cas l'organisateur n'a à prévoir le dépannage des concurrents.

7.7 Officiels et personnels

Les personnes en fonction sur le parcours d'une épreuve spéciale, y compris les journalistes et photographes accrédités, devront porter une chasuble ou être reconnaissables par un signe distinctif exclusivement délivrés par l'organisateur. Ce dispositif permettra de faciliter la tâche aux pouvoirs publics pour faire respecter l'interdiction de présence du public.

7.8 Zone de chauffe des pneumatiques

7.8.1 Il pourra être mis en place une zone de chauffe des pneumatiques (ZCP) entre le Contrôle Horaire et le départ d'une Epreuve Spéciale. Pour être utilisée comme ZCP, la route doit être aménagée comme l'Epreuve Spéciale, à l'exception des véhicules de secours, qui resteront placés après le départ de l'Epreuve Spéciale. Il est évident que toutes les épreuves et toutes les spéciales ne seront pas en mesure d'aménager une Zone de Chauffe des Pneumatiques entre le contrôle horaire et la ligne de départ.

7.8.2 La ZCP ne pourra démarrer qu'après une distance comprise 50 mètres après la sortie du Contrôle Horaire. Elle devra s'arrêter 100 mètres minimum avant le départ de l'Epreuve Spéciale. Sa longueur devra être inférieure à 500 mètres. La ZCP devra être indiquée dans le Road Book.

7.8.3 Le début de la ZCP sera matérialisé par le panneau « début ZCP » et se terminera par le panneau « Fin de ZCP ». Les pilotes doivent pouvoir s'arrêter à tout moment dans un accotement suffisamment large pour ne pas déborder sur la route en cas de danger. Il est strictement interdit de s'arrêter ou de rouler en sens inverse dans la ZCP. Un dispositif de ralentissement tel que prévu à l'article POINT STOP devra être mis en place dès la sortie de la ZCP.

7.8.4 Avant de pénétrer dans la Zone de Chauffe des Pneumatiques, les équipages de la compétition doivent être dotés de leur équipements de sécurité individuels, de la même façon que lorsqu'ils prennent le départ de la Spéciale.

7.8.5 Une distance de sécurité doit être respectée entre les spectateurs et la zone de chauffe des pneumatiques. Trente (30) minutes avant l'horaire prévu de la première voiture, personne n'est autorisé à se déplacer sur cette portion de route. Cette zone doit nécessiter la présence de Commissaires pour la gestion des spectateurs.

7.8.6 Dans l'hypothèse d'un arrêt de course et à la suite d'un redépart des concurrents en attente sur la ligne de départ de l'Epreuve Spéciale, ceux-ci ne pourront pas effectuer de nouveau passage dans la zone de chauffe de pneumatiques.

7.8.7 Dans l'hypothèse d'un arrêt de course et donc d'un nombre trop important de concurrents en attente sur la ligne créant un danger, la zone de chauffe de pneus pourra être neutralisée temporairement (tant que les conditions ne sont pas de nouveau acceptables au niveau sécurité) ou définitivement, par le Directeur d'Epreuve Spéciale.

ARTICLE 8. CLASSEMENT

Le mode de classement, s'il existe, devra être précisé dans le règlement particulier.

ARTICLE 9. REGLEMENT PARTICULIER TYPE pour les manifestations inscrites au calendrier de la FFSA.

Voir réglementation sportive FFSA en vigueur.

ARTICLE 10. REGLEMENT PARTICULIER TYPE pour les manifestations non inscrites au calendrier de la FFSA.

REGLEMENT PARTICULIER RALLYE

(Suite au décret n°2017-1279 du 9 août 2017 portant simplification de la police des manifestations sportives)

A utiliser obligatoirement pour les manifestations non inscrites au calendrier de la FFSA

ARTICLE 1. ORGANISATION

Nom de l'épreuve :

Date de l'épreuve :/...../.....

Identité de l'organisateur administratif :

Identité de l'organisateur technique :

Type d'épreuve :

Lieu de la manifestation :

1.1. OFFICIELS EN CHARGE DE LA SECURITE (instruction 06-173 JS du 19 octobre 2006).

[illegible]

- Personnes présentes dans les véhicules d'encadrement (0,00 et 000):

<u>NOM</u>	<u>PRENOM</u>	<u>N° de Certification FFSA</u>

ARTICLE 2. MOYENS DE SECOURS

- Médecin chef :
- Nombre d'ambulance :
- Equipe de secourisme :

Une ambulance sera-t-elle équipée du matériel nécessaire à la ventilation et l'aspiration ? **O/N**

Une équipe d'extraction sera-t-elle présente? **O/N**

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

- L'épreuve est ouverte aux concurrents âgés de ans et plus.
- L'épreuve est **ouverte/non ouverte** aux licenciés de la FFSA.

Je m'engage à vérifier que tous les participants sont titulaires d'un certificat de non contre-indication à la pratique du sport automobile ou titulaires d'une licence délivrée par une fédération sportive permettant la participation aux compétitions de la discipline concernée et portant attestation de la délivrance du certificat précité.

ARTICLE 4. VEHICULES ET EQUIPEMENTS

4.1. VEHICULES ADMIS

- Véhicules admis :
- Nombre de véhicules admis :
- Equipement vestimentaire des participants :

ARTICLE 5. SITES ET INFRASTRUCTURES

5.1. PARCOURS

Longueur totale de la manifestation:

ES N° : Longueur :

Nombre de postes de commissaires : Nombre et type d'extincteurs par poste :
Nombres de commissaires :
ES N° : Longueur :
Nombre de postes de commissaires : Nombre et type d'extincteurs par poste :
Nombres de commissaires :
...

ARTICLE 6. DIVERS

Cet article est destiné à donner des indications particulières sur le déroulement de la manifestation ou son organisation, par exemple :

N° de téléphone et adresse mail de l'organisateur

Les horaires d'ouvertures du parc concurrents

Montant de la valeur de la remise des prix

Etablissement d'un classement ses modalités

Les actions engagées pour la protection de l'environnement

Montant des garanties d'assurance souscrites pour les concurrents, et les officiels (RC, IA (Décès et Invalidité))

ARTICLE 7. PIECES A FOURNIR

- Tracé du parcours avec dispositif de sécurité : emplacement PC, DC, Ambulance, ZP ouverte,...
- Dossier de sécurité type conforme aux éléments d'instruction des RTS Rallyes.
- Horaires de la manifestation avec tous les plateaux et détails des animations avec véhicules.
- Attestation de présence des ambulances et du médecin.

SOUS-TITRE II – REGLES TECHNIQUES POUR LES MANIFESTATIONS DE ROULAGE LIBRE ROUTE

DEFINITION

La manifestation roulage libre route est constituée d'un parcours, au sens de l'article R.331-18 du code du sport, lequel doit être suivi par toutes les voitures participant à la manifestation.

La manifestation peut être également constituée d'un parcours de liaison.

La manifestation roulage libre route est dépourvue de tout classement.

ARTICLE 1. ORGANISATION

L'organisation d'une manifestation roulage libre route se décompose en missions de nature administrative et en missions de nature technique.

Ces deux types de missions peuvent être exécutées par une même personne ou par deux personnes distinctes (organisateur administratif / organisateur technique). Lorsque les fonctions d'organisateur administratif et d'organisateur technique ne sont pas exercées par la même personne, les missions doivent être réparties comme suit :

1.1 Organisateur administratif

L'organisateur administratif est une personne physique ou morale qui est responsable du traitement de la manifestation sur le seul plan administratif, à savoir :

- Dépôt des demandes d'autorisation de la manifestation auprès des autorités préfectorales compétentes **pour autoriser la manifestation.**
- Nomination des officiels de la manifestation.
- Constitution et dépôt du règlement particulier pour demande de l'autorisation de la manifestation.
- D'une façon générale, l'accomplissement de toutes les tâches administratives obligatoires pour le déroulement d'une manifestation vis-à-vis des autorités publiques compétentes.

1.2. Organisateur technique

L'organisateur technique est une personne physique, ou morale, qui est responsable de la mise en place des sites et infrastructures de la manifestation et notamment de l'établissement du plan de sécurité, conformément au dossier type défini, selon l'annexe 3, par la Fédération Délégitaire

La constitution du dossier de sécurité est de l'unique responsabilité de l'organisateur technique. Ce dossier de sécurité permettra à l'autorité préfectorale ou à l'Etat, d'établir l'arrêté d'autorisation de la manifestation.

L'organisateur technique doit délimiter les zones réservées aux spectateurs et les informer des zones autorisées et que l'accès à toute autre zone leur est interdit. La mise en place des zones autorisées est de la responsabilité de l'organisateur technique. L'organisateur technique est responsable de la mise en œuvre des décisions administratives autorisant la manifestation et c'est à lui que revient, pour que celle-ci puisse débiter, la responsabilité d'attester par écrit auprès de l'autorité préfectorale ou de l'Etat, que toutes les prescriptions mentionnées dans l'autorisation ont été respectées.

Les contrevenants s'exposent aux dispositions pénales prévues à l'article R.331-45 du code du sport.

Lorsque l'organisateur technique est une personne physique ou morale distincte de l'organisateur administratif, il doit impérativement agir dans le cadre d'une convention signée avec ce dernier. Il doit s'engager à exonérer l'organisateur administratif de toute responsabilité dans la mise en œuvre des décisions administratives autorisant la manifestation ainsi que sur l'établissement et la mise en œuvre de la sécurité vis-à-vis du public ou des concurrents, ou encore de l'ordre public.

La convention signée entre l'organisateur administratif et l'organisateur technique devra figurer à la demande d'autorisation de manifestation transmise par l'organisateur administratif à la Préfecture.

1.3. Vérifications

L'équipage participant à la manifestation ou son représentant doit se présenter au complet aux vérifications administratives (contrôle du permis de conduire, etc...). L'équipage ou son représentant

devra présenter sa voiture aux vérifications techniques et être déclarée admise à participer à la manifestation.

Les vérifications techniques préliminaires seront réalisées par un commissaire technique qualifié par la FFSA en application de l'instruction 06-173 JS du ministère des sports du 19 octobre 2006.

Le départ sera refusé à toute voiture non conforme.

ARTICLE 2. ASSURANCES

Voir dispositions des articles R.331-30 et A.331-32 du Code du Sport.

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

3.1. Praticants

La présence d'un copilote est facultative. Le(s) copilote(s) devront être âgés de 16 ans minimum.

Il est interdit à tout équipage, de circuler en dehors du parcours de la manifestation avec le casque. Les zones « casque » seront identifiées à l'aide des panneaux prévus à cet effet.

ARTICLE 4. VOITURES ET EQUIPEMENTS

4.1. Voitures autorisées

Se référer à l'article 4.1.B. du Règlement Standard des Rallyes. Il pourra également être admis des voitures conformes à la législation routière française.

La FFSA pourra accorder des dérogations pour les voitures en cours d'homologation. Toute évolution de voiture ne respectant pas le règlement précité sera soumise à l'approbation de la FFSA.

Les voitures en possession d'un PTH peuvent également être admises.

Les voitures suivantes du Groupe B sont interdites :

- Audi Sport Quattro S1 Homologation N° B-264
- Austin Rover MG Metro 6R4 Homologation N° B-277
- Citroën BX 4TC Homologation N° B-279
- Ford RS 200 Homologation N° B-280
- Fuji Subaru XT 4WD Turbo Homologation N° B-275
- Lancia Delta S4 Homologation N° B-276
- Peugeot 205 T16 Homologation N° B-262

Dans le cadre de manifestations de roulage libre route se déroulant sur un parcours tracé sur une partie d'un circuit permanent (tel que prévu à l'article R.331-20 du Code du Sport), les véhicules admis pourront être ceux prévus par l'arrêté d'homologation du circuit, après approbation par le Pôle Technique et Sécurité de la FFSA.

4.2. Equipement de sécurité des voitures

L'ensemble des prescriptions suivantes peuvent être retrouvées sur le site <http://www.ffsa.org>

4.2.1. Harnais

Homologués, conformément à la réglementation harnais FFSA en vigueur.

4.2.2. Extincteurs

Chaque voiture doit être équipée au minimum d'un extincteur manuel. Quantité minimale d'agent extincteur selon le type de produit extincteur :

- AFFF : 2,4 litres
- Viro 3 : 2,0 kg
- FX G-TEC : 2,0 kg
- Poudre : 2,0 kg

Les informations suivantes doivent figurer visiblement sur chaque extincteur :

- capacité,
- type de produit extincteur,
- poids ou volume du produit extincteur,
- type de produit extincteur,
- date de vérification de l'extincteur, qui ne doit pas être de plus de deux années après la date de mise en service ou après celle de la dernière vérification.

Chaque bonbonne d'extincteur doit être protégée de façon adéquate. Ses fixations doivent être capables de résister à une décélération de 25 g. De plus, seules les fermetures métalliques seront acceptées.

Les extincteurs devront être facilement accessibles au pilote et au copilote. Les dispositifs installés dit « à déclenchement automatique » devront être obligatoirement déverrouillés avant le départ de l'ES.

4.2.3. Armature de sécurité

Chaque voiture doit être équipée au minimum d'une cage de sécurité « 6 points » conforme aux dispositions de l'article 253.8 de l'Annexe J FFSA en vigueur.

4.2.4. Sièges

Homologués, conformément à la réglementation sièges FFSA en vigueur.

4.2.5. Réservoir de carburant

Si le réservoir de carburant d'origine n'est pas conservé, celui-ci ne peut être remplacé que par un réservoir conforme à la spécification FT3 installé conformément aux dispositions suivantes :

Un réservoir FT3 et sa goulotte de remplissage devront être installés dans une structure étanche aux liquides et aux flammes, avec une fenêtre étanche laissant apparaître la date de validité (durée 5 ans), situé dans le compartiment à bagages ou à l'emplacement d'origine.

L'orifice de remplissage peut être déplacé, il ne fera pas sailli par rapport à la carrosserie.

4.3. Equipement de sécurité des pratiquants

4.3.1. Casques et RFT

Homologués, conformément aux réglementations casques et systèmes de retenue frontale de la tête FFSA en vigueur.

4.3.2. Vêtements

Tous les vêtements de protection doivent être homologués à l'une des normes indiquées dans la réglementation combinaisons vêtements de protection FFSA en vigueur.

4.4. Bruit

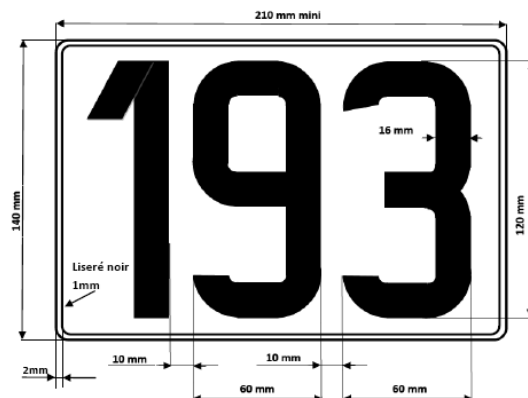
Le bruit ne devra pas excéder 100dB à 75% du régime moteur maximum.

4.5 Identification des voitures

Dans l'hypothèse où la manifestation de roulage libre est constituée de parcours de liaison, l'identification des voitures se fera par l'apposition de deux numéros (210mm x 140mm), l'un situé à l'avant de la voiture, et l'autre à l'arrière, conformément aux dispositions relatives à l'identification des voitures de rallyes (décret n°2012-312 du 5 mars 2012 qui modifie l'article R.411-29 du code de la route et arrêtés du 14 mars 2012 et du 28 mars 2012).

Le numéro d'identification sera celui attribué par l'organisateur. Sa validité sera limitée à la date et à l'itinéraire prévus pour la manifestation. Cette identification concerne également la voiture d'encadrement (cf. Article 7.2).

Le format de ces numéros et leurs caractéristiques techniques seront conformes au schéma ci-dessous (Couleur : traits noirs sur fond blanc) :



Dans le cadre de l'application de la dérogation à l'article R.322-1 du code de la route, les plaques d'immatriculation doivent être soit retirées, soit occultées.

A l'arrière de la voiture, le numéro d'identification fourni par l'organisateur doit être positionné à l'emplacement de la plaque d'immatriculation, centré, le bord supérieur à la hauteur du bord supérieur de la plaque d'origine. De chaque côté du numéro d'identification, à droite et à gauche, une largeur de 155 mm minimum doit rester de couleur unie, sans inscription ou décoration (soit au total : $155 + 210 + 155 = 520$ mm = taille d'une plaque d'immatriculation). L'éclairage de cet emplacement doit fonctionner.

A l'avant de la voiture, le numéro d'identification fourni par l'organisateur doit être positionné sur la droite du pare-brise.

ARTICLE 5. ENCADREMENT

5.1. Officiels

La manifestation de roulage libre est placée sous la responsabilité d'une personne titulaire d'une qualification de commissaire de route ou de directeur de course route auto, validée par la FFSA.

Cette qualification, dans le cadre de la délégation de pouvoir, est validée par la FFSA, fédération délégataire sur la base d'un référentiel de compétences qu'elle a élaboré. Cette qualification qui prend la forme d'une attestation délivrée par la fédération délégataire, doit pouvoir être présentée par les officiels en fonction sur la manifestation à toute réquisition des autorités (cf. circulaire du Ministère de la Jeunesse, des Sports et de la vie associative, relative à la Qualification des officiels en charge de la sécurité dans les manifestations de véhicules terrestres à moteur.) ou d'une licence encadrement, spécifiant la qualification requise, délivrée par la fédération délégataire.

Les missions de la personne en charge de diriger la manifestation de roulage libre sont les suivantes :

- Demeurer en liaison avec les autorités de sorte à être en mesure de recevoir de celles-ci, à tout moment, les informations concernant la situation, sur le plan de la police et de la sécurité publique.
- S'assurer que tous les officiels sont à leur poste.
- S'assurer que tous les officiels disposent des informations concernant la manifestation, leur permettant de remplir leurs fonctions.
- Être en relation permanente avec les autres officiels présents sur la manifestation.
- S'assurer que chaque voiture, et s'il y a lieu chaque concurrent, est porteur des numéros distinctifs correspondant à ceux de la liste des inscrits au départ.

Les questions de nature administrative, financière ou celles qui touchent à la sécurité du public, ne relèvent pas de la compétence de la personne en charge de diriger la manifestation de roulage libre dont les seules attributions sont d'ordre sportif à l'exclusion de toutes autres. Il en est autrement lorsque la personne en charge de diriger la manifestation de roulage libre reçoit des instructions précises des autorités chargées de la sécurité publique, touchant le déroulement de la manifestation. Il est alors de son devoir de les exécuter.

La personne en charge de la manifestation roulage libre route devra être présent au début du parcours de la manifestation. Un officiel devra être présent à la fin du parcours de la manifestation.

Un officiel de la manifestation pourra exercer deux fonctions (commissaire technique et commissaire de route et/ou directeur de course route) dès lors où il dispose des deux qualifications.

5.2. Commissaire technique

Les vérifications et contrôles techniques seront effectués sous la responsabilité d'un Commissaire Technique désigné au règlement particulier de la manifestation en tant que " Commissaire Technique responsable". Le Commissaire Technique responsable est le seul accrédité à présenter à la personne en charge de diriger la manifestation de roulage libre les différents rapports qui doivent être établis.

Préalablement,

- Il s'assurera et organisera la mise en œuvre des moyens humains, matériels et structures nécessaires devant être mis à disposition par l'organisateur pour réaliser l'ensemble de sa mission et les différents contrôles techniques jugés nécessaires.
- Il devra disposer des documents et matériels pour assurer sa fonction.
- Il pourra présenter à son initiative un rapport sur les contrôles visuels et les anomalies techniques qu'il aurait pu relever durant le déroulement de la manifestation en sus du rapport des contrôles qui auraient été demandés par l'organisation durant et en fin de manifestation.

5.3. Commissaire(s) de route

Le(s) commissaire(s) de route pourront occuper des postes qui leur sont désignés par la personne en charge de diriger la manifestation de roulage libre conformément au plan attesté par l'organisateur technique. Dès l'ouverture de la manifestation, chaque commissaire est sous les ordres de la personne en charge de diriger la manifestation de roulage libre 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 manifestation, chaque commissaire doit remettre à la personne en charge de diriger la manifestation de roulage libre un rapport écrit sur les incidents ou accidents constatés par lui.

Le(s) commissaire(s) devront, dans toute la mesure du possible, indiquer à la personne en charge de diriger la manifestation de roulage libre l'ordre de passage des pratiquants devant leur poste de surveillance.

Chaque poste de commissaire se voit remettre par la personne en charge de diriger la manifestation de roulage libre 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 à la personne en charge de diriger la manifestation de roulage libre qui en avisera l'organisateur technique.

Concernant le public éventuel, visible de la zone où se situent le(s) commissaire(s), 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 le(s) commissaire(s), ces derniers en avertiront l'organisation, qui pourra annuler la manifestation.

Le(s) commissaire(s) auront une connaissance appropriée des présentes règles techniques et des recommandations de la FFSA, en particulier sur l'identification des zones autorisées au public.

Le positionnement du véhicule et du matériel d(u)es commissaire(s) d'un poste, devra être indiqué dans le Dossier de Sécurité. La présence d'un commissaire sera obligatoire à la fin du parcours.

Chaque poste de commissaire sera équipé d'un extincteur.

5.4. Médical

Lors d'une manifestation de roulage libre route, le dispositif médical obligatoire est le suivant :

- La présence d'au moins un docteur en médecine inscrit au tableau de l'Ordre des Médecins ;
- La présence d'au moins une ambulance permettant la ventilation et l'aspiration.

Le choix du personnel et les moyens matériels de secours doivent être placés sous la responsabilité du médecin et dans tous les cas soumis à son approbation.

Il sera en lien permanent avec la personne en charge de diriger la manifestation de roulage libre

Il est recommandé la présence d'un médecin spécialiste en anesthésie-réanimation chirurgicale ou réanimation médicale ou éduqué dans les services mobiles d'urgence et de réanimation et ayant acquis une formation à la prise en charge des urgences soit par une qualification universitaire, soit par une expérience professionnelle d'au moins un an dans le domaine de l'urgence et de la réanimation est obligatoire. Une équipe d'extraction est conseillée.

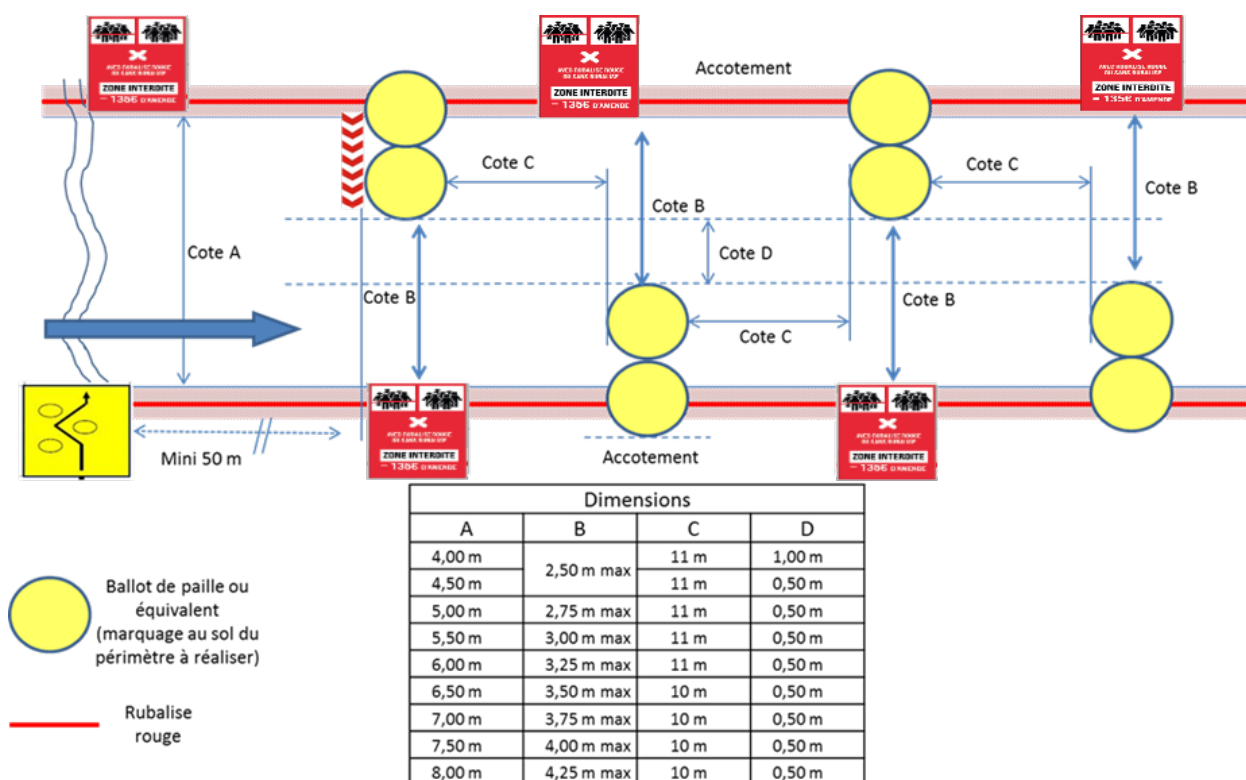
ARTICLE 6. SITES ET INFRASTRUCTURES

6.1. Parcours

Le parcours ne pourra pas excéder 5 km (n'incluant pas le parcours de liaison le cas échéant).

6.2. Chicanes

Des chicanes pourront être mises en place sur le parcours, et auront de préférence un sens d'entrée constant. Elles pourront suivre le schéma recommandé ci-dessous (Entrée par la droite ou par la gauche, au choix des organisateurs, en fonction de la configuration terrain) :



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

6.3. Piquetage dans les cordes

Il est préconisé d'utiliser le système FIA ou un matériel de signalétique temporaire (référéncé sécurité routière française) K16 ou K5 C pour le marquage des points de corde.

SYSTEME FIA Bloc 20x20x38 – 15Kg Bâton en plastique	K16	K5C
		

En cas d'utilisation de piquets, ils devront être protégés.

6.4. Parcs ou zones d'assistance

Les organisateurs pourront prévoir un parc ou zone d'assistance.

Le parc ou zone d'assistance sera indiqué dans le règlement particulier de la manifestation. La vitesse des voitures dans les parcs d'assistance **ne peut dépasser 30 km/h.**

Le ravitaillement en carburant sera, de préférence, organisé dans une (ou des) station(s) service. De même, si l'organisateur le prévoit, une zone de ravitaillement en carburant pourra être mise en place dans le même périmètre.

Dans ce cas, des mesures de sécurité appropriées devront être apportées.

ARTICLE 7. DEROULEMENT DE LA MANIFESTATION

7.1. Roadbook

Un road book pourra être distribué à tous les équipages. Ce road book décrira en détail le parcours de la manifestation.

7.2. Voiture d'encadrement

VOITURE D'ENCADREMENT	
Véhicule non configuré « course ». - Un gyrophare ou feux clignotants, - Une sirène ou avertisseur, - Une liaison radio avec la personne en charge de diriger la manifestation de roulage libre route, - Un dossier sécurité. - Caméra conseillée. - Casque obligatoire	Signaler : - Le passage imminent de la première voiture de course. Informier : - La personne en charge de diriger la manifestation de roulage libre, en temps réel et, au fur et à mesure de sa progression, de l'état du parcours, si nécessaire. Horaire de passage : 5 mn avant le passage de la première voiture participant à la manifestation. RAPPEL : La voiture d'encadrement ne participe pas à la manifestation. Aucun temps ne doit être pris par l'équipage.

7.3. Procédure de départ

La procédure de départ sera définie par la personne en charge de diriger la manifestation de roulage libre

7.4. Arrivée du parcours

L'organisateur technique devra mettre en place des panneaux « panneau de pré-signalisation d'une fin d'épreuve spéciale » et « panneau de ligne d'arrivée – véhicule lance - d'épreuve spéciale » conformes à l'Annexe 3.

A une distance de 200 à 500 mètres après l'arrivée, l'équipage devra s'arrêter à un contrôle (Point Stop) signalisé par un panneau rouge « STOP ».

7.5. Interruption d'un roulage

Lorsque le déroulement d'un roulage sera stoppé **avant le passage** du dernier équipage, et ce pour quelque motif que ce soit, la personne en charge de diriger la manifestation de roulage libre pourra, si elle le juge possible, reprendre le déroulement normal du roulage dès que les conditions de sécurité seront réunies.

7.6. Echappatoire

Voie habituellement publique, située face à la route de course, que les équipages risquent d'emprunter si leur voiture quitte la trajectoire prévue. L'Organisateur Technique pourra prendre l'initiative de conserver des échappatoires sur un parcours, de les réduire ou les fermer, pour des raisons de sécurité.

7.7. Sécurité des concurrents

Dès qu'une voiture est arrêtée sur le parcours de la manifestation, cette dernière doit être interrompue. Tout équipage est tenu d'informer au plus vite la personne en charge de diriger la manifestation de son arrêt, ou de celui de la voiture qui le précède.

Chaque voiture occupée par des concurrents aura à son bord une « croix rouge » et un « signe OK » vert (format A4). 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 véhicule 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 véhicule qui tenterait d'intervenir.

Si l'équipage quitte la voiture, le signe OK devra être affiché de manière clairement visible des autres équipages.

ARTICLE 8. REGLEMENT PARTICULIER TYPE pour les manifestations inscrites au calendrier de la FFSA.

Voir réglementation sportive FFSA en vigueur.

ARTICLE 9. REGLEMENT PARTICULIER TYPE pour les manifestations non inscrites au calendrier de la FFSA.

REGLEMENT PARTICULIER MANIFESTATION

ROULAGE LIBRE ROUTE

A utiliser obligatoirement pour les manifestations non inscrites au calendrier de la FFSA

ARTICLE 1. ORGANISATION

Nom de l'épreuve :

Date de l'épreuve :/...../.....

Identité de l'organisateur administratif :

Identité de l'organisateur technique :

Type d'épreuve :

Lieu de la manifestation :

1.2. OFFICIELS EN CHARGE DE LA SECURITE (instruction 06-173 JS du 19 octobre 2006).

PERSONNE EN CHARGE DE DIRIGER LA MANIFESTATION DE ROULAGE LIBRE		
<u>NOM</u>	<u>PRENOM</u>	<u>N° de Certification FFSA</u>
COMMISSAIRE(S) TECHNIQUE		
<u>NOM</u>	<u>PRENOM</u>	<u>N° de Certification FFSA</u>
COMMISSAIRES DE ROUTE		
<u>NOM</u>	<u>PRENOM</u>	<u>N° de Certification FFSA</u>

- Personnes présentes dans la voiture d'encadrement (0):

<u>NOM</u>	<u>PRENOM</u>	<u>N° de Certification FFSA</u>

ARTICLE 2. MOYENS DE SECOURS

- Médecin chef :

- Nombre d'ambulance :

- Equipe de secourisme :

Une ambulance sera-t-elle équipée du matériel nécessaire à la ventilation et l'aspiration ? **O/N**
Une équipe d'extraction sera-t-elle présente? **O/N**

ARTICLE 3. CONCURRENTS ET PILOTES

- L'épreuve est ouverte aux concurrents âgés de ans et plus.
- L'épreuve est **ouverte/non ouverte** aux licenciés de la FFSA.

Je m'engage à vérifier que tous les participants sont titulaires d'un certificat de non contre-indication à la pratique du sport automobile ou titulaires d'une licence délivrée par une fédération sportive permettant la participation aux compétitions de la discipline concernée et portant attestation de la délivrance du certificat précité.

ARTICLE 4. VEHICULES ET EQUIPEMENTS

4.1. VEHICULES ADMIS

- Véhicules admis :
- Nombre de véhicules admis :
- Equipement vestimentaire des participants :

ARTICLE 5. SITES ET INFRASTRUCTURES

5.1. PARCOURS

Longueur :

Nombre de postes de commissaires : Nombre et type d'extincteurs par poste :

Nombres de commissaires :

ARTICLE 6. DIVERS

Cet article est destiné à donner des indications particulières sur le déroulement de la manifestation ou son organisation, par exemple :

N° de téléphone et adresse mail de l'organisateur

Les horaires d'ouvertures du parc concurrents

Montant de la valeur de la remise des prix

Etablissement d'un classement ses modalités

Les actions engagées pour la protection de l'environnement

Montant des garanties d'assurance souscrites pour les concurrents, et les officiels (RC, IA (Décès et Invalidité))

ARTICLE 7. PIECES A FOURNIR

- Tracé du parcours avec dispositif de sécurité : Ambulance, ZP ouverte,...
- Dossier de sécurité type conforme aux éléments d'instruction des RTS Rallyes.
- Horaires de la manifestation avec tous les plateaux et détails des animations avec véhicules.
- Attestation de présence des ambulances et du médecin.

TITRE III – REGLES DE SECURITE POUR LES COMPETITIONS ET LES MANIFESTATIONS DE ROULAGE LIBRE

TOUTES LES ZONES AUTRES QUE LES ZONES « AUTORISEES » SONT CONSIDEREES COMME « INTERDITES ».

Pour la mise en œuvre pratique de ces dispositions, il est proposé d'utiliser le Guide d'Utilisation des RTS mis en œuvre par la FFSA, et accessible sur le site www.ffsa.org, rubrique Réglementation & Sécurité / Sécurité / Sécurité rallye / Outils de communication.

A - Zones réservées aux personnes qui assistent, à titre onéreux ou non à une manifestation, sans participer à l'organisation de celle-ci.

Zones autorisées au public

Il est préférable de choisir ces zones aux endroits accessibles par voies balisées à cet effet, autres que les accès aux épreuves spéciales pour les concurrents, et autres que les voies d'évacuations sanitaires. Ces zones devront avoir une zone de stationnement ou, un stationnement sur un côté de la voie si celle-ci est suffisamment large pour permettre le passage d'un véhicule, malgré le stationnement.

Les zones autorisées seront 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 verte ou du filet vert (type chantier).

Toutefois, certaines zones difficilement accessibles ou dépourvues de voie d'accès à partir d'une aire de stationnement pourront être délimitées conformément aux RTS.

Si l'accès ne peut se faire que par la route de course, le cheminement ne sera autorisé qu'avant le passage de la voiture Tricolore et l'évacuation ne sera autorisée qu'après la voiture à damier.

L'organisateur jugera de l'opportunité de communiquer ou non sur l'emplacement de ces zones auprès du public.

Conformément à l'article R.331-21 du code du sport, l'organisateur technique de la manifestation doit délimiter les zones réservées aux spectateurs en respectant les présentes RTS. Ce dernier doit informer les spectateurs des zones autorisées et que l'accès à toute autre zone leur est interdit. La mise en place des zones autorisées est de la responsabilité de l'organisateur technique.

Pour la délimitation de ces zones, celui-ci tiendra notamment compte de:

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

Ces zones devront être clairement identifiées et délimitées conformément aux indications de l'annexe 1, notamment le long de la route de course.

Des zones facilement accessibles devront être mises en place et leur emplacement devra être signalé.

Nota : En aucun cas des barrières type « Vauban » ou « anti-émeutes » ne doivent être utilisées en première ligne de protection du public.

B - Zones interdites à toutes personnes autres que celles qui participent à l'organisation de la manifestation.

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 à l'Annexe 1, 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.

L'organisateur technique devra instruire le dossier de sécurité type figurant à l'annexe 2 qui mentionnera l'ensemble des dispositifs mis en œuvre. Les personnes agissant directement ou indirectement dans le cadre de l'organisation tels que :

- commissaires de route,
- chronométreurs,

devront être en permanence clairement identifiées au moyen de chasubles délivrées exclusivement par l'organisateur, dès lors qu'elles se trouvent dans les zones décrites au présent article.

Les spectateurs contrevenants aux dispositions mises en place par l'organisateur technique de la manifestation seront passibles d'une amende prévue pour les contraventions de la quatrième classe.

BALISAGE

Le balisage devra être conforme à la charte des éléments de sécurité rallye.

Le balisage se fera notamment à l'aide de :

- Panneau
- Rubalise
- Filets de chantier / filets /grillage avertisseur (Affectation : renforcement des rubalises)
- Piquets (Les piquets métalliques devraient comporter une protection souple en leur sommet)

Les éléments de signalétique deviennent une obligation, de manière à harmoniser les dispositifs.

ANNEXE 1

Balisage

Éléments de signalétique

Nota 1 :

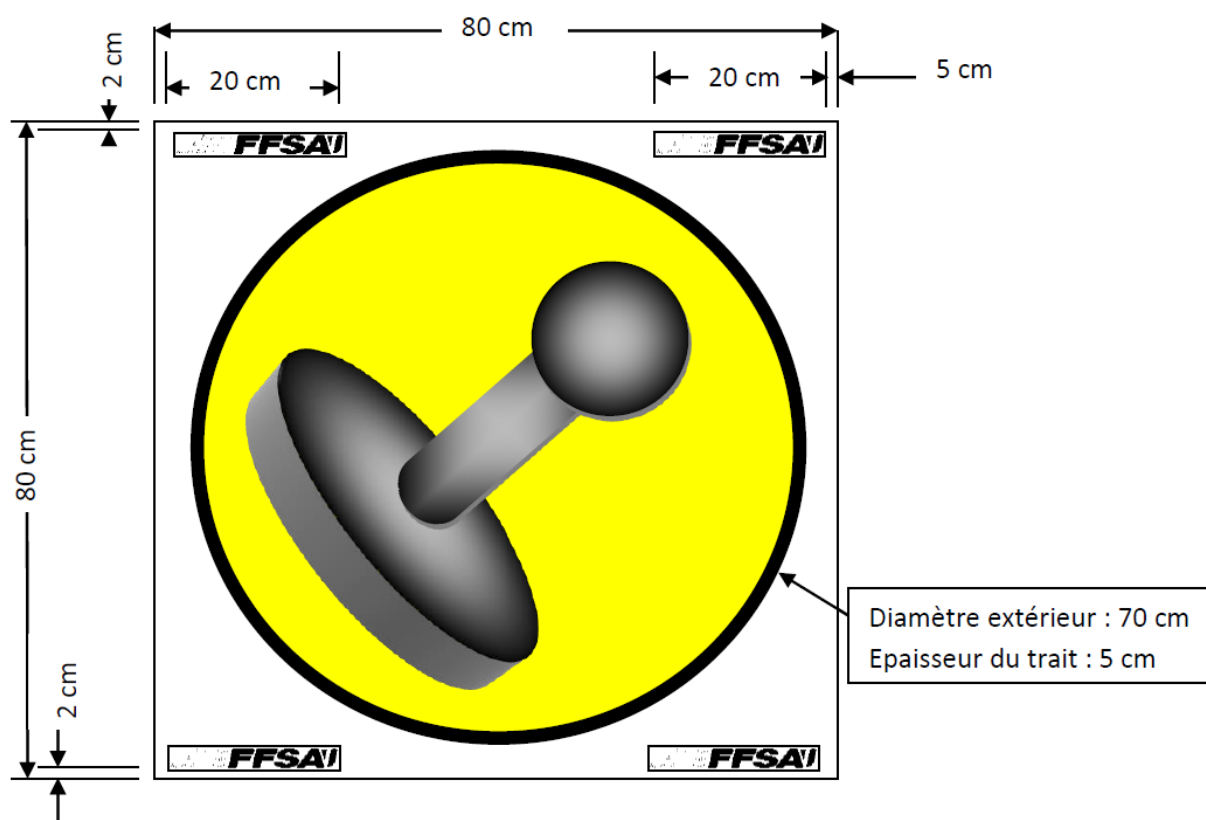
Les logos FFSA présentés sur les différents éléments peuvent :

- être utilisés comme tel.
- remplacés par le logo de la Ligue, de l'ASA Organisatrice ou du Rallye concerné. Dans ces différents cas, aucune association commerciale ne peut être insérée. Les dimensions demeurant identiques à celles spécifiées dans l'Annexe 1.
- ne pas être insérés. Dans ce cas, la couleur de fond utilisée dans l'élément est continue.

Nota 2 :

En pied de page figure un complément d'information sur l'implantation de l'élément de signalétique. Le nombre d'éléments qui figure dans le dossier de sécurité n'est pas forcément identique à celui qui doit être implanté sur le terrain.

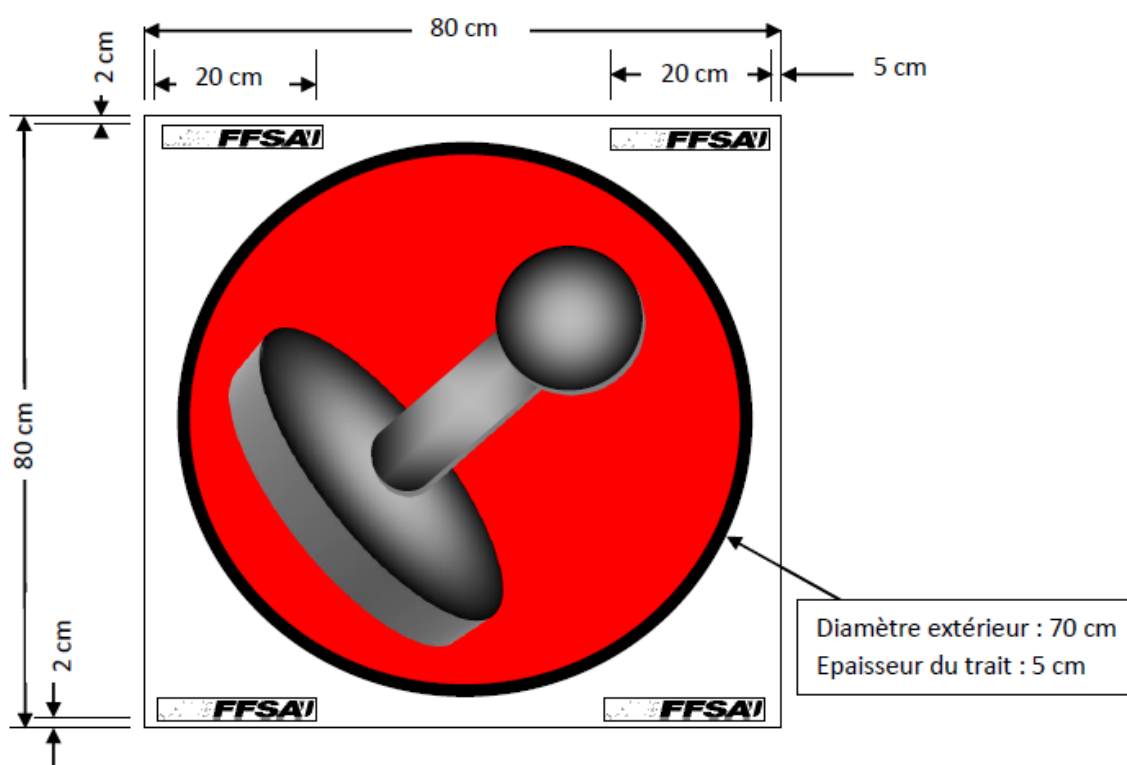
PANNEAU DE PRE-SIGNALISATION D'UN CONTROLE DE PASSAGE



Référence	Matière	Epaisseur	Couleur fond	Lettrage
PSCP-F	Akilux	3,5 mm	Jaune RAL : 1016	Noir RAL : 8022
PSCP-E	Akilux	10 mm	Jaune RAL : 1016	Noir RAL : 8022
PSCP-V	Vynil	0,5 mm environ	Jaune RAL : 1016	Noir RAL : 8022

Mise en place de ce panneau 25 à 50 mètres avant le contrôle de passage

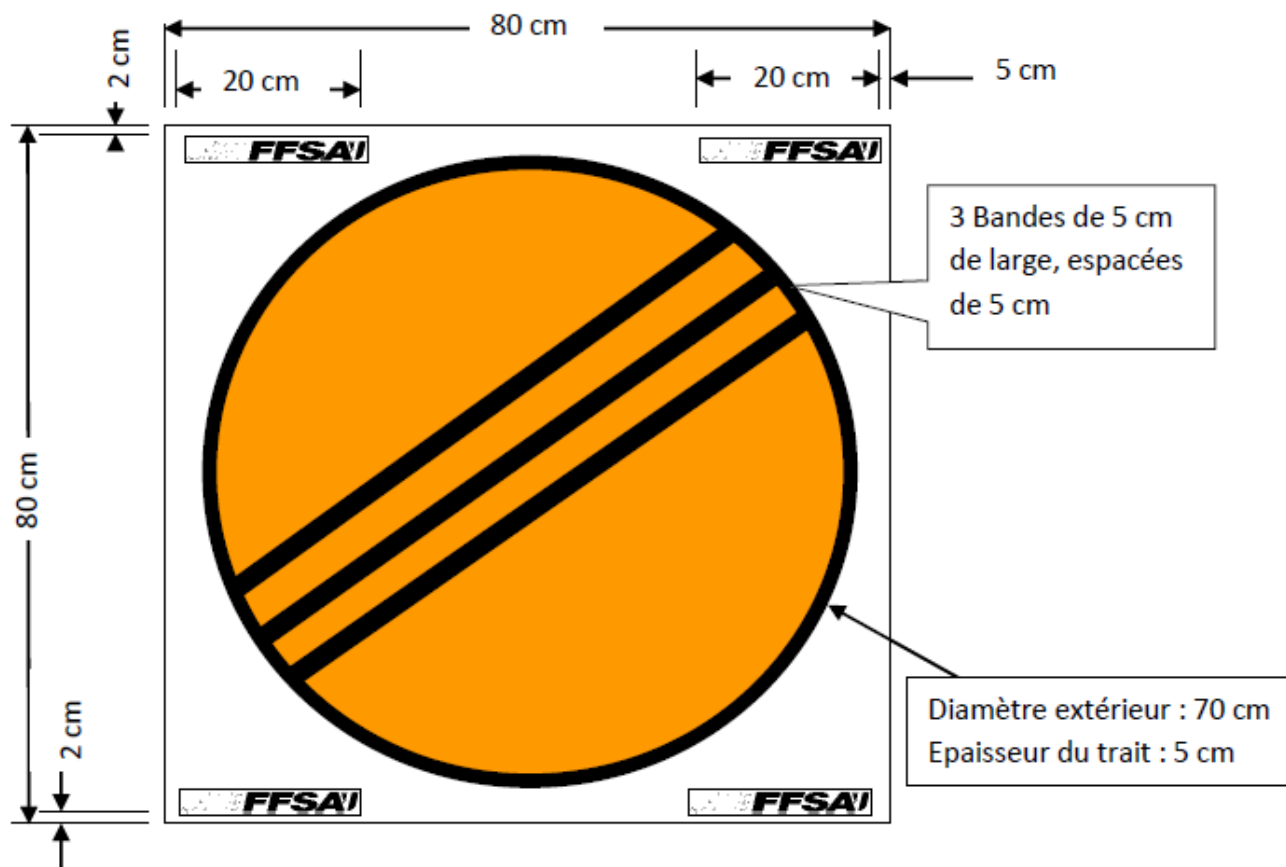
PANNEAU D'ARRET OBLIGATOIRE AU CONTROLE DE PASSAGE



Référence	Matière	Epaisseur	Couleur fond	Lettrage
AOCP-F	Akilux	3,5 mm	Rouge RAL : 3020	Noir RAL : 8022
AOCP-E	Akilux	10 mm	Rouge RAL : 3020	Noir RAL : 8022
AOCP-V	Vynil	0,5 mm environ	Rouge RAL : 3020	Noir RAL : 8022

Ce panneau doit être placé à droite de la route sur le lieu d'implantation du contrôle

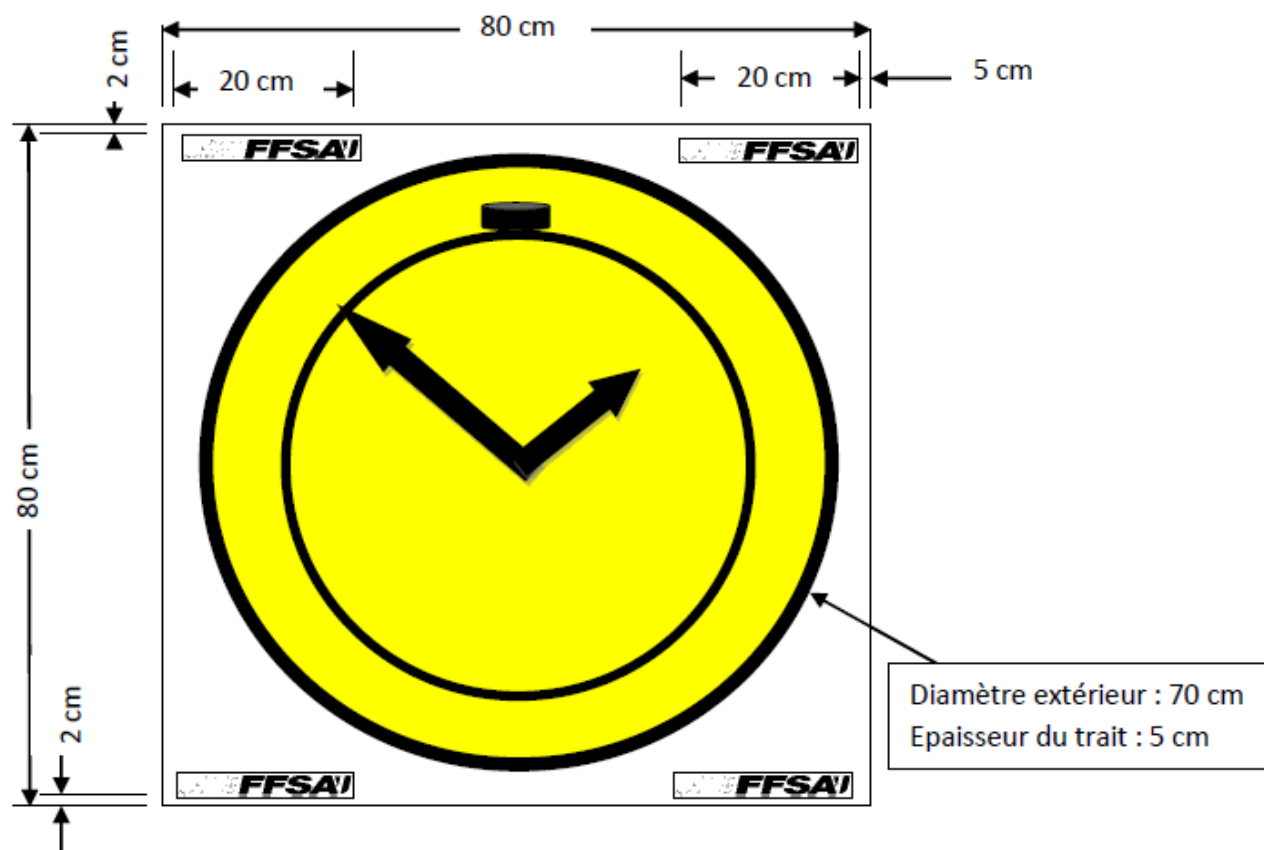
PANNEAU DE FIN DE ZONE DE CONTROLE



Référence	Matière	Epaisseur	Couleur fond	Lettrage
FDZ-F	Akilux	3,5 mm	Beige RAL : 1032	Noir RAL : 8022
FDZ-E	Akilux	10 mm	Beige RAL : 1032	Noir RAL : 8022
FDZ-V	Vynil	0,5 mm environ	Beige RAL : 1032	Noir RAL : 8022

Ce panneau marque qu'au-delà de celui-ci, les concurrents sont sortis de tout contrôle.
Il est placé de 25 à 50m mètres après une zone de contrôle.

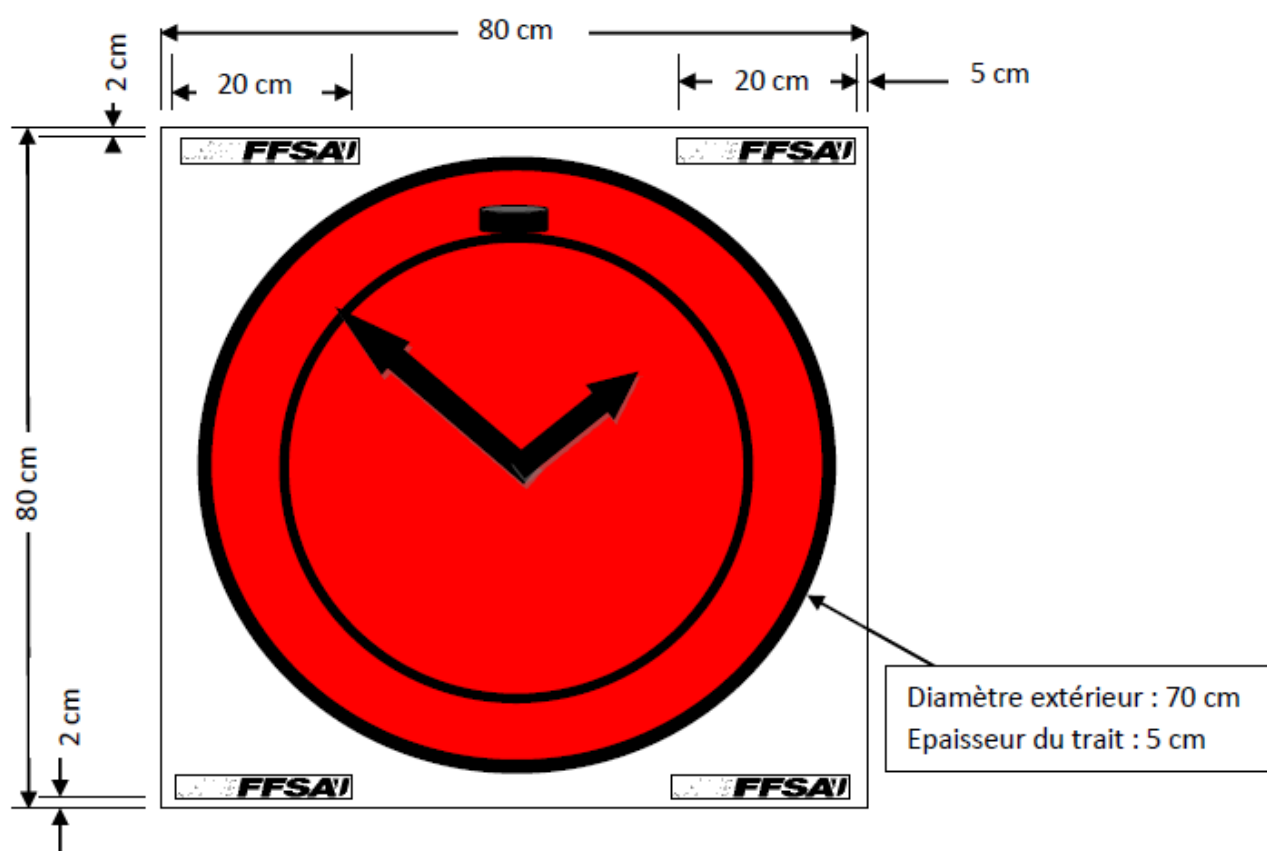
PANNEAU DE PRE-SIGNALISATION D'UN CONTROLE HORAIRE



Référence	Matière	Epaisseur	Couleur fond	Lettrage
PSCH-F	Akilux	3,5 mm	Jaune RAL : 1016	Noir RAL : 8022
PSCH-E	Akilux	10 mm	Jaune RAL : 1016	Noir RAL : 8022
PSCH-V	Vynil	0,5 mm environ	Jaune RAL : 1016	Noir RAL : 8022

Mise en place de ce panneau à 25 mètres avant le contrôle horaire.

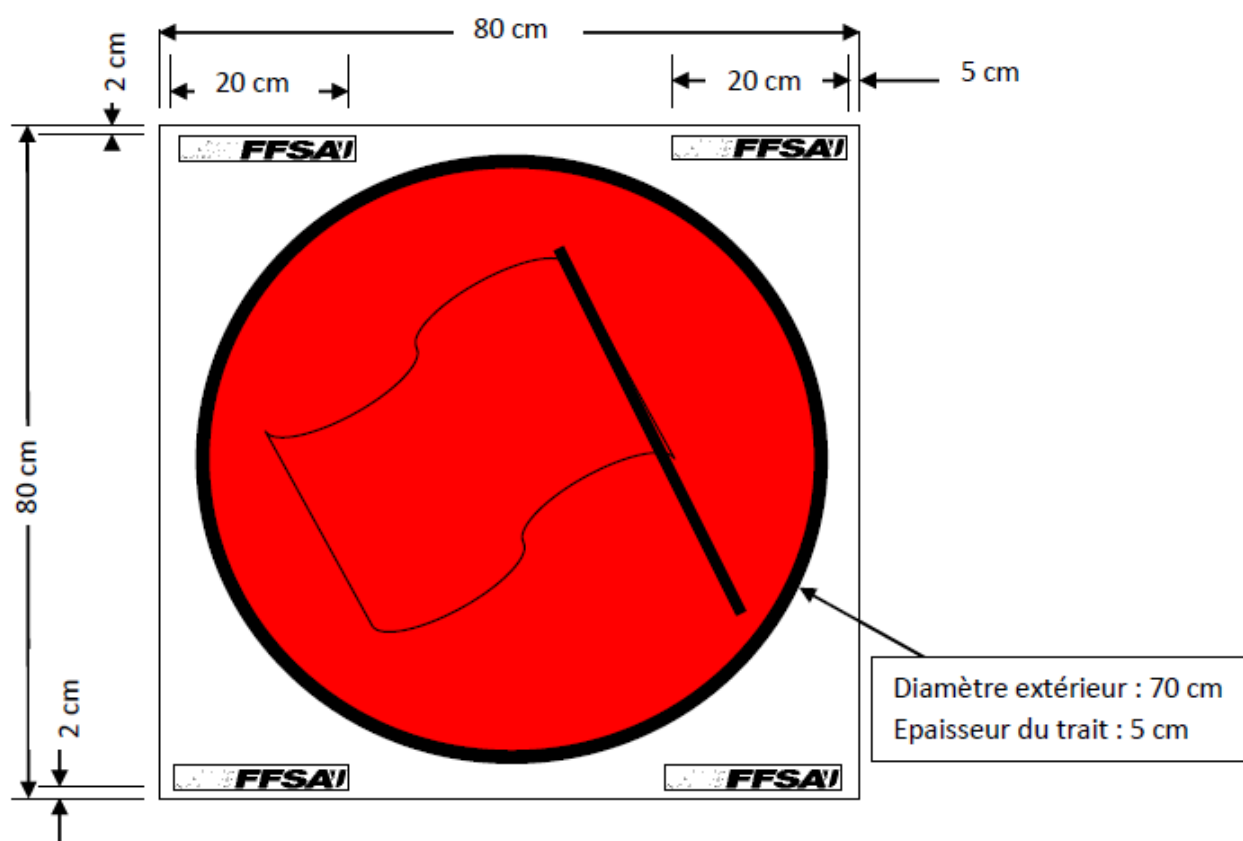
PANNEAU D'ARRET OBLIGATOIRE A UN CONTROLE HORAIRE



Référence	Matière	Epaisseur	Couleur fond	Lettrage
PSCH-F	Akilux	3,5 mm	Rouge RAL : 3020	Noir RAL : 8022
PSCH-E	Akilux	10 mm	Rouge RAL : 3020	Noir RAL : 8022
PSCH-V	Vynil	0,5 mm environ	Rouge RAL : 3020	Noir RAL : 8022

Ce panneau doit être placé à droite de la route sur le lieu d'implantation du contrôle horaire

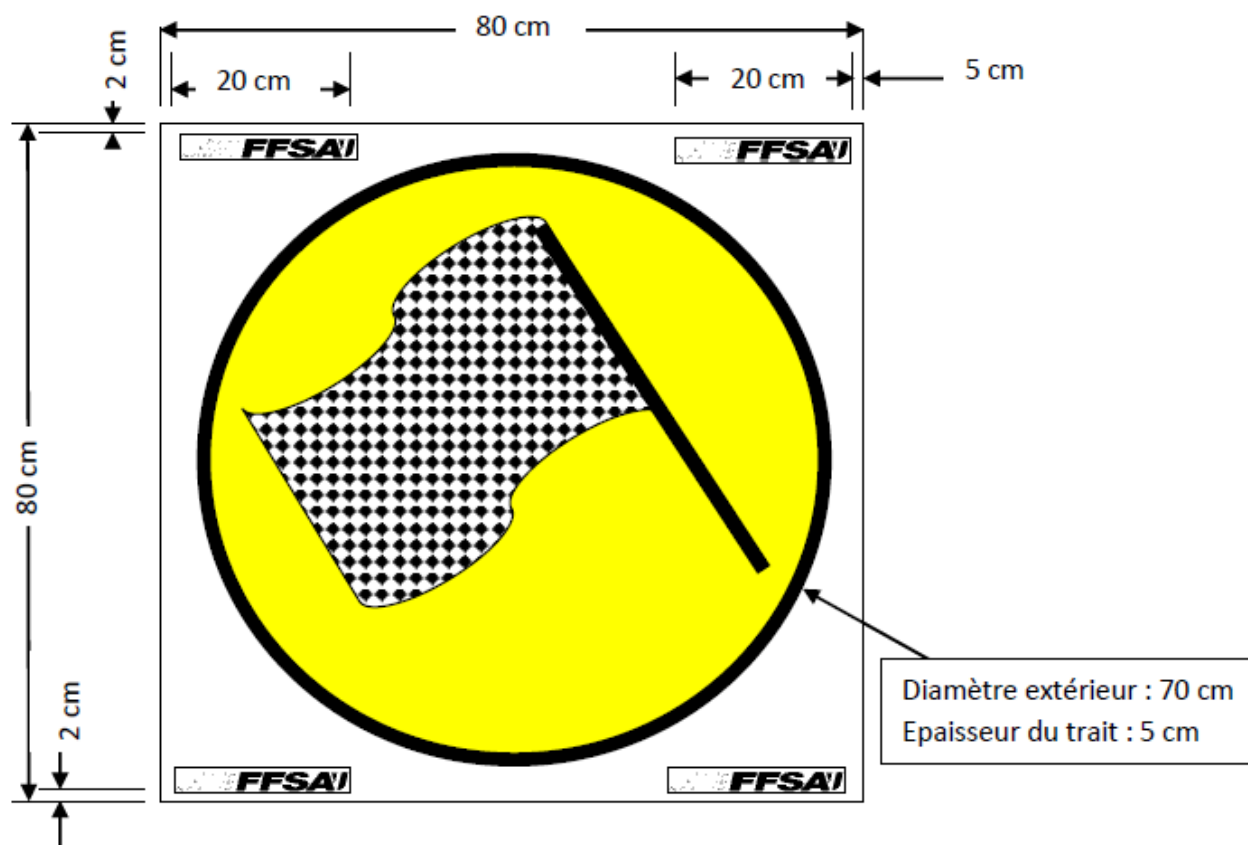
PANNEAU DE DEPART D'EPREUVE SPECIALE



Référence	Matière	Epaisseur	Couleur fond	Lettrage
DEPES-F	Akilux	3,5 mm	Rouge RAL : 3020	Noir RAL : 8022
DEPES-E	Akilux	10 mm	Rouge RAL : 3020	Noir RAL : 8022
DEPES-V	Vynil	0,5 mm environ	Rouge RAL : 3020	Noir RAL : 8022

Ce panneau indique le point de départ d'une épreuve spéciale. Il est implanté sur la ligne de départ.

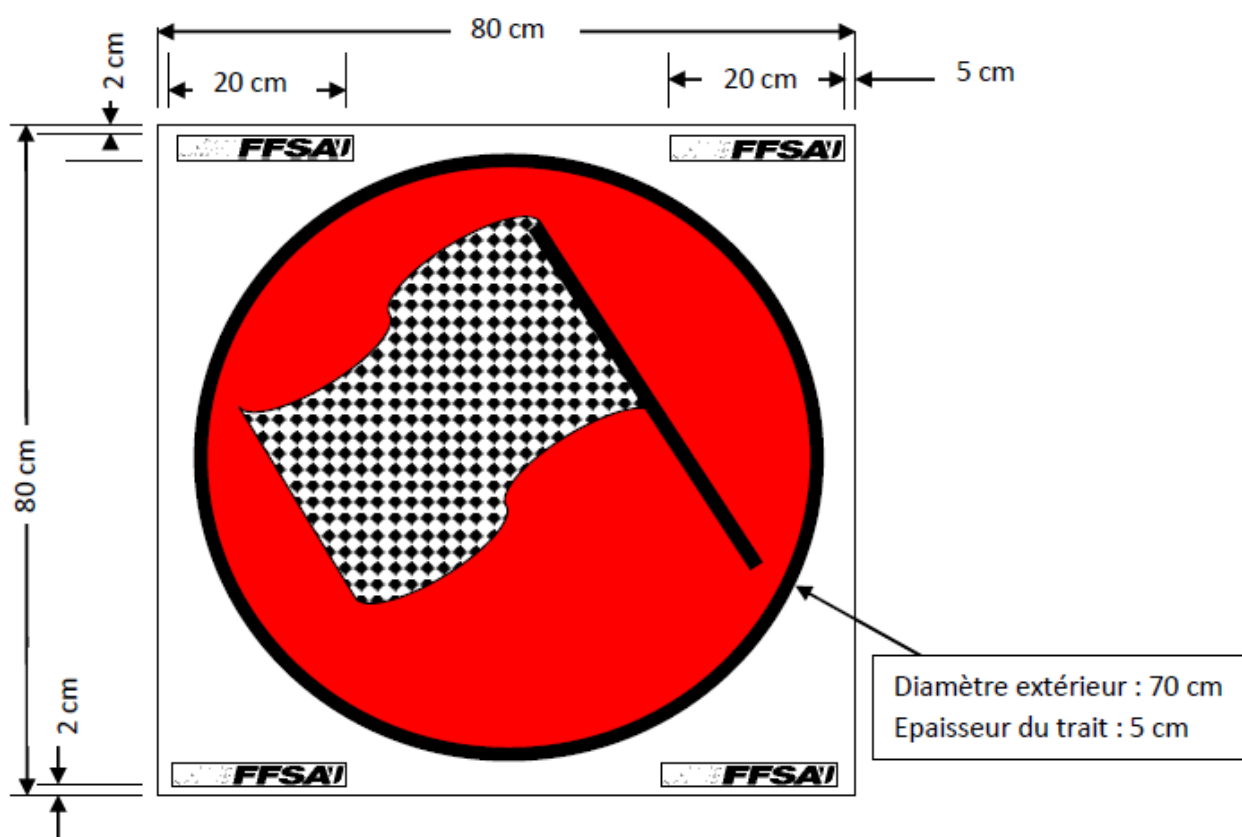
PANNEAU DE PRE SIGNALISATION D'UNE FIN D'EPREUVE SPECIALE



Référence	Matière	Epaisseur	Couleur fond	Lettrage
PREFES-F	Akilux	3,5 mm	Jaune RAL : 1016	Noir RAL : 8022
PREFES-E	Akilux	10 mm	Jaune RAL : 1016	Noir RAL : 8022
PREFES-V	Vynil	0,5 mm environ	Jaune RAL : 1016	Noir RAL : 8022

Mise en place de ce panneau avant la ligne d'arrivée de l'épreuve spéciale.

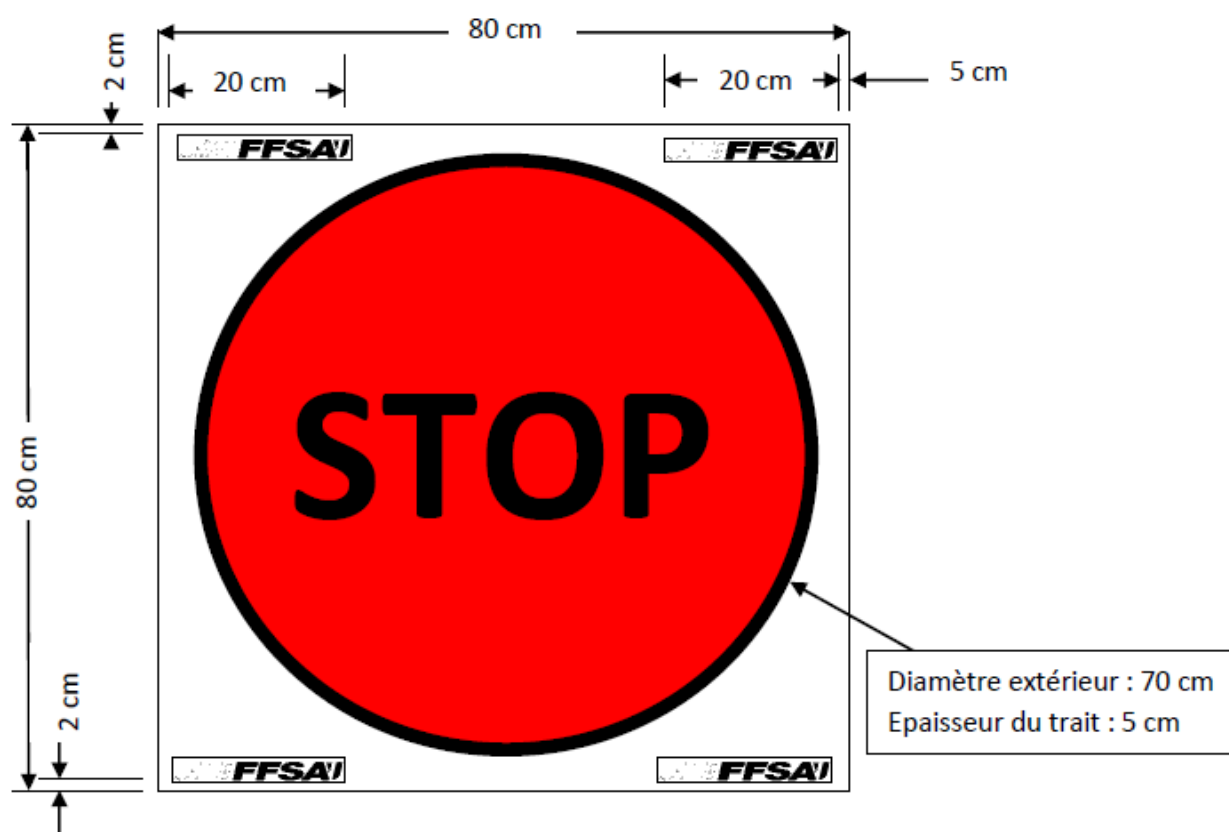
PANNEAU DE LIGNE D'ARRIVEE – VEHICULE LANCE - D'EPREUVE SPECIALE



Référence	Matière	Epaisseur	Couleur fond	Lettrage
PREFES-F	Akilux	3,5 mm	Rouge RAL : 3020	Noir RAL : 8022
PREFES-E	Akilux	10 mm	Rouge RAL : 3020	Noir RAL : 8022
PREFES-V	Vynil	0,5 mm environ	Rouge RAL : 3020	Noir RAL : 8022

Ce panneau indique l'arrivée lancée d'une épreuve spéciale. Il est positionné au niveau des cellules de chronométrage. Une fois le panneau dépassé, les pilotes doivent ralentir.

PANNEAU D'ARRÊT OBLIGATOIRE CONTRÔLE STOP

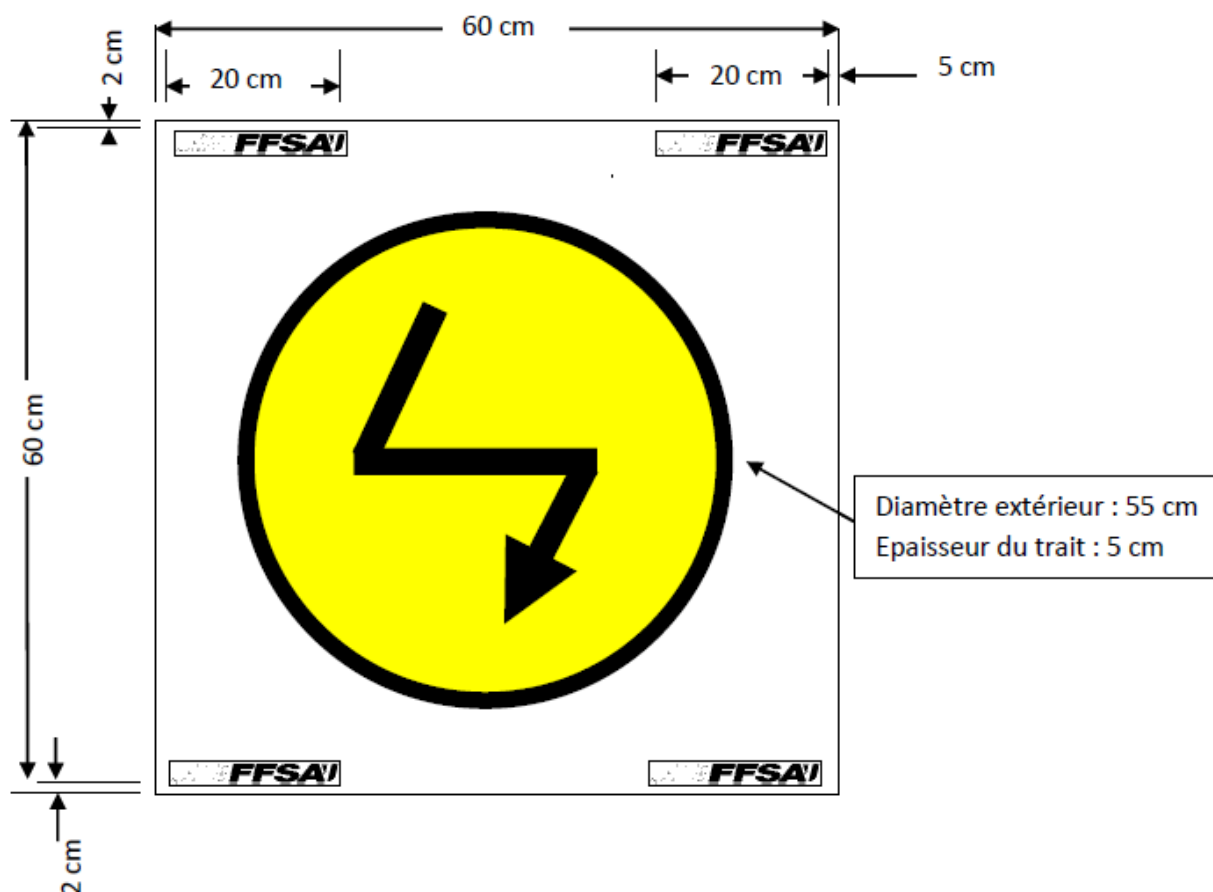


Référence	Matière	Epaisseur	Couleur fond	Lettrage
PREFES-F	Akilux	3,5 mm	Rouge RAL : 3020	Noir RAL : 8022
PREFES-E	Akilux	10 mm	Rouge RAL : 3020	Noir RAL : 8022
PREFES-V	Vynil	0,5 mm environ	Rouge RAL : 3020	Noir RAL : 8022

Ce panneau indique la fin de l'épreuve et la remise de temps effectué par les concurrents sur l'épreuve spéciale.

Au-delà de ce panneau, les concurrents empruntent un parcours sans chronométrage.

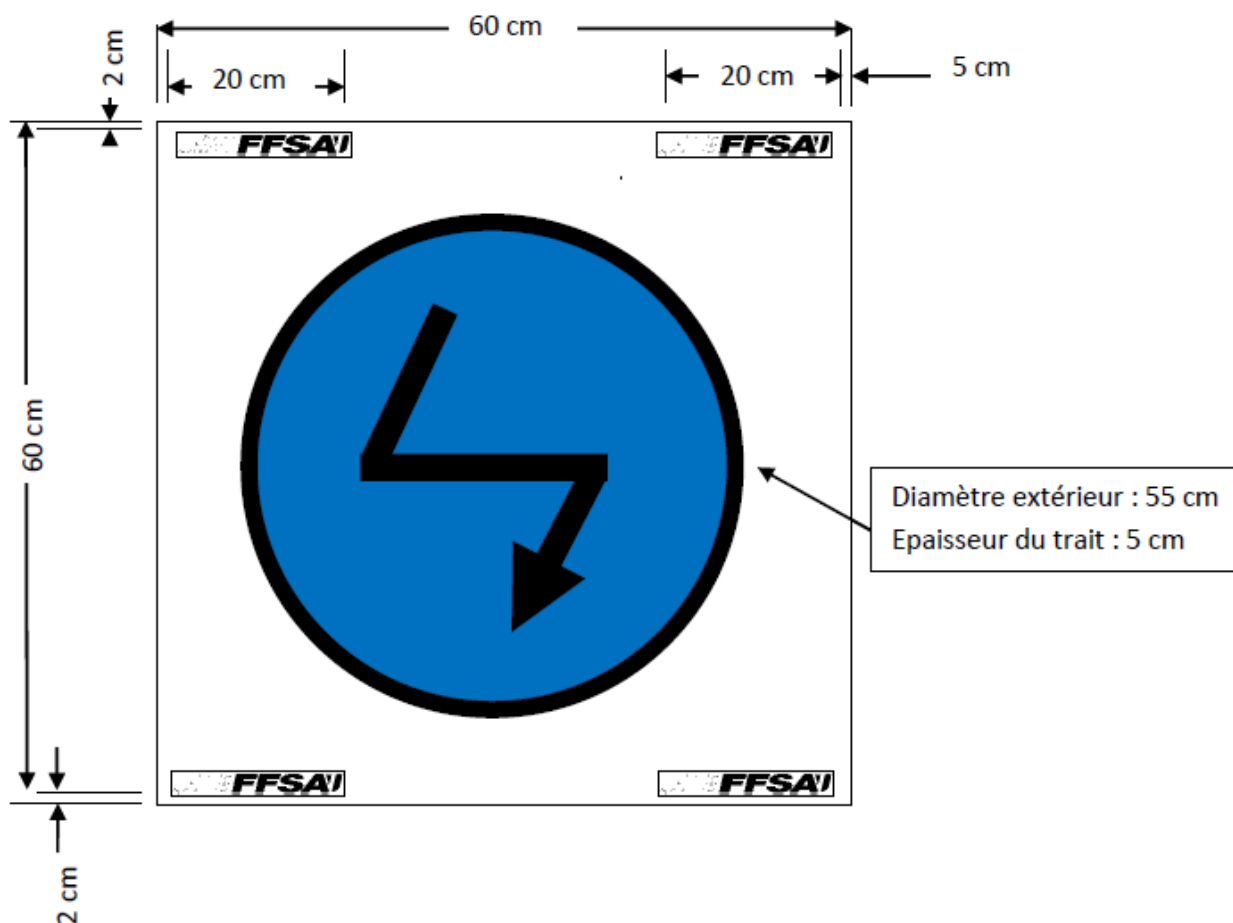
PANNEAU PRE SIGNALISATION RADIO



Référence	Matière	Epaisseur	Couleur fond	Lettrage
PPRF-F	Akilux	3,5 mm	Jaune RAL : 1016	Noir RAL : 8022
PPR-E	Akilux	10 mm	Jaune RAL : 1016	Noir RAL : 8022
PPR-V	Vynil	0,5 mm environ	Jaune RAL : 1016	Noir RAL : 8022

Ce panneau indique qu'à 100 mètres environ, un poste intermédiaire est pourvu d'un moyen radio en liaison avec le PC course.

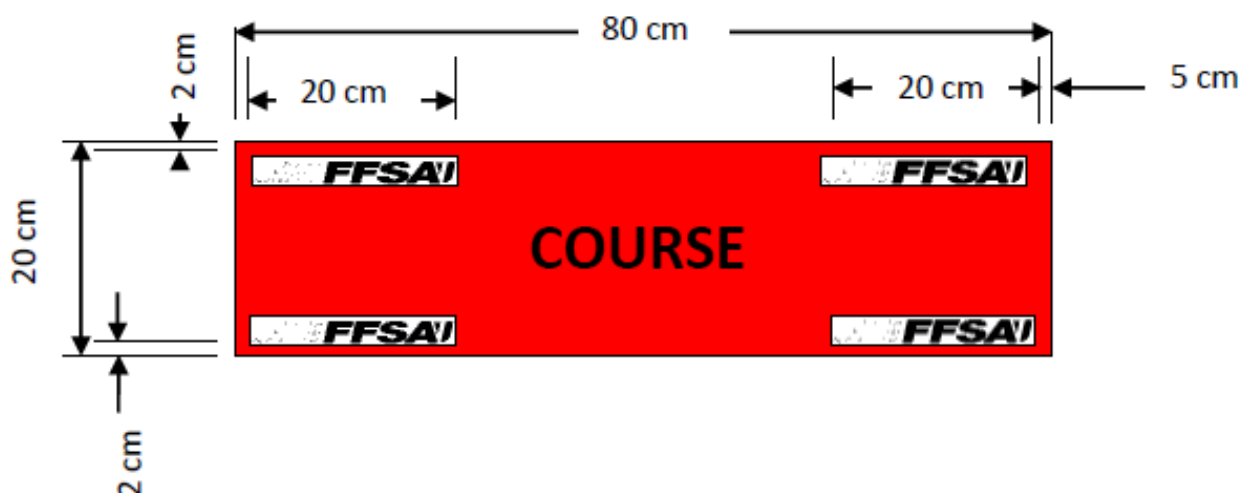
PANNEAU RADIO



Référence	Matière	Epaisseur	Couleur fond	Lettrage
PR-F	Akilux	3,5 mm	Bleu RAL : 5017	Noir RAL : 8022
PR-E	Akilux	10 mm	Bleu RAL : 5017	Noir RAL : 8022
PR-V	Vynil	0,5 mm environ	Bleu RAL : 5017	Noir RAL : 8022

Ce panneau est placé à l'endroit où le poste intermédiaire est détenteur d'un moyen radio.

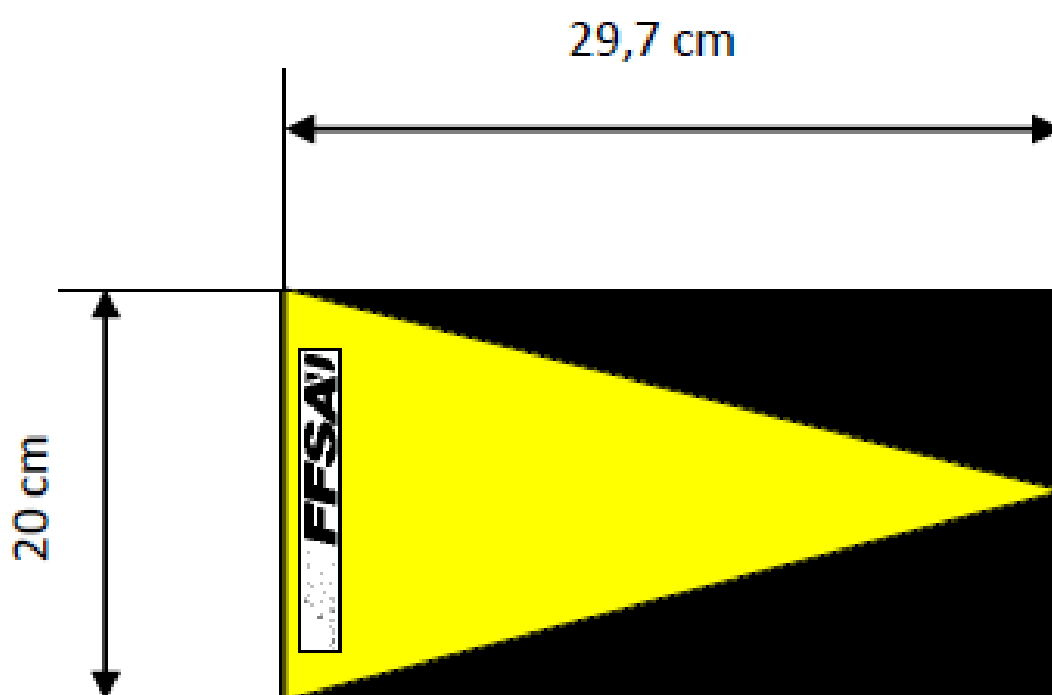
PANNEAU D'INFORMATION « COURSE AUTOMOBILE »



Référence	Matière	Epaisseur	Couleur fond	Lettrage
PCA-F	Akilux	3,5 mm	Rouge RAL : 3020	Noir RAL : 8022
PCA-E	Akilux	10 mm	Rouge RAL : 3020	Noir RAL : 8022
PCA-V	Vynil	0,5 mm environ	Rouge RAL : 3020	Noir RAL : 8022

Placé sur toutes les routes conduisant à l'épreuve spéciale, ce panneau est une information au public qui indique qu'au-delà de celui-ci, il sera contraint de faire demi-tour avec son véhicule.

PANNEAU DE PRE-SIGNALISATION « CHANGEMENT DE DIRECTION »

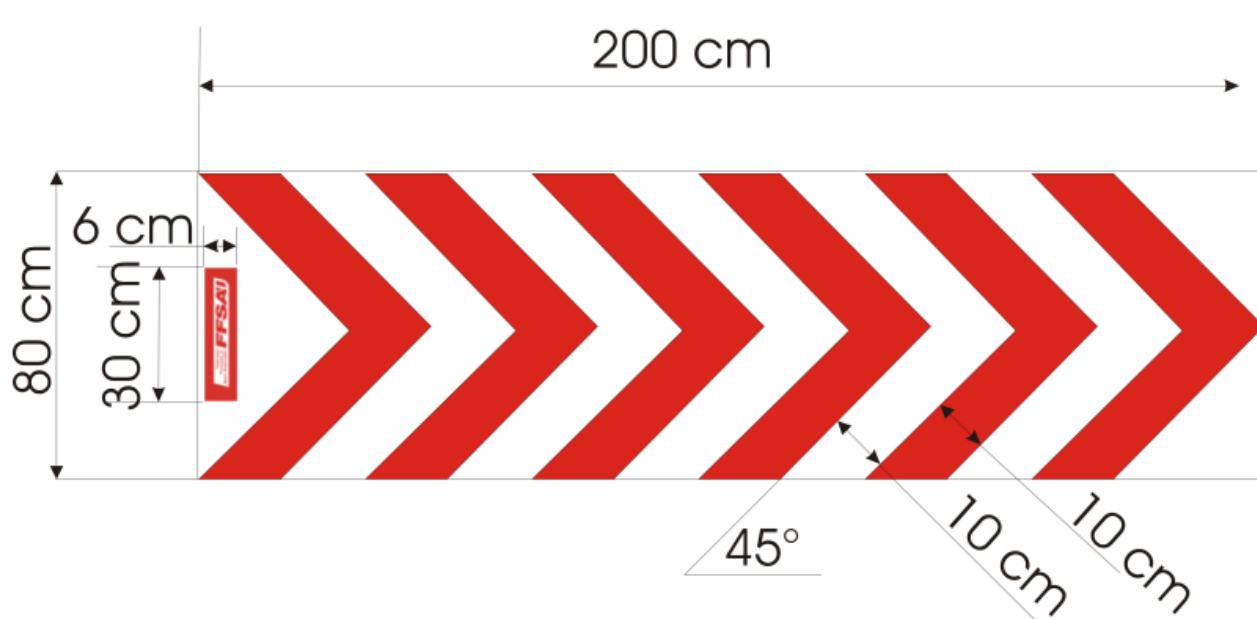


Référence	Matière	Epaisseur	Couleur fond	Lettrage
PSFJ-F	Akilux	3,5 mm	Jaune RAL : 1016	Noir RAL : 8022
PSFJ-E	Akilux	10 mm	Jaune RAL : 1016	Noir RAL : 8022
PSFJ-V	Vynil	0,5 mm environ	Jaune RAL : 1016	Noir RAL : 8022

Ce panneau est mis en place sur la spéciale informant les concurrents d'un changement de direction en amont du virage. Il est positionné de part et d'autre de la chaussée. La flèche indique le sens du changement de direction.

PANNEAU ZEBRA

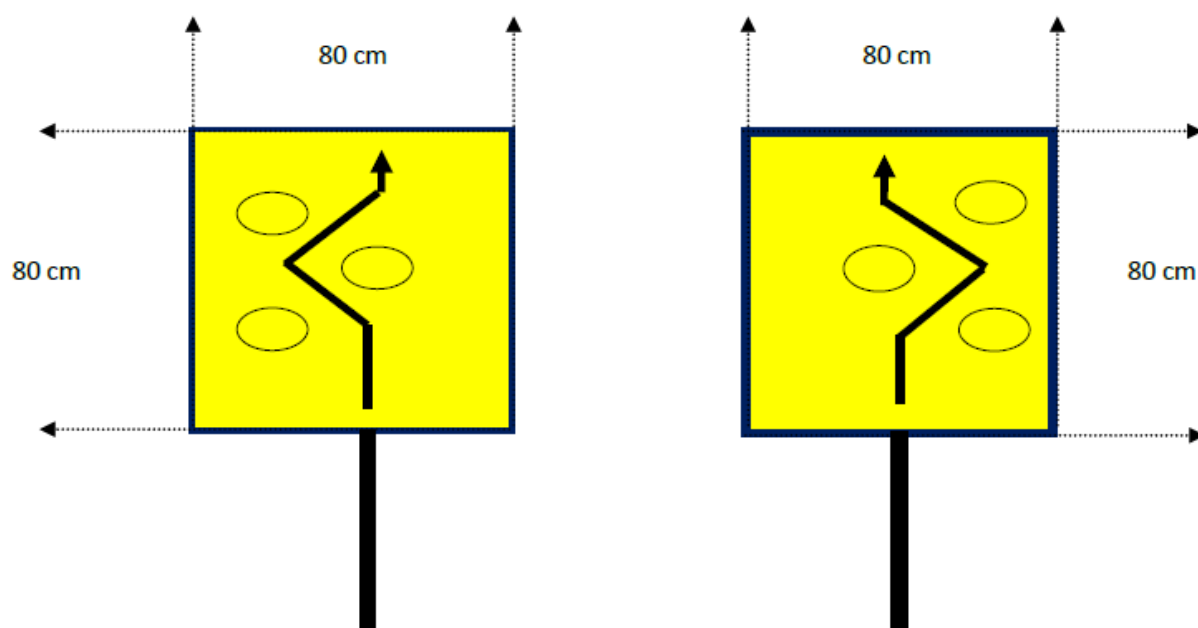
« CHANGEMENT DE DIRECTION »



Référence	Matière	Epaisseur	Couleur fond	Lettrage
ZEBRA-F	Akilux	3,5 mm	Rouge RAL : 1016	
ZEBRA-E	Akilux	10 mm	Rouge RAL : 1016	
ZEBRA-NT	Vynil	0,5 mm environ	Rouge RAL : 1016	

Le panneau zebra est en complémentarité avec le panneau de changement de direction. Il est placé dans le carrefour ou à l'entrée d'une chicane et bien à la vue du pilote. La flèche indique le sens du changement de direction ou le sens d'entrée dans la chicane.

PANNEAU PRE SIGNALISATION CHICANE



Choix du panneau selon le sens de la chicane

Référence	Matière	Epaisseur	Couleur fond	Lettrage
PPCHI-F	Akilux	3,5 mm	Jaune RAL : 1016	Noir RAL : 8022
PPCHI-E	Akilux	10 mm	Jaune RAL : 1016	Noir RAL : 8022
PPCHI-V	Vynil	0,5 mm environ	Jaune RAL : 1016	Noir RAL : 8022

Placés à au moins 50 mètres avant une chicane, il a pour fonction d'indiquer au concurrent le passage dans une chicane et ainsi l'obliger à ralentir. La flèche montre le sens d'entrée dans la chicane.

PANNEAU SIGNALISATION D'ITINERAIRE D'EVACUATION SANITAIRE

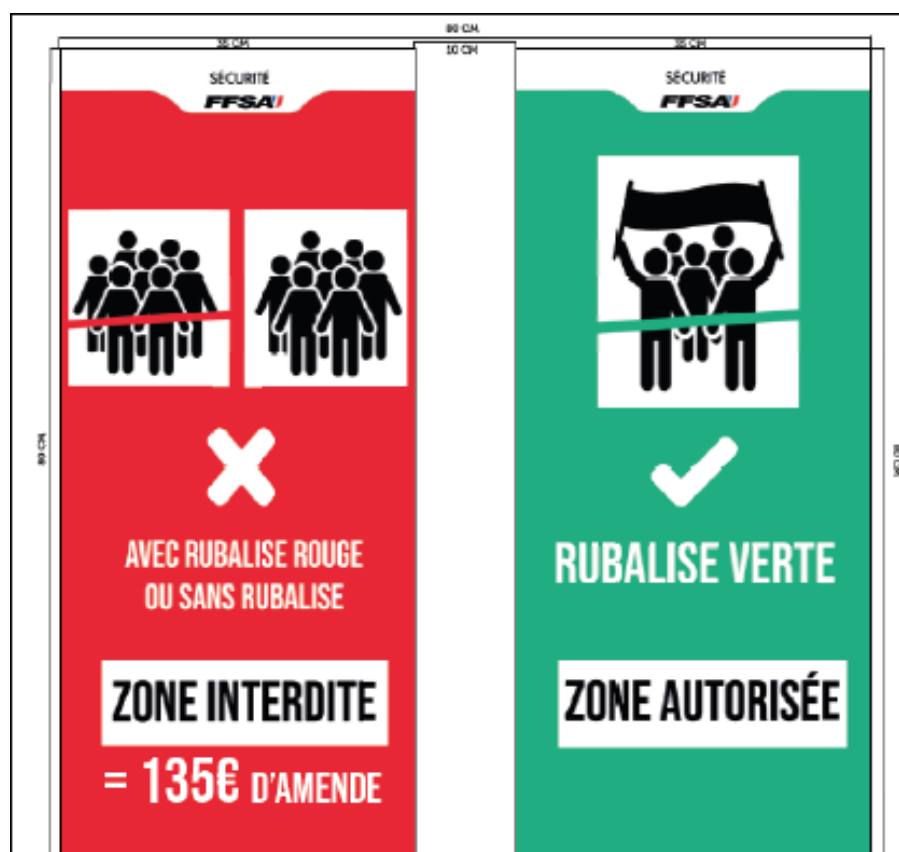


Référence	Matière	Epaisseur	Couleur fond	Lettrage
EVACS-F	Akilux	3,5 mm	Rouge RAL : 3020	Bleu RAL : 5017
EVACS-E	Akilux	10 mm	Rouge RAL : 3020	Bleu RAL : 5017
EVACS-V	Vynil	0,5 mm environ	Rouge RAL : 3020	Bleu RAL : 5017

Ce panneau est positionné sur les routes conduisant hors de la spéciale et définies par l'organisateur comme étant un axe prioritaire aux secours.

PANNEAU D'INFORMATION A L'ATTENTION DU PUBLIC

ZONES INTERDITES ET AUTORISEES



Référence	Matière	Epaisseur	Couleur fond	Lettrage
PAIP-F	Akilux	3,5 mm	Rouge RAL : 3020	Vert RAL : 6024
PAIP-E	Akilux	10 mm	Rouge RAL : 3020	Vert RAL : 6024
PAIP-V	Vynil	0,5 mm environ	Rouge RAL : 3020	Vert RAL : 6024

Le 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 a zone autorisée.

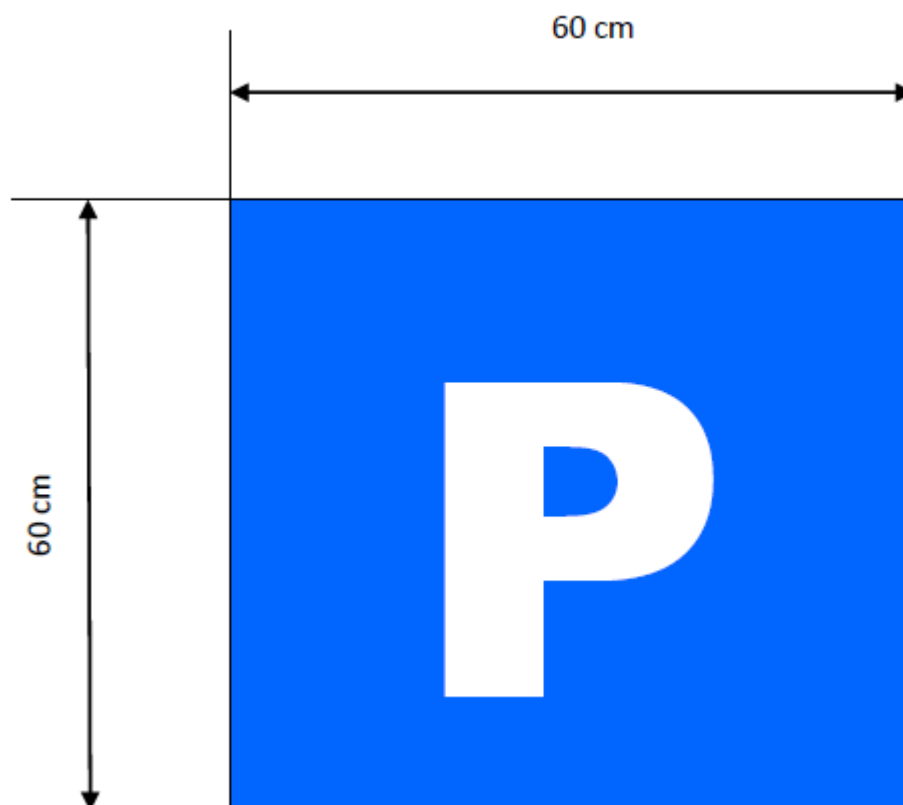
PANNEAUX POUR ZONES INTERDITES AU PUBLIC



Référence	Matière	Epaisseur	Couleur fond	Lettrage
PZIP-F	Akilux	3,5 mm		Rouge RAL : 3020
PZIP-E	Akilux	10 mm		Rouge RAL : 3020
PZIP-V	Vynil	0,5 mm environ		Rouge RAL : 3020

Ce panneau est placé en accès ou en limite **d'une zone interdite**, pour accentuer l'information sur les risques de passer au-delà.

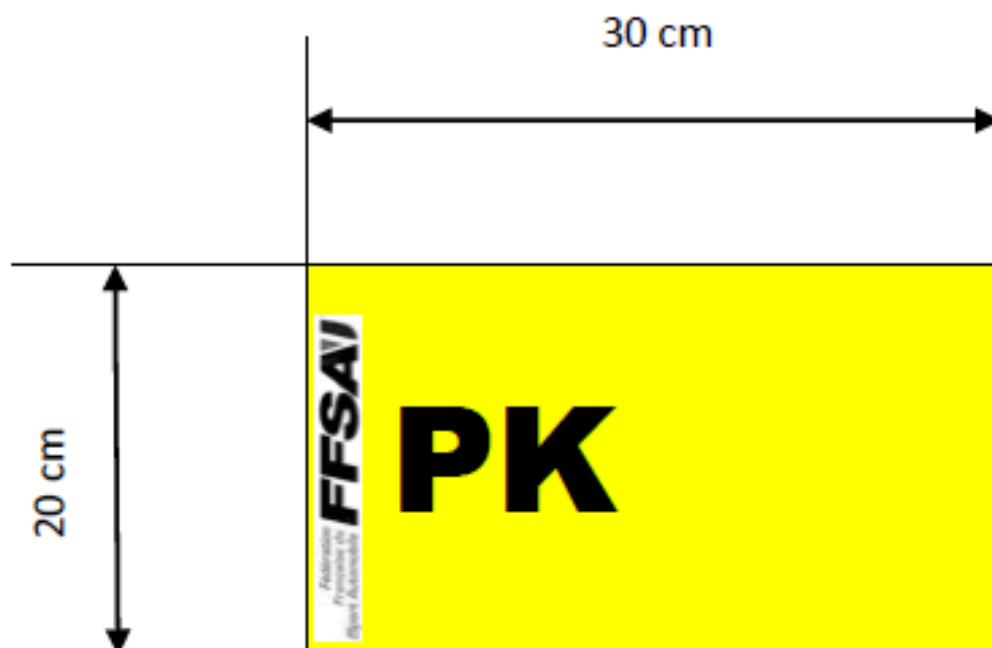
PANNEAU PARKING PUBLIC



Référence	Matière	Epaisseur	Couleur fond	Lettrage
PARK-F	Akilux	3,5 mm	Bleu RAL : 5017	
PARK-E	Akilux	10 mm	Bleu RAL : 5017	
PARK-V	Vynil	0,5 mm environ	Bleu RAL : 5017	

Ce panneau indique l'emplacement d'un parking placé proche d'une zone autorisée au public.

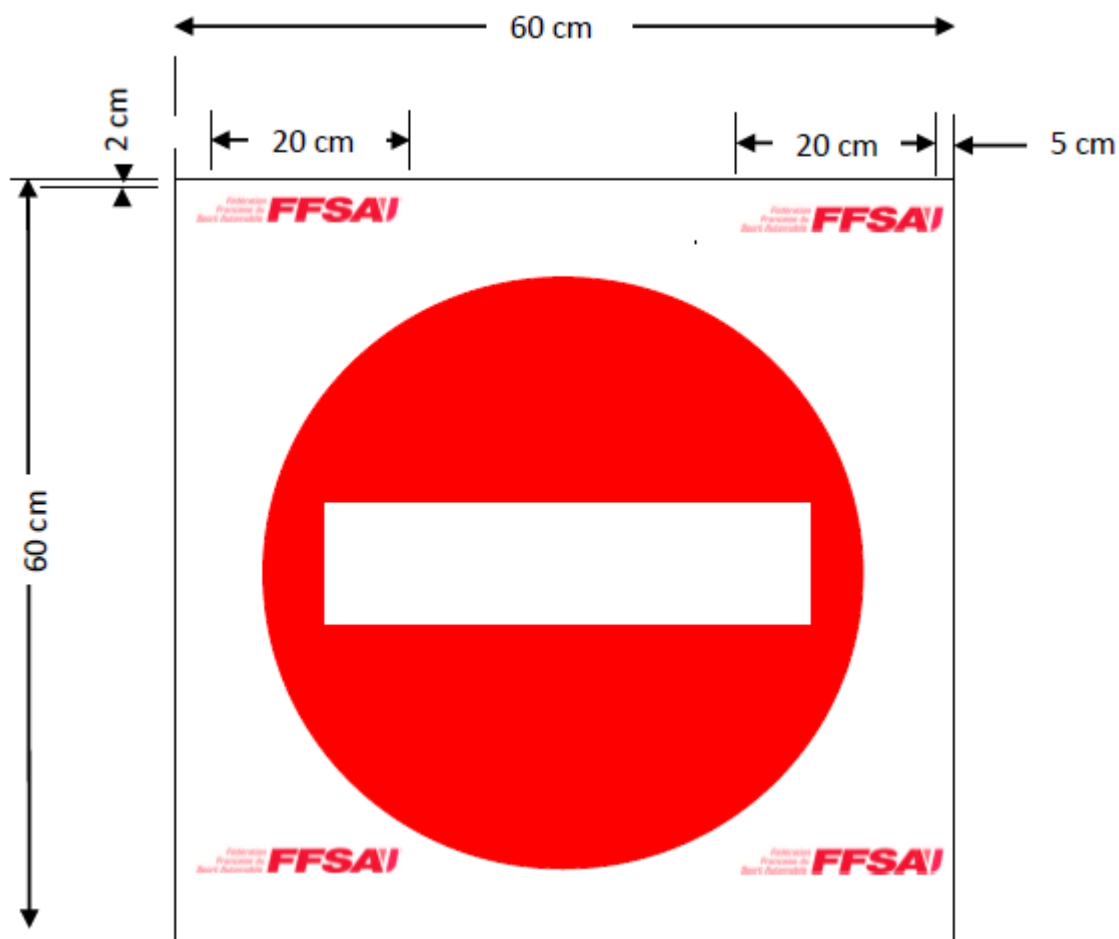
PANNEAU POINT KILOMETRIQUE



Référence	Matière	Epaisseur	Couleur fond	Lettrage
PCOM-F	Akilux	3,5 mm	Jaune RAL : 1016	Noir RAL : 8022
PCOM-E	Akilux	10 mm	Jaune RAL : 1016	Noir RAL : 8022
PCOM-V	Vynil	0,5 mm environ	Jaune RAL : 1016	Noir RAL : 8022

Ce panneau est mis en place à chaque point kilométrique depuis le départ de la spéciale

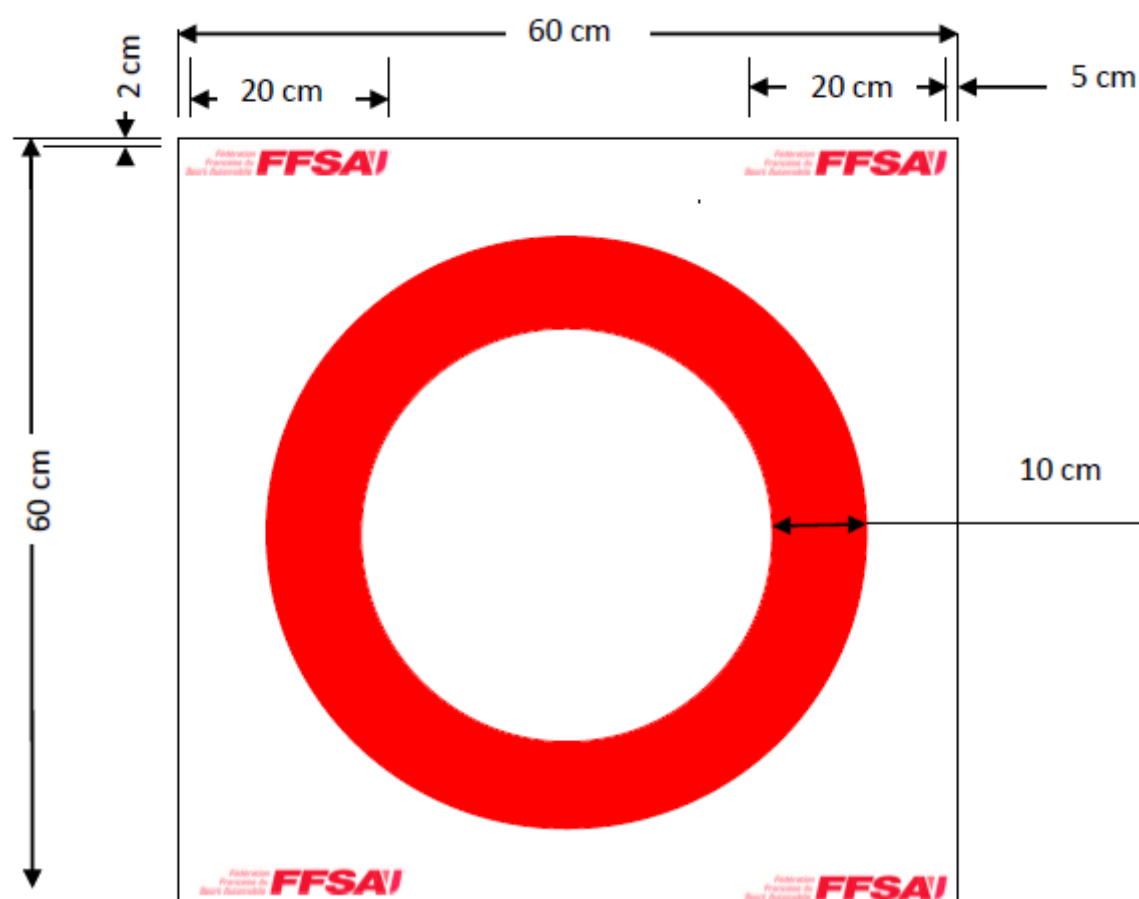
PANNEAU DE SENS INTERDIT



Référence	Matière	Epaisseur	Couleur fond	Lettrage
PINTER-F	Akilux	3,5 mm	Rouge RAL : 3020	
PINTER-E	Akilux	10 mm	Rouge RAL : 3020	
PINTER-V	Vynil	0,5 mm environ	Rouge RAL : 3020	

Ce panneau reprend la définition de l'article R412-28 du Code de la Route

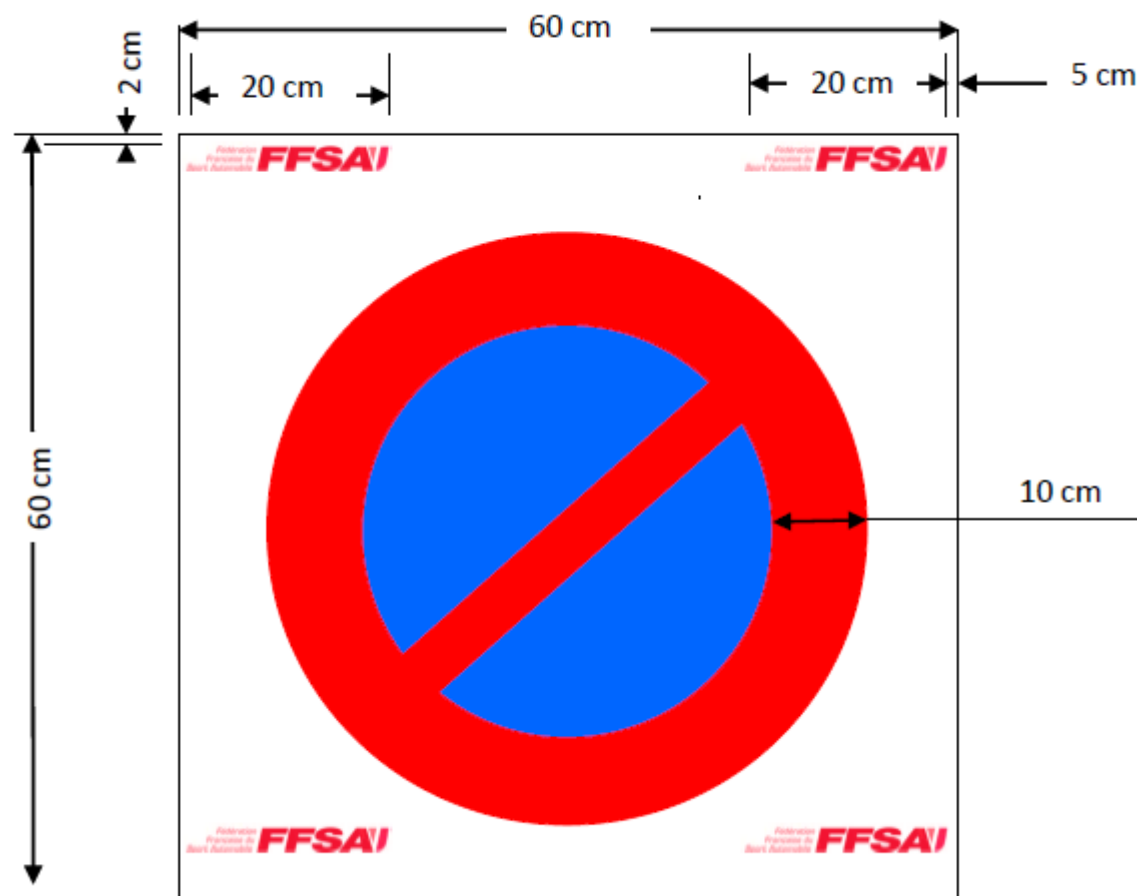
PANNEAU DE CIRCULATION INTERDITE DANS LES DEUX SENS



Référence	Matière	Epaisseur	Couleur fond	Lettrage
PINTOT-F	Akilux	3,5 mm	Rouge RAL : 3020	
PINTOT-E	Akilux	10 mm	Rouge RAL : 3020	
PINTOT-V	Vynil	0,5 mm environ	Rouge RAL : 3020	

Ce panneau reprend la définition de l'article R411-17 du Code de la Route

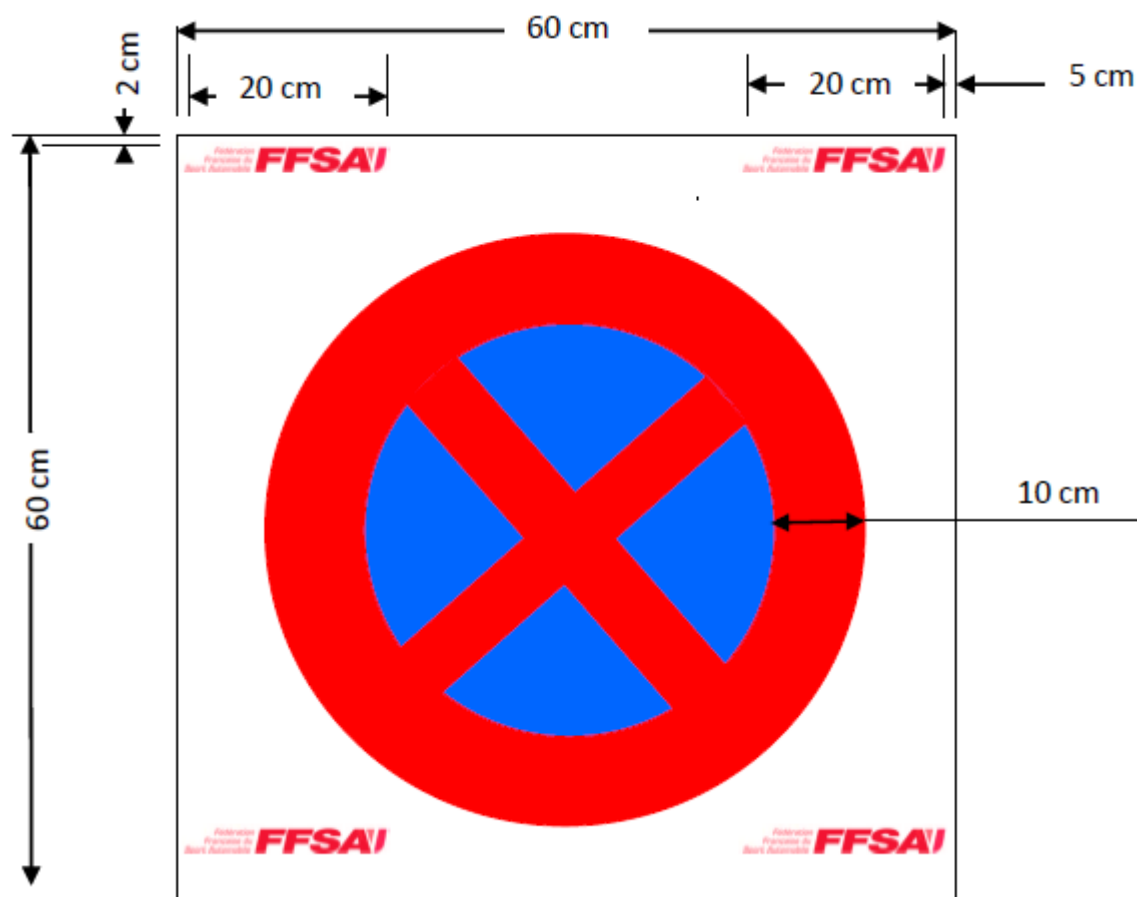
PANNEAU DE STATIONNEMENT INTERDIT



Référence	Matière	Epaisseur	Couleur fond	Lettrage
PSTIN1-F	Akilux	3,5 mm	Rouge RAL : 3020	Bleu RAL : 5017
PSTIN1-E	Akilux	10 mm	Rouge RAL : 3020	Bleu RAL : 5017
PSTIN1-V	Vynil	0,5 mm environ	Rouge RAL : 3020	Bleu RAL : 5017

Ce panneau reprend la définition de l'article R417 du Code de la Route

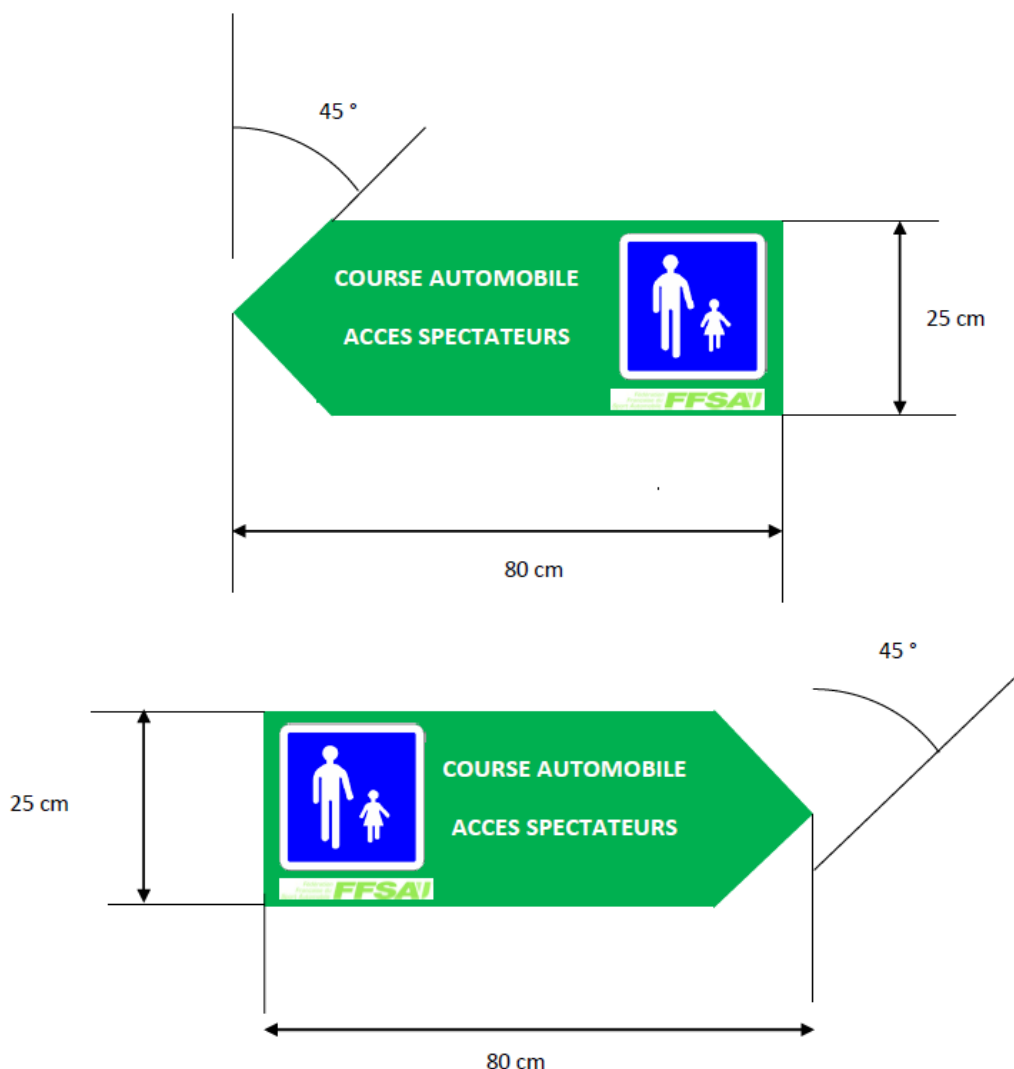
PANNEAU D'ARRET INTERDIT



Référence	Matière	Epaisseur	Couleur fond	Lettrage
PSTIN1-F	Akilux	3,5 mm	Rouge RAL : 3020	Bleu RAL : 5017
PSTIN1-E	Akilux	10 mm	Rouge RAL : 3020	Bleu RAL : 5017
PSTIN1-V	Vynil	0,5 mm environ	Rouge RAL : 3020	Bleu RAL : 5017

Ce panneau reprend la définition de l'article R417 du Code de la Route

PANNEAU DE SIGNALISATION D'ACCES PUBLIC



Référence	Matière	Epaisseur	Couleur fond	Lettrage
PSCP-F	Akilux	3,5 mm	Vert RAL : 6024	Bleu RAL : 5017
PSCP-E	Akilux	10 mm	Vert RAL : 6024	Bleu RAL : 5017
PSCP-V	Vynil	0,5 mm environ	Vert RAL : 6024	Bleu RAL : 5017

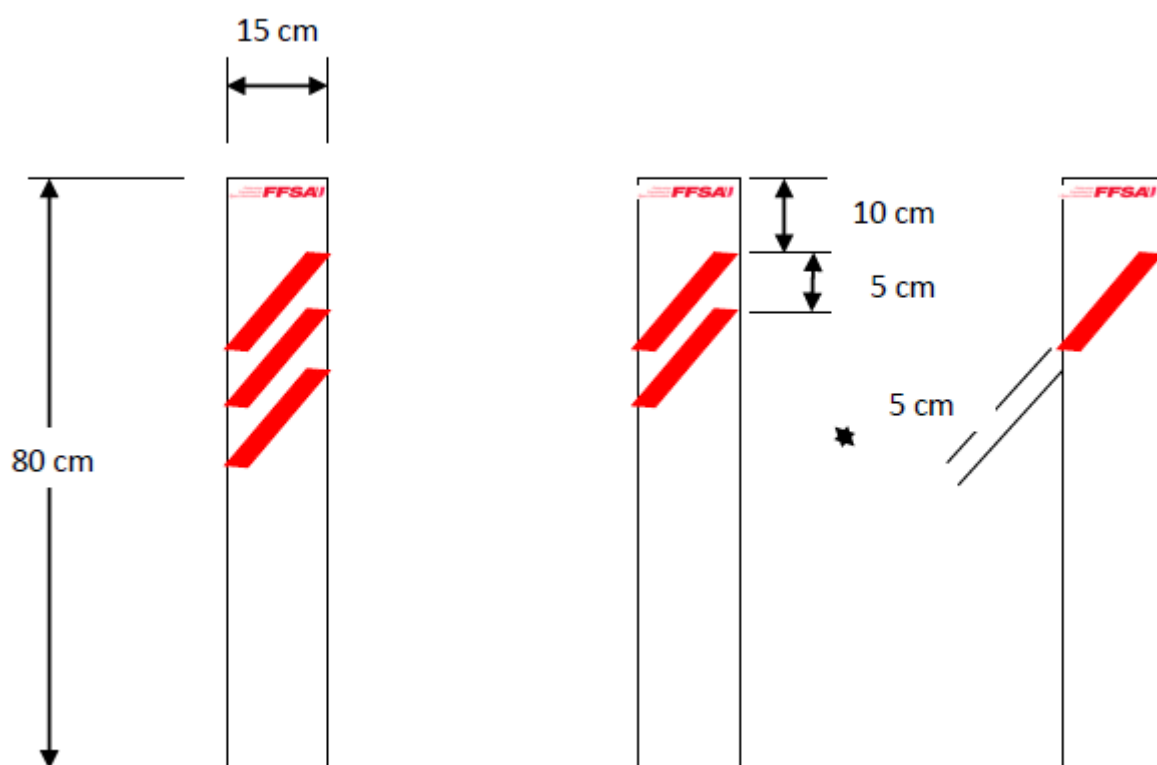
Ce panneau informe le public de la direction à prendre pour se rendre en toute sécurité dans une zone autorisée. La flèche indique le sens de déplacement vers la zone autorisée, et doit être positionné de manière à ce que l'itinéraire soit clairement identifiable.

Diagram illustrating the layout of the concurrent time information board (Panneau d'information temps concurrents). The board is divided into three vertical columns, each 8.5 cm wide, separated by 18 cm gaps. The total width of the board is 18 cm. The height of the board is 7 cm. The board is labeled with the FFSAI logo and the text "Panneau d'information temps concurrents".

1200 x 80 cm

Ce panneau indique les temps de concurrents et est placé au point STOP de l'ES.

PANNEAUX DE DECELERATION AVANT POINT STOP

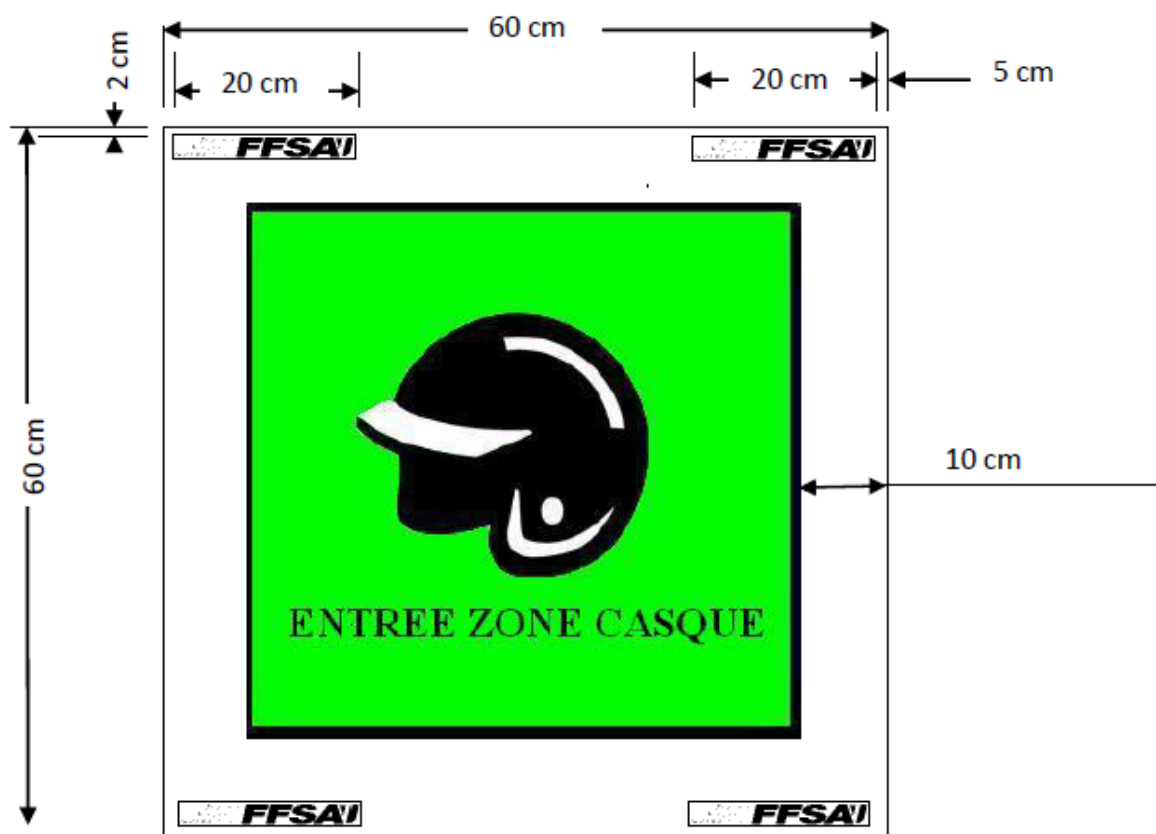


Référence	Matière	Epaisseur	Couleur fond	Lettrage
PDECE-F	Akilux	3,5 mm		Rouge RAL : 3020
PDECE-E	Akilux	10 mm		Rouge RAL : 3020
PDECE-V	Vynil	0,5 mm environ		Rouge RAL : 3020

Ces panneaux indiquent l'arrivée d'une épreuve spéciale sur un point STOP. Ils sont placés à 150 mètres (3 traits), à 100 mètres (2 traits) et à 50 mètres (1 trait) du point STOP » et sont visibles par les concurrents.

Le panneau 150 mètres (3 traits) est doublé d'un feu clignotant orange.

PANNEAU D'ENTREE DE ZONE CASQUE

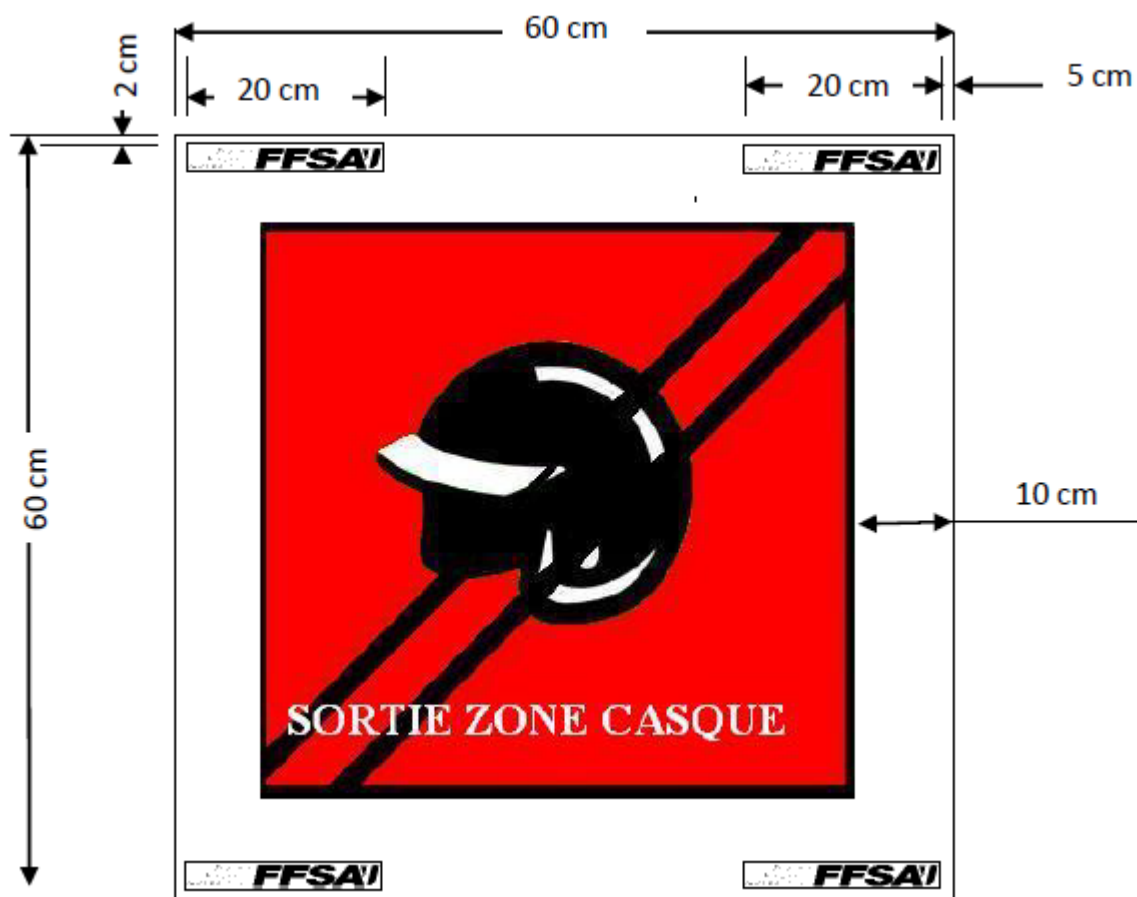


Référence	Matière	Epaisseur	Couleur fond	Lettrage
PEZC-F	Akilux	3,5 mm	Vert RAL : 6024	Noir RAL : 8022
PEZC-E	Akilux	10 mm	Vert RAL : 6024	Noir RAL : 8022
PEZC-V	Vynil	0,5 mm environ	Vert RAL : 6024	Noir RAL : 8022

Ce panneau indique qu'avant celui-ci, les concurrents ne doivent pas être porteurs du casque en conduisant. Il est placé sur la route conduisant à l'épreuve spéciale, 500 mètres maxi avant le point de contrôle horaire. Au-delà de ce panneau, les concurrents peuvent circuler avec le casque sur la tête en toute sécurité.

Nota : les organisateurs qui possèdent des panneaux "Zone casque" de conception différente peuvent continuer à les utiliser jusqu'à leur remplacement par des panneaux conformes à cette nouvelle signalétique.

PANNEAU DE SORTIE DE ZONE CASQUE

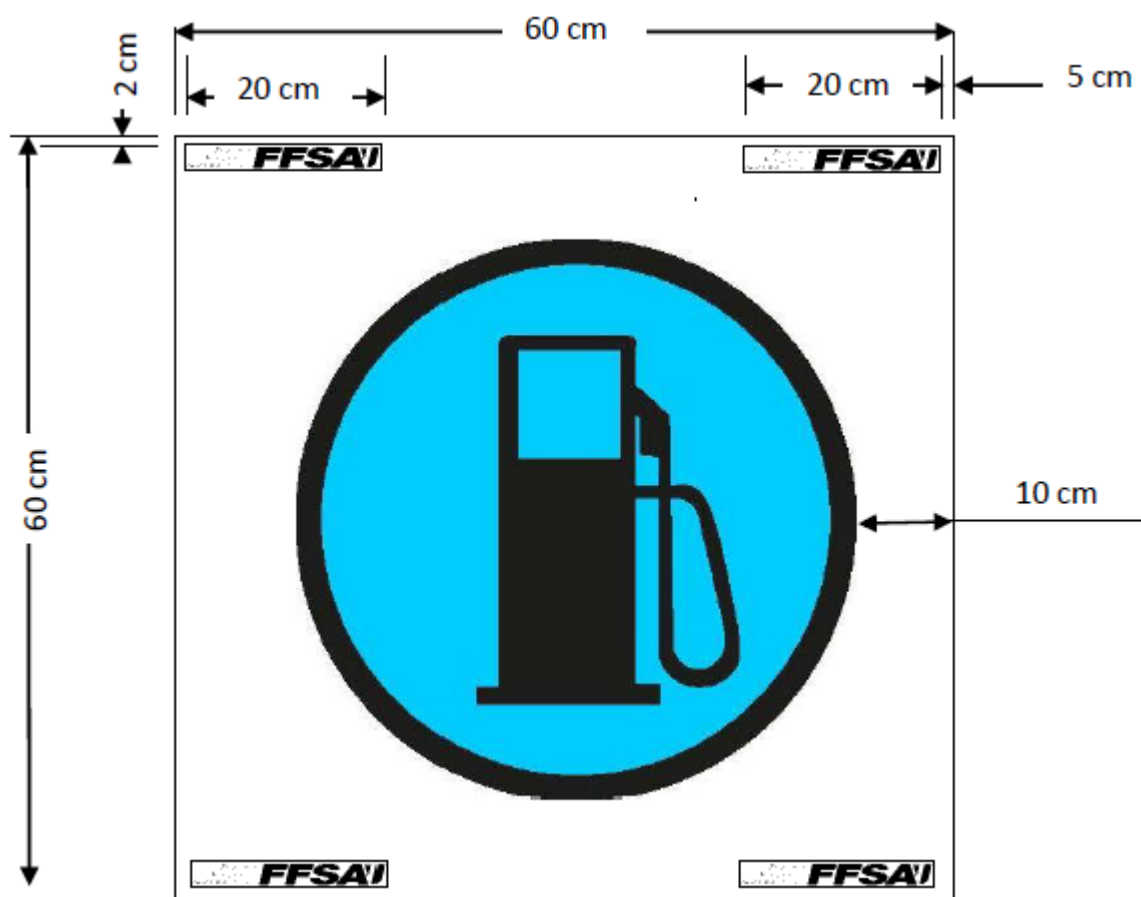


Référence	Matière	Epaisseur	Couleur fond	Lettrage
PSZC-F	Akilux	3,5 mm	Rouge RAL : 3020	Noir RAL : 8022
PSZC-E	Akilux	10 mm	Rouge RAL : 3020	Noir RAL : 8022
PSZC-V	Vynil	0,5 mm environ	Rouge RAL : 3020	Noir RAL : 8022

Ce panneau indique qu'au-delà de cette limite, les concurrents ne doivent plus être porteurs du casque en conduisant. Il est placé à 500 mètres maxi après le point « stop » .

Nota : les organisateurs qui possèdent des panneaux "Zone casque" de conception différente peuvent continuer à les utiliser jusqu'à leur remplacement par des panneaux conformes à cette nouvelle signalétique.

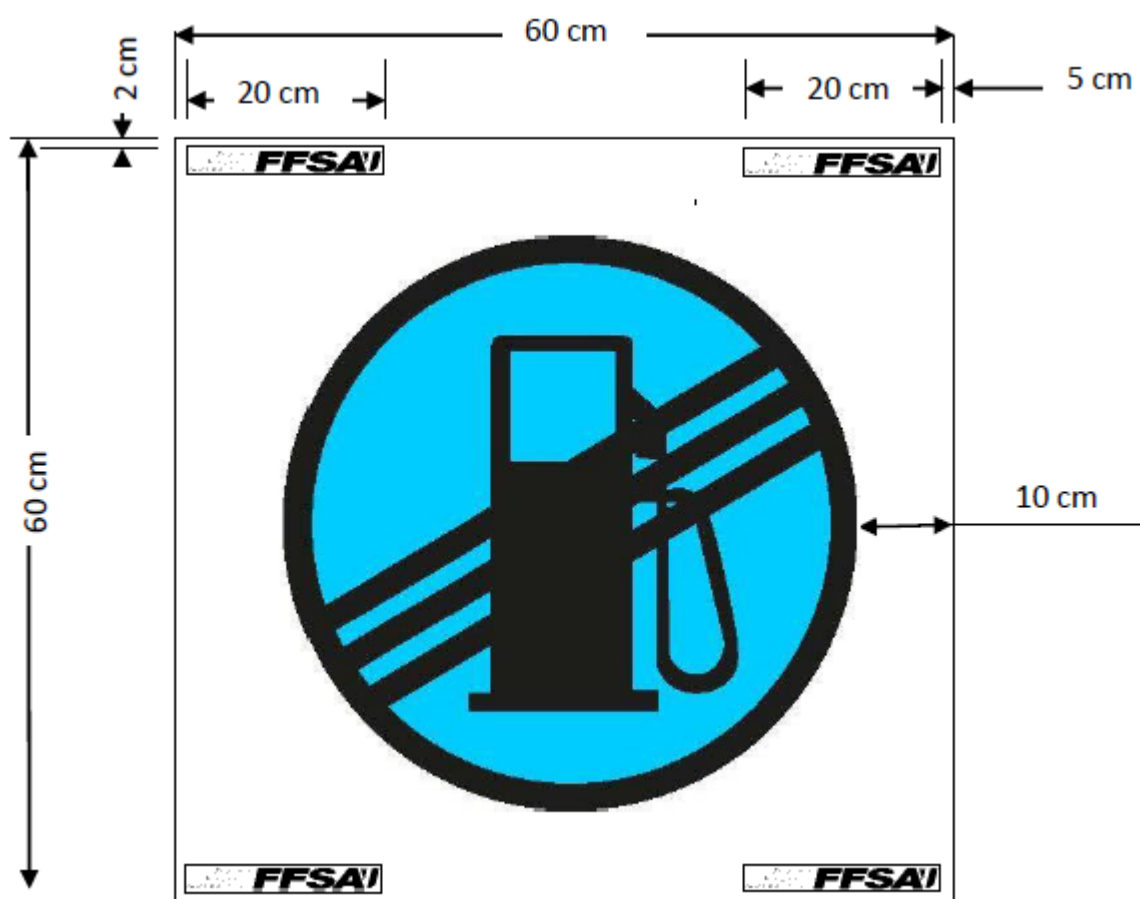
PANNEAU D'ENTREE DE ZONE REFUELING



Référence	Matière	Epaisseur	Couleur fond	Lettrage
PEZR-F	Akilux	3,5 mm	Bleu RAL : 5017	Noir RAL : 8022
PEZR-E	Akilux	10 mm	Bleu RAL : 5017	Noir RAL : 8022
PEZR-V	Vynil	0,5 mm environ	Bleu RAL : 5017	Noir RAL : 8022

Ce panneau est placé à l'entrée de la zone

PANNEAU DE SORTIE DE ZONE REFUELING



Référence	Matière	Epaisseur	Couleur fond	Lettrage
PSZR-F	Akilux	3,5 mm	Bleu RAL : 5017	Noir RAL : 8022
PSZR-E	Akilux	10 mm	Bleu RAL : 5017	Noir RAL : 8022
PSZR-V	Vynil	0,5 mm environ	Bleu RAL : 5017	Noir RAL : 8022

Ce panneau est placé à la sortie de la zone.

ARMEMENT EXTINCTEURS



800 x 600 mm

Référence	Matière	Epaisseur	Couleur fond	Lettrage
PEXT-F	Akilux	3,5 mm		Rouge RAL : 3020
PEXT-E	Akilux	10 mm		Rouge RAL : 3020
PEXT-V	Vynil	0,5 mm environ		Rouge RAL : 3020

Ce panneau est placé en sortie des vérifications techniques

RECONNAISSANCES – DEBUT DE ZONE A VITESSE LIMITEE



600 x 600 mm

Référence	Matière	Epaisseur	Couleur fond	Lettrage
PDZVL-F	Akilux	3,5 mm		Noir RAL : 8022
PDZVL-E	Akilux	10 mm		Noir RAL : 8022
PDZVL-V	Vynil	0,5 mm environ		Noir RAL : 8022

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.
(Ce point est en correspondance avec le dessin du roadbook en complément d'information)

Obligatoire sur les rallyes du Championnat de France des Rallyes Asphalte

RECONNAISSANCES – FIN DE ZONE A VITESSE LIMITEE



600 x 600 mm

Référence	Matière	Epaisseur	Couleur fond	Lettrage
PFZVL-F	Akilux	3,5 mm		Noir RAL : 8022
PFZVL-E	Akilux	10 mm		Noir RAL : 8022
PFZVL-V	Vynil	0,5 mm environ		Noir RAL : 8022

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.
(Ce point est en correspondance avec le dessin du roadbook en complément d'information)

Obligatoire sur les rallyes du Championnat de France des Rallyes Asphalte

DEBUT DE ZONE DE CHAUFFE DES PNEUMATIQUES

**DÉBUT de ZONE
CHAUFFE DES PNEUS**



art
creation

FFSA

Ce panneau est placé à l'entrée d'une zone de chauffe des pneumatiques.

FIN DE ZONE DES CHAUFFE DES PNEUMATIQUES

**FIN de ZONE
CHAUFFE DES PNEUS**



art
DESIGN

FFSA

Ce panneau est placé à la sortie d'une zone de chauffe des pneumatiques.

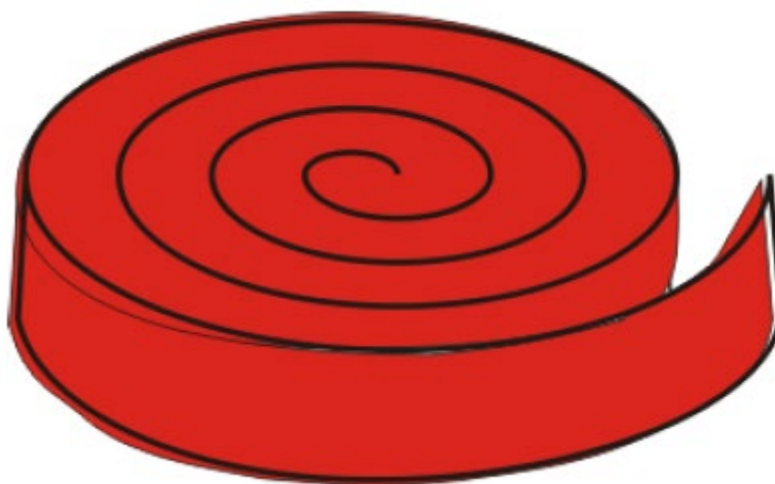
PICTOGRAMME CONCURRENT HANDICAPE



L'un des deux pictogrammes devra figurer sur les vitres latérales arrière des voitures accueillant un concurrent handicapé à bord.

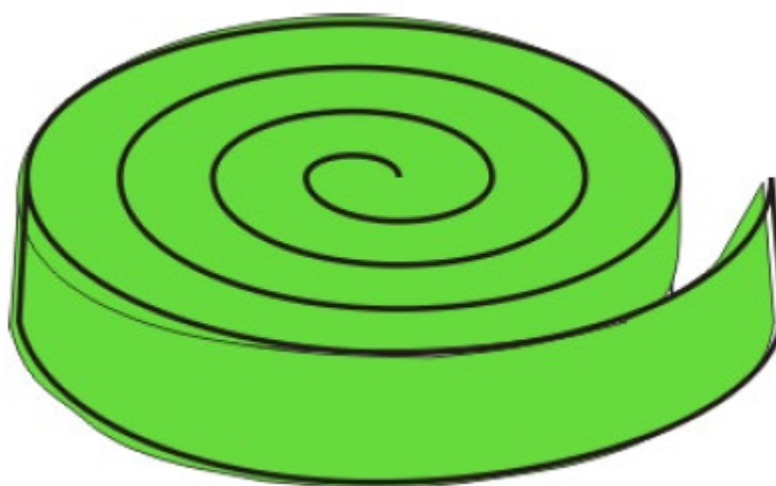
Dimensions minimales : 15 cm x 15 cm

RUBALISE ROUGE



Référence	Hauteur	Epaisseur	Longueur	Couleur
RUBRGE	8 cm	80 microns	250 m	ROUGE

RUBALISE VERTE



Référence	Hauteur	Epaisseur	Longueur	Couleur
RUBVERTE	8 cm	80 microns	250 m	VERTE

Cette rubalise est positionnée pour délimiter les zones autorisées au public.

GRILLAGE PLASTIQUE



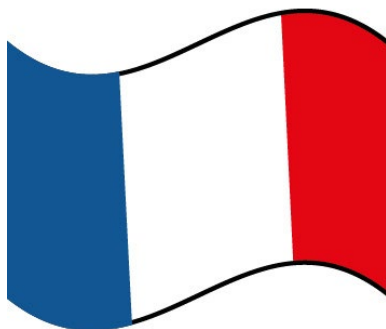
Ce grillage est positionné pour délimiter des zones considérées comme particulièrement dangereuses (Rouge ou Orange) ou les zones autorisées (Vert).

Du filet d'une hauteur équivalente pourra également être utilisé à la place du grillage.

Référence	Hauteur	Epaisseur	Longueur	Couleur
GRILLAGE-R	1,2 m	450 g /m ²	Rouleau de 30 m	ROUGE ou ORANGE
GRILLAGE-V	1,2 m	450 g /m ²	Rouleau de 30 m	VERT

DRAPEAUX DE DIRECTION DE COURSE

DRAPEAU NATIONAL

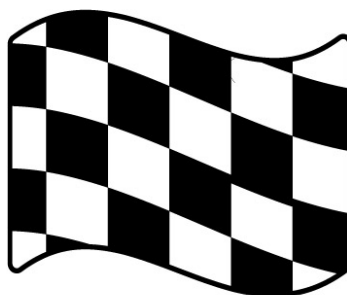


Course de cote : Ouverture de l'épreuve

Rallye : Est apposé sur les côtés de la voiture de Direction de Course sous forme d'autocollants

Référence	Couleur	Dimensions	Tissu	Longueur Manche Bois
DRAP-France	Bleu Blanc Rouge	60 x 80 cm	Polyester imputrescible	85 cm

DRAPEAU ARRIVEE – DAMIER

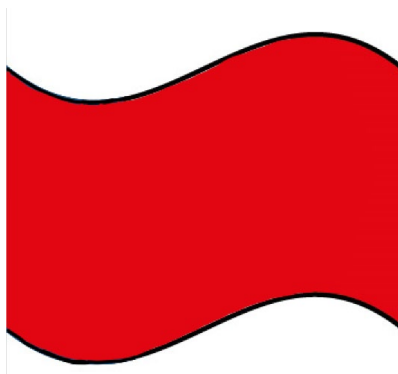


Course de cote : Signal de fin d'épreuve

Rallye : Peut être apposé sur les portières de la voiture de Direction de Course sous forme d'autocollants

Référence	Couleur	Dimensions	Tissu	Longueur Manche Bois
DRAP-Damier	Noir et Blanc	80 x 100 cm	Polyester imputrescible	85 cm

DRAPEAU ROUGE



Course de cote : Signal d'arrêt absolu si obstruction TOTALE de la piste ou accident. Il est présenté AGITE sur décision du Chef de Poste où se situe l'évènement qui redescend à vue jusqu'au départ.

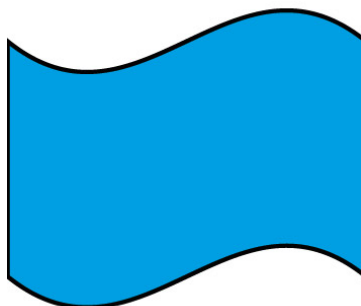
Rallye : **Pourra être présenté aux équipages par les commissaires en poste sur la spéciale uniquement sur instruction du directeur de course général du rallye.**

L'équipage doit immédiatement ralentir, maintenir cette vitesse réduite jusqu'à la fin de la spéciale et suivre les instructions des commissaires de route ou des conducteurs des voitures d'intervention qu'il rencontre.

Référence	Couleur	Dimensions	Tissu	Longueur Manche Bois
DRAP-ROUGE	Rouge 186C	80 x 100 cm	Polyester imputrescible	85 cm

DRAPEAUX A DISPOSITION DES COMMISSAIRES

DRAPEAU BLEU

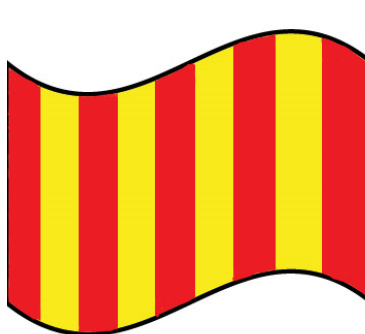


Course de cote : Présenté **agité** au Concurrent le moins rapide lui signifiant qu'il doit impérativement se laisser doubler.

Rallye : Pas d'utilisation sauf Epreuve Spéciale en circuit où son usage est recommandé.

Référence	Couleur	Dimensions	Tissu	Longueur Manche Bois
DRAP-BL	Bleu 298C	60 x 80 cm	Polyester imputrescible	85 cm

DRAPEAU JAUNE A BANDES ROUGES

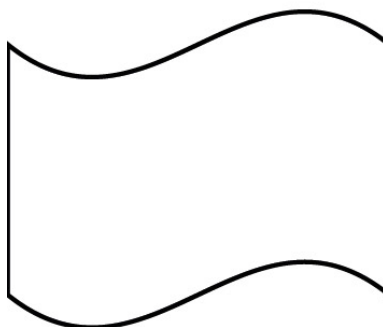


Course de cote : Présenté **IMMOBILE** : Changement d'adhérence qu'elle qu'en soit la cause.

Rallye : Pas d'utilisation

Référence	Couleur	Dimensions	Tissu	Longueur Manche Bois
DRAP-JAUNE- *BRG	Jaune et Rouge Yellow C et 186	60 x 80 cm	Polyester imputrescible	85 cm

DRAPEAU BLANC

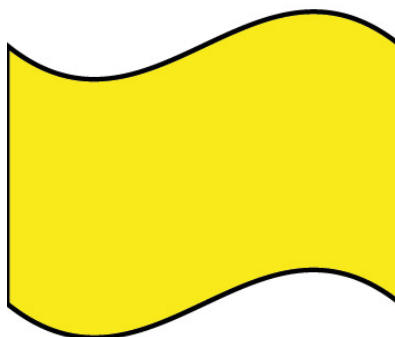


Course de côte : Présenté **agité** : Véhicule d'intervention. Vous allez rattraper un véhicule beaucoup plus lent et peut être être sérieusement gêné.

Rallye : Usage facultatif

Référence	Couleur	Dimensions	Tissu	Longueur Manche Bois
DRAP-BLANC	Blanc	60 x 80 cm	Polyester imputrescible	85 cm

DRAPEAU JAUNE



Présenté agité

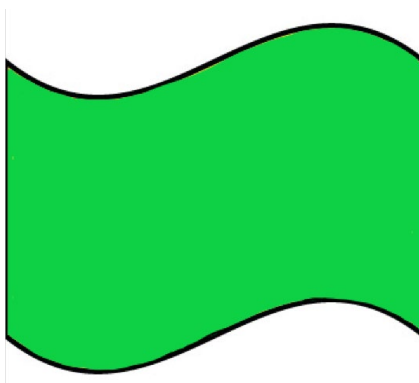
Un drapeau : Réduisez votre vitesse. Soyez prêt à changer de direction il y a un danger sur la route ou au bord de la route.

Deux drapeaux : Réduisez votre vitesse. Soyez prêt à changer de direction ou à vous arrêter.
Un danger obstrue partiellement ou totalement la route

Nota : Le double jaune drapeau est utilisé uniquement pour les montées, courses de côte et slaloms.

Référence	Couleur	Dimensions	Tissu	Longueur Manche Bois
DRAP-JAUNE	Jaune Yellow C	60 x 80 cm	Polyester imputrescible	85 cm

DRAPEAU VERT



Course de cote : Présenté **agité** : tous les postes signalent que la piste est « claire ». Retour à son état d'origine

Nota : Ce drapeau est utilisé uniquement pour les montées, courses de côte et slaloms.

Référence	Couleur	Dimensions	Tissu	Longueur Manche Bois
DRAP-VERT	Vert 348C	60 x 80 cm	Polyester imputrescible	85 cm

CHASUBLES

CHASUBLE ROUGE DIRECTEUR DE COURSE ES



INSCRIPTION DEVANT ET DERRIERE

Référence	Couleur	Destinataire
CHAS-ROUGE- DC-ES	ROUGE	Directeur de course ES

CHASUBLE ORANGE BARREE POUR CHEF DE POSTE



INSCRIPTION DEVANT ET DERRIERE

Référence	Couleur	Destinataire
CHAS-CHEF DE P	ORANGE BARRE	Chef de poste

CHASUBLE ORANGE POUR COMMISSAIRE



INSCRIPTION DEVANT ET DERRIERE

Référence	Couleur	Destinataire
CHAS-COMM	ORANGE	COMMISSAIRE

CHASUBLE JAUNE MARQUEE BLEUE POUR RADIO



INSCRIPTION DEVANT ET DERRIERE

Référence	Couleur	Destinataire
CHAS-RADIO	JAUNE SIGLE BLEU	RADIO

CHASUBLE NOIRE COMMISSAIRE TECHNIQUE



INSCRIPTION DEVANT ET DERRIERE

Référence	Couleur	Destinataire
CHAS-CT	NOIRE	COMMISSAIRE TECHNIQUE

CHASUBLE ROUGE CHARGE DES RELATIONS AVEC LES CONCURRENTS



INSCRIPTION DEVANT ET DERRIERE

Référence	Couleur	Destinataire
CHAS-CRAC	ROUGE	CHARGE DES RELATIONS CONCURRENTS

CHASUBLE BLANCHE POUR MEDECIN



INSCRIPTION DEVANT ET DERRIERE

Référence	Couleur	Destinataire
CHAS-MEDECIN	BLANCHE	MEDECIN

CHASUBLE VERTE POUR MEDIAS/PHOTOGRAPHES



INSCRIPTION DEVANT ET DERRIERE

Référence	Couleur	Destinataire
CHAS-MEDIA	VERTE	MEDIAS

CHASUBLE BLEUE CHRONOMETEUR



INSCRIPTION DEVANT ET DERRIERE

Référence	Couleur	Destinataire
CHAS-CHRONO	BLEUE	CHRONOMETREUR

ACCESSOIRE : LAMPE A ECLATS*



Référence	Couleur	Destinataire
LAMPE A ECLATS	JAUNE	POINT STOP Sur batterie rechargeable Autonomie : 18 heures

***Tout autre dispositif lumineux visible de jour peut être utilisé**

ANNEXE 2

Dossier Sécurité Rallye

Éléments d'Instruction

ELEMENTS A INSTRUIRE POUR LES MOYENS HUMAINS ET MATERIELS A METTRE EN OEUVRE SUR LES EPREUVES SPECIALES

1. Trame de tableau opérationnel épreuve spéciale à instruire
2. Dossier de Sécurité : Détail des zones d'implantation
3. Dossier de Sécurité : Carte générale et timing
4. Pictogrammes

1. Trame de tableau opérationnel épreuve spéciale à instruire

Logo du Rallye + Nom du Rallye

ES XX / XX - Nom de l'épreuve spéciale

Version du XX/XX/XXXX



Document strictement CONFIDENTIEL!

Ce document constitue un projet, il sera soumis à des modifications. La reproduction partielle ou totale de ce document est strictement interdite sans l'autorisation préalable de la FFSA.

Dispositif (FFSA, Gendarmes, etc) fourni uniquement à titre d'information, pourra être amené à évoluer.

[illegible]

2. Dossier de Sécurité : Détail des zones d'implantation

Nom du rallye :

Epreuve spéciale :

Kilométrage épreuve spéciale :

PK	Inter	Radio	Commissaire	Autre	GPS	Zone Publique Autorisée	Dépanneuse

Observations :

Insertion photo 2 illustrée

Insertion photo 1 illustrée :

Observations :

3. Dossier de Sécurité : Carte générale et timing

Nom du rallye :

4. Pictogrammes

PICTOGRAMME	SIGNIFICATION	REFERENCE
	Panneau de pré-signalisation Contrôle de passage	PSCP
	Panneau Contrôle de passage	AOCP
	Panneau de fin de Zone	FDZ
	Panneau de pré-signalisation Contrôle Horaire	PSCH
	Panneau Contrôle Horaire	AOCH
	Panneau départ ES	DEPES
	Panneau de pré-signalisation arrivée ES	PREFES
	Panneau arrivée ES	PLAES
	Panneau Point Stop	PAOCT
	Flèche pré-signalisation de direction pour pilote	PSFJ
	Zébra d' indication de direction dans intersection	ZEBRA
	Panneau de signalisation pour route évacuation sanitaire	EVACS
	Panneau d' information public zone autorisée et interdite	PAIP
	Panneau d' information public dans zone interdite	PZIP
	Panneau parking autorisé	PARK
	Panneau sens interdit	PINTER
	Début de zone de chauffe des pneumatiques	PDZCP
	Fin de zone de chauffe des pneumatiques	PFZCP

	Panneau de signalisation de cheminement à suivre pour le public	PSCP
	Panneau interdit de stationner	STIN
	Panneau interdit de stationner sur les 2 parties de la chaussée	PAIN
	Panneau interdit de circuler	PINTOT
	Panneau point Kilométrique	PCOM
	Panneau présignalisation Radio	PPR
	Panneau poste Radio	PR
	Panneau présignalisation chicane	PPCHI
	Panneau d'entrée Zone Casque	PEZC
	Panneau de sortie Zone casque	PSZC
	Panneau d'entrée Zone Refueling	PEZR
	Panneau de sortie Zone Refueling	PSZR
	Position Voiture Commissaire	PVC
	Position Ambulance	PAMB
	Position Dépanneuse	PDEP
	Zone Hélicoptère	ZH
	Zone Public	ZP
	Zone VIP	ZVIP
	Point restauration	PREST

ANNEXE 3

Véhicules d'encadrement

L'assurance RC manifestations sportives souscrite par l'organisateur couvre la RC de toutes les voitures d'encadrement (**à l'exclusion des voitures VIP) pendant l'exercice de leurs missions** sur toute la durée du rallye (**uniquement** sur les secteurs de liaison et les épreuves spéciales).

En dehors des voitures engagées dans la compétition ;

- Aucune voiture d'encadrement ne peut être chronométrée par l'organisateur
- Toutes les voitures d'encadrement doivent évoluer avec l'objectif d'assurer la sécurité du public
- Toutes les voitures d'encadrement doivent évoluer sans prise de risque. Le Directeur de Course a le pouvoir d'exclure un conducteur d'une voiture d'encadrement sans délais.

Les principales missions, des différentes catégories des véhicules d'encadrement sont :

- TRICOLEURE :Vérifier la mise en place des dispositifs, et fermer la route
- AUTORITE / ORGANISATEUR TECHNIQUE :Evoluer en complément de la voiture 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.
- INFORMATION :Attirer l'attention du public par des moyens visuels (phares allumés, gyrophare ou rampe de phare) et sonores si possible de l'ouverture de la manifestation.
- ~~PROMOTION :Regrouper les différentes voitures liées à la promotion (invités, partenaires, publicité, véhicule de série en démonstration...).~~
- OBSERVATEUR :Etablir un rapport sur l'organisation du rallye.
- INFO SONO SECURITE : Rappeler de manière sonore les consignes de sécurité à l'égard du public et donner des informations relatives à la compétition.
- 000, 00, 0 : voir tableau de l'article 7.1.9.
- **VOITURE MEDICALE : Vérifier la présence de tous les équipements des ambulances, des docteurs, des véhicules de désincarcération situés aux départs ainsi qu'aux postes intermédiaires de chaque épreuve spéciale.**
- **VOITURE BALAI/DAMIER : clôturer chaque épreuve spéciale et récupérer les documents de course (rapports, bandes de chronométrage, feuilles de contrôle horaire etc.) et annoncer la fin de la course après la dernière épreuve spéciale.**

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

L'ordre de passage des voitures d'encadrement est obligatoirement celui qui est mentionné dans le tableau joint, en partant de la Tricolore jusqu'à la voiture Balai.

Le timing sera établi par l'organisateur, idéalement, selon les horaires du tableau joint, il devra prendre en considération le timing complet du rallye, la composition du plateau, la longueur des spéciales, notamment lorsque des boucles sont effectuées. C'est le Directeur de Course qui après validation le fera appliquer.

Le Directeur de Course a également pour mission d'organiser un briefing rappelant les missions aux conducteurs de chacune des voitures d'encadrement, qui resteront placées sous son autorité pendant le déroulement de la compétition.

DENOMINATION	TRICOLERE	AUTORITE / VALIDATION	VIP ⁽²⁾	INFO SPECTATEURS	OBSERVATEUR	"000"	"00"	"0"	1ERE VOITURE	BALAI / DAMIER
IDENTIFICATIONS										
PANNEAUX DE PORTIERES	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI
COMPOSITION										
NOMBRE DE PERSONNES MAXI A BORD	4	Selon convenance	4	3	3	2	2	2	2	4 ⁽¹⁾
NOMBRE MINIMUM	1	1	1	1	0 si non inscrit au calendrier de la FFSA	1	1	1	1	1
NOMBRE MAXIMUM	1	1	3 5	2	1	2	2	2		
PLAGE HORAIRE DE PASSAGE										
HORAIRES	H-75' à H-60'	H-60' à H-45'	H-50'	H-40' / H-35'	H-35' MAXI	H-30' à H-25'	H-20' à H-15'	H-10' à H-5'	H	Après la dernière
EQUIPEMENTS DES VEHICULES										
MOYENS DE LIAISON AVEC LE PC	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI		OUI
SONORISATION POUR PARLER AU PUBLIC			-	OUI						
RAMPE LUMINEUSE OU GYROPHARE			-	OUI		OUI	OUI	OUI	NON	Recommandé
DOSSIER DE SECURITE	OUI	OUI	NON	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	NON	NON

⁽¹⁾ Il pourra se trouver un médecin à bord de la voiture balai

⁽²⁾ Les voitures VIP ne rentrent pas dans le champ des véhicules couverts par l'assurance RC souscrite par l'organisateur